

31 mei 2013

Wordt Charlesville-wrak een  
museumattractie van wereldformaat ?

### De oorzaken van het zinken van de Charlesville op 30 mei 2013

Tijdens het transport van het Duitse Rostock naar het Litouwse Klaipeda is de laatste Kongoboot Charlesville (laatstelijk Georg Büchner genaamd) **gezonken in de Poolse territoriale wateren**. We volgden de gebeurtenissen gisteravond met ongeloof op vanop een Europees havencongres in Bulgarije. We geven hier exclusief het **bericht van Lloyd's** dat we deze ochtend ontvingen uit maritieme kringen:

#### **Urgent Transmission from Lloyd's MIU Casualty Reporting Service**

GEORG BUCHNER (Germany) AJAKS (Poland)

Kiel, May 31 -- Tug *Ajaks* (335 gt, built 1974) was towing decommissioned general cargo *Georg Buchner* (11060 gt, built 1951) to breakers at Klaipeda with a towing speed of 4.5 knots when it suddenly changed course to a southerly direction with a speed of 9.9 knots on May 30 and began "moving in circles." While the course towards Klaipeda was about 70 deg, the new course was 130 deg. The tug did not send an AIS signal. At 0150, May 31, the *Ajaks* entered the port of Gdynia. The *Georg Buchner* had sunk off Rozewie, off the Polish coast, in position lat 54 55.8N, long 18 31.3E, around 1800 hrs. There is speculation that the ageing hull of the *Georg Buchner* may not have been able to withstand the forces of the sea any longer.

De **oorzaken** van het vergaan van de Charlesville zijn momenteel onbekend. Een mogelijke oorzaak is de aanwezigheid van **niet-originele patrijspooten dicht bij de waterlijn**. Deze patrijspooten werden in Duitsland in de romp aangebracht om lichtinval te creëren in de ruimten die werden gebruikt voor opleidingen aan boord van het stationaire schip. Mogelijk is via deze patrijspooten zeewater binnen gedrongen, waardoor het schip slagzij is beginnen maken en is gekapseisd en gezonken.

Tijdens onze missie met een tienkoppig team naar Duitsland op 19, 20 en 21 april 2013 bespraken we de staat van het schip met de firma Baltic Taucher uit Rostock. Deze firma had in januari werken aan het schip uitgevoerd, met het oog op de toen reeds geplande afvaart naar Klaipeda, die door onze interventie bij de Duitse overheden werd tegengehouden op basis van de bescherming van het schip als monument. Tijdens een vergadering op 20 april **verzekerde Baltic Taucher ons dat het schip volledig sleepklaar was**. Deze firma had de laagste rij van de onderste patrijspooten dichtgemaakt met ijzeren platen. Zij bood ons haar diensten aan met het oog op de dan geplande verplaatsing naar België. Baltic Taucher vermeldde alleen enkele kleine nog af te werken punten, zoals het neerleggen en vastzetten van één laadboom, het weghalen van de gangway en het wegnemen van de meerbeugels aan bakboord. Wij zullen het rapport van de in januari uitgevoerde

werken en de officiële Duitse documenten betreffende de veiligheidstoestand nader onderzoeken. De door ons aangezochte Belgische expert inzake het verslepen van schepen, die het schip inspecteerde op 20 april, merkte dadelijk op dat het schip naar zijn mening **nog helemaal niet sleepklaar was**, inz. ingevolge de toestand van de patrijspoorten.



*De niet-originele patrijspoorten aan stuurboord, waarvan alleen de onderste rij provisoir werd dichtgemaakt.*



*Vergadering aan boord met Baltic Taucher op 20 april 2013. Deze firma verzekerde dat het schip zeewaardig was. Onze expert hechtte hier geen enkel geloof aan.*

### Een boel nieuwe vragen

Deze zoveelste onverwachte wending roept weer een boel nieuwe vragen op:

- **Wat zijn de precieze oorzaken van het ongeval ?** Wij hebben de Poolse autoriteiten gevraagd dit grondig te onderzoeken en ons op de hoogte te stellen van hun bevindingen.

- **Was kwaad opzet in het spel ?** In het licht van de dubieuze ontwikkelingen van de jongste maanden opperen talrijke waarnemers dat het schip gescuttled werd - d.i. opzettelijk tot zinken gebracht - om verzekeringspenningen op te strijken. Wij kunnen dit momenteel uiteraard niet verifiëren.

- **Hoe grondig hebben de Duitse overheden, waaronder de havenkapitein van Rostock, de veiligheid van het sleepkonvooi onderzocht ?** De havenkapitein heeft zich gedurende maanden voorgedaan als woordvoerder van de jeugdherberg en gooide op 28 mei 2013 hoogstpersoonlijk en met triomfantelijke grijns de trossen los (zie de film op <http://www.youtube.com/watch?v=0tse8w41fcc&feature=em-uploademail>).

- **Hebben de verkopende curator, de koper Agent Ventures Limited uit de Seychellen, de Stad Rostock en het Land Mecklenburg-Vorpommern de vereiste zorgvuldigheid aan de dag gelegd om te verzekeren dat het schip veilig zijn tocht kon doorstaan ?** Anders dan foutief in de meeste media werd bericht, was het schip **niet van de Duitse monumentenlijst gehaald**, maar was alleen een toelating tot verplaatsing afgegeven, zodat alle betrokken partijen verantwoordelijk bleven voor het bewaren van het schip, inbegrepen een veilig transport uit Rostock en over zee.

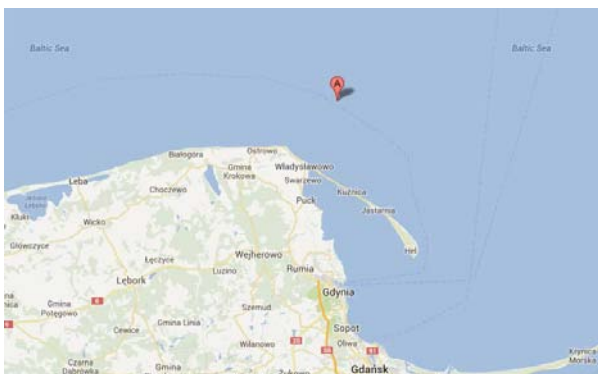
- Heeft het vergaan van de Charlesville te maken met de dubieuze omgang met de regelgeving inzake export en import van afval ? Bemerk dat het bericht van Lloyd's bevestigt dat het schip op weg was naar een verschrotingswerf in Klaipeda.

Het gebeurde is des te hallucinanter nu wij de bevestiging hadden dat het schip, eens afgemeerd in Klaipeda, terug te koop zou worden aangeboden. Nadat het Duitse aanbod om het schip over te nemen voor 1 EUR onwaarachtig was gebleken, hadden wij alles in het werk gesteld om via een nieuwe constructie een koopbod uit te brengen om het schip naar België terug te brengen. Ook die poging is nu gedwarsboomd.

### Heeft de Charlesville een toekomst als museumattractie van wereldniveau ?

Wat is het verder lot van de Charlesville ? Volgens ons eerste onderzoek ligt het schip in de Poolse territoriale wateren, op ca. 8,9 zeemijl uit de kust en op een diepte van rond de 35 m. De Poolse overheid heeft allicht de bevoegdheid om de eigenaar te verplichten om **het schip te bergen op eigen kosten en risico's**. Wij hebben de Poolse overheid erop gewezen dat het schip in Duitsland nog steeds een beschermd monument was en onderzoeken welke verplichtingen Duitsland en Polen hebben om het wrak te beschermen en het bij een eventuele bergingsoperatie niet te beschadigen.

**Wij onderzoeken ook de mogelijkheid om het schip te bergen en naar België te brengen.** Wij spraken reeds met bergingsexperten die bevestigden dat het in principe technisch mogelijk is het gehele schip boven water te halen. Uiteraard zal dit een aanzienlijke kostprijs van vermoedelijk enkele miljoenen EUR met zich brengen, en zal eerst de eigendomssituatie moeten worden uitgeklaard. Allicht heeft het schip, vooral het interieur, onherstelbare schade ondergaan, waardoor de initieel beoogde commerciële exploitatie naar alle waarschijnlijkheid onmogelijk is.



*Ligging van het wrak van de Charlesville*



*Het Vasa-museum in Stockholm, één van de meest succesrijke maritiem-toeristische attracties ter wereld - verdient ook de Charlesville dit niet ?*

Het onwaarschijnlijke avontuur van de Charlesville maakt echter een **onweerstaanbare museale exploitatie** mogelijk, met een intensiteit en dramatiek vergelijkbaar met die van het **Vasa-museum te Stockholm, één van de grootste en meest succesrijke maritiem-toeristische attracties van de hele wereld.**

We onderzoeken ook of alle ontstane **kosten kunnen worden gerecupereerd van de Stad Rostock en het Land Mecklenburg-Vorpommern**, die eerst ons behoudsproject kelderden, en dientengevolge nu ook het schip zelf.

**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](http://www.watererfgoed.be), [secr@watererfgoed.be](mailto:secr@watererfgoed.be), +32 3 216 92 26 - Voorzitter Eric Van Hooydonk: +32 475 870 780