

7 juni 2013

Koper van gezonken Kongoboot Charlesville reeds met de noorderzon verdwenen – Omerta breidt uit – Wij vragen een haalbaarheidstudie naar berging en terugkeer

Brievenbusfirma op Seychellen zonder brievenbus

Watererfgoed Vlaanderen vernam uit goede bron dat de **brievenbusfirma op de Seychellen** die de Charlesville, de laatste, nu gezonken Kongoboot, had gekocht, **reeds met de noorderzon is verdwenen**. Uiteraard was dergelijk scenario te verwachten, want precies daartoe worden maritieme spookfirma's opgericht. Wie 'Agent Ventures Ltd, Victoria, Mahe, Rep of Seychelles' een brievenbusfirma noemt, doet deze vennootschap in feite nog teveel eer aan, want het verkoopcontract van december 2012 op basis waarvan de curator van de failliete jeugdherberg, de Stad Rostock en het Land Mecklenburg-Vorpommern het schip aan deze koper afstonden, vermeldde zelfs geen straatnaam en huisnummer. Een brievenbusfirma zonder brievenbus dus. De Poolse autoriteiten zitten nu met de handen in het haar. Vorige dinsdag hadden ze nog niet de allerminste indicatie over het eigendomsstatuut van de Charlesville / Georg Büchner. Wij hielpen ze door de identificatie- en contactgegevens van alle betrokken partijen door te geven. De Poolse overheid zet haar **speurtocht** verder en heeft informatie opgevraagd bij de havenkapitein van het Oost-Duitse Rostock. Agent Ventures Ltd bestaat echter niet meer – voor zover het ooit heeft bestaan. Ook over het al dan niet bestaan van een verzekeringsdekking (casco en/of P&I) bestaat momenteel geen duidelijkheid.

De sleepopdracht voor het transport Rostock-Klaipeda werd niet door Agent Ventures Ltd gegeven, maar door de **schrootwerf UAB Subare** in Klaipeda, die fungeerde als onderaannemer van Agent Ventures Ltd. en na aankomst de eigendom van de Charlesville zou verwerven.

De sleepopdracht werd gegeven aan het sleepbedrijf Otto Wulf in Cuxhaven dat de opdracht doorgaf aan het Poolse **sleepbedrijf WUZ in Gdansk** dat volgens sommige bronnen nog steeds eigendom zou zijn van de Poolse Staat. Uiteraard hebben wij geen enkele indicatie dat in heel de opzet een *old boys' network* van achter het ijzeren gordijn heeft meegespeeld.

Verschrotingstheorie, illegaal afvaltransport en illegale plundering nu bewezen

Reeds begin januari 2013 traceerden wij als eersten de verschrotingswerf UAB Subare in Klaipeda waarheen het schip zou worden weggesleept. Het management bevestigde ons toen dat het schip werd verwacht voor afbraak. De scheepsmakelaar ontkende toen bij hoog en bij laag dat een verschroting in het spel was en hing het

lachwekkende verhaal op dat het schip was verkocht als hotelschip en om er belangrijke nieuwe investeringen in te verrichten. Nadat het verschrotingsplan was vrijdeld onder verwijzing naar de Duitse monumentenwetgeving, werd deze **komedie** de jongste weken in alle ernst heropgevoerd door de curator, de scheepsmakelaar, de havenkapitein en de Oberbürgermeister van Rostock. Enkele dagen vóór het zinken verzekerde ook de schrootwerf in Klaipeda ons dat zij het schip niet zouden afbreken, maar herstellen en restaureren als hotelschip. Nu het schip gezonken is, verzekerde deze firma dit gisteren nog maar eens aan ons – de onbeschaamdheid kent inderdaad geen grenzen.

Wij hebben ook als eersten gewezen op de milieuproblematiek, waar geen enkele Duitse overheid enig oog voor had. We hebben **alle Duitse en Litouwse milieu-autoriteiten** de voorbije weken tot in den treure en met stavingstukken verwittigd dat een verschroting op touw was gezet. De verschroting werd in alle toonaarden ontkend om ons beschermingsproject te kelderen en om de **Europese en internationale milieuwetten te omzeilen**. Export van een schrootschip vergde een langdurige notificatieprocedure via de Duitse en de Litouwse regering. Uiteraard werd deze procedure niet gevolgd.

Dat het schip daadwerkelijk bestemd was voor verschroting is inmiddels onomstotelijk komen vast te staan. Vóór afvaart uit Rostock liet de havenkapitein himself het schip immers **volledig leegplunderen**. De media en een hele reeks de jongste dagen door ons geïnterviewde ooggetuigen bevestigden ons dat alle navigatie-instrumenten van de brug werden gehaald en dat vele andere waardevolle interieurelementen brutaal zijn afgevoerd. Ooggetuigen bevestigen ook dat dit gebeurde met medewerking van de firma Baltic Taucher die allerhande zaken laadde op een langzij gemeerd een ponton, uit het zicht van het publiek op de kaai.



Auch interessant: Was schleppt der Vereinsgeschäftsführer Klaus Janßen (rechts) hier am 21. Mai von Bord – und wohin? Foto: rh



Ruhnke (links) und Vereinschef Janßen beim Plausch. Foto: cm



Klaus Janßen, beheerder van de failliete jeugdherberg, sleepte alvast enkele zorgvuldig ingepakte souvenirs van het nog steeds als monument beschermde schip. Havenkapitein Ruhnke maakte er een erezaak van persoonlijk de Charlesville los te gooien voor zijn reis naar de schrootwerf. Ruhnke en Janßen keken triomfantelijk toe hoe het schip vertrok, en ook burgemeester Methling (tweede van rechts op de rechterfoto) kwam de afvaart mee vieren.

De plundering toont aan dat de organisatoren van deze vernietiging van een beschermd monument van wereldniveau niet het allerminste ontzag hebben voor de wet. Het schip was bij afvaart **nog steeds een beschermd monument** en welke wijziging ook vergde een nieuwe aanvraag aan de erfgoeddienst van de Stad en een advies van het Land Mecklenburg-Vorpommern. Uiteraard werd ook deze wettelijke procedure compleet genegeerd. De havenkapitein schermt ermee dat de zaken zullen worden geschonken aan een maritiem museum. Hij geeft de lijst van verwijderde stukken echter niet vrij. De kans is reëel dat een en ander op eBay of in schimmige antiekhandels of veilinghuizen belandt, of, om ervan af te zijn, wordt versmolten, of in een haven of in zee wordt gedumpt. **Wij hebben bij de Stad Rostock een volledige lijst van de verwijderde elementen opgeëist en gewezen op de onwettigheid van de handelwijze van de havenkapitein en op de mogelijkheid van een berging van het schip.** Als het schip zou worden geborgen en naar ons land zou terugkeren, willen wij deze stukken **allemaal terug**.

De plundering van het schip vóór afvaart levert ook het definitieve bewijs dat het schip helemaal niet tot hotelboot zou worden omgebouwd. Wie investeert in een hotel aan boord van een historisch schip maar laat eerst alle waardevolle interieurelementen weghalen of afbreken? De milieu-autoriteiten van Duitsland en Litouwen zijn bij herhaling en met aandrang geïnformeerd maar hebben de afvaart niet willen verhinderen. In Duitsland berustte het milieutoezicht bij het Land Mecklenburg-Vorpommern, dat eerder het onbehoorlijke advies had gegeven om het schip weg te slepen en ons behoudsvoorstel te verwerpen... Nu de Duitse en Litouwse overheden het schip wel in de gaten bleven houden, rijst de vraag of het schip niet opzettelijk tot zinken werd gebracht om van het niet meer oplosbare milieuprobleem af te zijn. Een mogelijk motief is er; alvast is de zaak een ernstig onderzoek waard.

We storen ons eraan dat de Oberbürgermeister van Rostock zich inmiddels in de lokale media van de zaak afmaakt met de doodoener dat 'de Belgen toch geen geld hadden'. In realiteit hebben we de **onmiddellijke aankoop van het schip** aangeboden, met bijhorende investeringen en met principiële steun van de Vlaamse regering. Het schip moest en zou echter naar de schroothoop, voor de som van 750.000 à 900.000 EUR, waaruit o.m. het loon van de jeugdherbergbestuurders, het ereloon van de curator en havenrechten zouden worden betaald, en waarvan het saldo (ca. de helft) aan de Stad Rostock zou worden uitgekeerd. **Blijkbaar is de koopprijs door Agent Ventures Ltd nog steeds niet betaald, en heeft de Stad Rostock dus nog geen eurocent ontvangen.** Het is ongezien in de maritieme sector dat een verkocht schip afvaart zonder dat de koopprijs is betaald. Diverse experts voor wie koop en verkoop van schepen dagelijkse kost is, bevestigden ons dat bij verkoop van tweedehandse schepen 'boter bij de vis' de regel is: betaling gebeurt via een spoedstorting of een onherroepelijke betalingsbelofte van een bank die gelijktijdig wordt afgegeven met de eigendomsoverdracht, welke laatste in dit geval gebeurde bij vertrek aan de kaai. We onderzoeken ook of, als het schip moet geborgen worden, alle kosten niet kunnen worden teruggevorderd van de Duitse verantwoordelijken die hun medewerking hebben verleend.

Internationale omerta heerst

Naarmate de waarheid boven komt, breidt de internationale omerta uit. Nadat de erfgoedambtenaar van de Stad Rostock, die als bestuurder van de jeugdherberg in december 2012 het illegale verkoopcontract had gekend zonder de procedures onder de monumentenwetgeving te volgen, spoorloos **'met vakantie'** verdween, zijn ook de bestuurders van de Poolse sleepbootfirma die de Charlesville wegsleepte **'met vakantie'**, en moest de manager van de Litouwse schrootwerf tijdens een lastig wordend telefoongesprek gisteren plotsklaps naar een **'important meeting'**. De Stad Rostock en het Land Mecklenburg-Vorpommern, die ons uitnodigden overnamevoorstellen uit te werken, lieten nooit weten waarom ze die niet goed vonden en **hebben nog steeds niet geantwoord op een dringende vraag om uitleg over 21 complete anomalieën**. De bevoegde Duitse Minister **Brodkorb** beantwoordde noch onze brief, noch, voor zover wij weten, deze van Minister Bourgeois. Scheepsmakelaar Dick van der Kamp Shipsales, een spilfiguur, houdt het tegenover iedereen bij **'no comment'**. **Door ons in Rostock benaderde ooggetuigen durfden amper spreken uit schrik voor het regime**. De laatste opvarende van de Charlesville, een kapitein die het schip uit Rostock begeleidde vanop de brug, hing tijdens de afvaart aan het centrale raam van de brug een portret van de DDR-toppoliticus **Walter Ulbricht**, berucht om zijn historische uitspraak 'Niemand hat die Absicht, eine Mauer zu errichten!' – twee maanden voor de bouw van de Berlijnse muur en de hermetische grensbeveiliging tussen Oost en West onder zijn leiding een aanvang nam. De organisatie Rostock Sailing paraphraseert op haar website treffend met de titel: 'Niemand hat die Absicht, ein Schiff zu versenken!' Foto's vind je op <http://www.rostocksailing.de/2013/06/georg-buchner-schiff-rostock-letzte-fahrt.html>.

Professionele haalbaarheidsstudie is nu de enige rationele stap

Watererfgoed Vlaanderen werkt intensief en op het hoogste niveau samen met de Poolse autoriteiten en internationale bergingsfirma's en **bereidt een rapport voor over de toestand van het schip bij afvaart en over bergingsmogelijkheden en -prijzen**.

Wat de toestand van het schip bij afvaart betreft verzekerden alle Duitse betrokkenen ons telefonisch dat geen problemen waren te verwachten. Naar verluidt werd een voorbereidende Towage Survey opgesteld, die we hebben opgevraagd bij de auteur. Ook de Duitse Port State Control zou een certificaat voor een eenmalige reis hebben afgegeven. Onze experts blijven ervan overtuigd dat het schip geenszins zeewaardig was gemaakt.

De Poolse overheid wenst dat het schip uit het vaargebied wordt verwijderd. De haven van Gdansk wordt aangelopen door de allergrootste containerschepen van het moment en de aanwezigheid van het wrak is minstens erg onhandig. Dat Agent Ventures Ltd voor de wrakkenruiming zorgt, kan op basis van de vandaag bekende informatie worden uitgesloten. Wij zijn ook in bespreking met Poolse experts in zeerecht en het juridisch statuut van wrakken. Gisteren telefoneerden we met het Hoofd van de Duitse maritieme administratie, welke waarschijnlijk officieel door de Poolse overheid om medewerking zal worden verzocht. Wij zullen ons rapport binnen

enkele dagen overmaken aan de Poolse, de Duitse en de Vlaamse Overheid, met suggesties voor verdere actie.

Grondige besprekingen met een vijftal buitenlandse bergingsfirma's bevestigden de **technische mogelijkheid het schip in zijn geheel te lichten en naar Antwerpen te brengen en, als alternatief, bepaalde onderdelen te bergen** (bijv. boeg, achterstevan, schouw, mast met laadbomen). De eerste besprekingen leverden **zeer uiteenlopende kostenramingen** op, die al bij al een redelijk en verder te verfijnen perspectief bieden op beide bergingsscenario's. In afwachting van verdere beslissingen van de Poolse overheid hebben wij in samenwerking met gereputeerde firma's een concreet voorstel voor het uitvoeren van een **nadere technische en financiële haalbaarheidsstudie** uitgewerkt. Wij zullen dit eerstdaags voorleggen aan Minister Geert Bourgeois.

Wij zien de Charlesville nog steeds in Droogdok 1 liggen, in alle pracht van de gezandstraalde en herschilderde buitenkant en met een volledig gestript interieur, dat talrijke interessante functies kan vervullen, en met de mogelijkheid om stapsgewijze een gedeeltelijke herinrichting te realiseren. Het schip kan met de Kogge en de Belgica de hoofdattractie worden van een internationaal ambitieus maritiem museum (bijv. Wereldwrakkenmuseum: zie http://www.watererfgoed.be/wwm_Wereldwrakkenmuseum.aspx), dat op touw kan worden gezet in een Publiek-Private Samenwerking (PPS) die van de Stad geen extra middelen vergt. Wij hebben hierover ook een onderhoud gevraagd met de Stad en het Havenbedrijf. Watererfgoed Vlaanderen heeft op een en ander een concrete totaalvisie maar benadrukt meteen niemand te willen opzadelen met een irrealistisch project. **Een professionele haalbaarheidsstudie naar de aanpak en de kosten van de berging, de restauratie van de buitenkant, het strippen van het interieur en het transport naar Antwerpen is op de nieuwe situatie het enige rationele antwoord** (reeds begin 2012 vroegen we overigens een haalbaarheidsstudie naar de terugkeer van het schip, in een toen volledig andere context natuurlijk). Het is ook beter nu de haalbaarheid te onderzoeken dan binnen 10 of 20 jaar, want als de Polen het schip toch zouden laten liggen staan later gegarandeerd ijverars op om het wrak te laten repatriëren, en dan zullen de kosten alleen maar hoger zijn. Verder herhalen we dat **de Charlesville ook nu een belangrijke erfgoedwaarde behoudt en dat het VN Zeerechtverdrag de betrokken regeringen met het oog op behoud expliciet verplicht tot samenwerking**. Wij bieden aan deze samenwerking te faciliteren met al onze middelen, inbegrepen ons internationaal netwerk in scheepvaart-, haven- en erfgoedmiddelen.

De haalbaarheidsstudie kan klaar zijn tegen **half september**. Een berging van het schip vóór de winter is erg moeilijk. Het water van de Baltische Zee laat echter een goede conservatie toe. Op onze nadrukkelijke vraag heeft de Poolse overheid vorige zaterdag een **officieel duikverbod** ingesteld. We hopen maar dat dit effectief kan gehandhaafd worden, want de Polen zijn verwoede wrakkenduikers. We moeten ze trouwens op voorhand teleurstellen want al de mooie stukken staan nu in de garages en/of salons van onze boezemvrienden in Rostock.

Wie twijfelt aan de erfgoedwaarde en de uniciteit van het prachtschip genaamd Charlesville / Georg Büchner (of de pijn en woede van de tienduizenden *ship lovers* in binnen- en buitenland niet begrijpt) moet in afwachting dit filmpje bekijken, en ook helemaal uitkijken, met de volumeknop helemaal open:

http://www.youtube.com/watch?v=PJy0OyBlqtk&feature=player_embedded

Watererfgoed Vlaanderen verenigt en verdedigt al het nat en droog watererfgoed in Vlaanderen (meer dan 100 organisaties actief rond historische schepen, scheepvaart- en havenmusea, watermonumenten, watertradities, -kunst en -cultuur, toeristische en commerciële dienstverleners i.v.m. watererfgoed, experts, onderzoekers en liefhebbers). De koepel ijvert voor het behoud en de valorisatie van alle watererfgoed in Vlaanderen, voor de versterking van het waterbewustzijn van de Vlaming en voor de internationale uitstraling van Vlaanderen als baken van scheepvaart- en havencultuur.

vzw Watererfgoed Vlaanderen, Emiel Banningstraat 25, 2000 Antwerpen, www.watererfgoed.be,
secr@watererfgoed.be, +32 3 216 92 26 - Voorzitter Eric Van Hooydonk: +32 475 870 780