

Buiten was het een aangename voorjaarsdag. In de thuisbasis van de Haagse Assurantie Club , Van der Valk motel De Bijhorst te Wassenaar, stonden de deuren open om de warmte uit de zaal af te voeren. Ruim 40 mensen zaten vol verwachting te wachten op de lezing 'De berging van de Msc Napoli.

De lezing werd gegeven door de heer Bert Kleijwegt, werkzaam als Senior Salvage Consultant bij SMIT Internationale.

Kleijwegt ging van start met een persoonlijke noot. Hij vertelde hoe hij als jonge knaap aan monsterde in 1965 bij SMIT als dekjongen op de zeesleepvaart. Na een aantal jaar ging hij naar de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam. In totaal heeft hij 20 jaar gevaren, waarvan 7 jaar als kapitein. Van 1986 tot 1995 was hij senior bergingsinspecteur. Daarna werd hij business unit manager van een bergings en transportbedrijf in Vlissingen (ook onderdeel van SMIT). In 2001 werd dit bedrijf verkocht en is hij weer naar de bergingsdivisie teruggegaan , ditmaal als senior salvage consultant.

Na deze persoonlijke touch nam Kleijwegt ons mee in de wereld van SMIT Internationale. SMIT vindt zijn oorsprong in 1842 met als oprichter Fop Smit.



Fop smit

Na zijn overlijden in 1866 werd de zaak voorgezet door zijn zoons en verder uitgebouwd. In 1892 begon men aan uitbreiding van de dienstverlening door het bouwen van een oceansleepboot. In 1923 is SMIT samen,gegaan met de internationale sleepdienst, wat ertoe heeft bijgedragen dat zij de activiteiten konden uitbreiden over alle windstreken in de wereld.

Er werken zo'n 3500 man verdeeld over 24 locaties over de gehele wereld met vier hoofdlocaties, Rotterdam, Houston, Kaapstad en Singapore.

Er zijn vier divisies:

- SMIT Harbour Torage
- SMIT Terminals
- SMIT Transport en Heavy lift
- SMIT Salvage

Het motto is: 'Onze kennis is uw voordeel'

Nadat Kleijwegt ons heeft rond geleid in de wondere wereld van het beheren van terminals, het verslepen van schepen en het horizontaal en verticaal verplaatsen van zware voorwerpen, zoals delen van een olieplatform, begon de presentatie van de berging van de Msc Napoli.



Msc Napoli januari 2007

De Napoli is gebouwd in 1991, voer onder Engelse vlag en werd gehuurd door Zodiac Maritime Agencies Ltd in London. Het schip leed zware schade tijdens de storm van 18 januari 2007 in het Noordzee kanaal tussen Frankrijk en Engeland. Een scheur in het zesde compartiment ter hoogte van de machine zorgde ervoor dat het schip langzaam zonk.

SMIT vergaarde het contract (LOF) en ging aan de slag.

Eerste prioriteit was het leeghalen van de bunkers (in totaal 4.000 ton olie) om een kleine mileuramp te voorkomen. Deze operatie nam een kleine 2 maanden in beslag, met constant de hete adem van milieufanatiekelingen en overheidinstanties in de nek.

De gehele berging werd met argus ogen gevolgd.

Nadat de bunkers waren leeggehaald, is men begonnen met het bergen van de containers. In het totaal vervoerde de Napoli 2.300 containers. De inhoud van de containers was zeer divers, van antieke auto's, chemicaliën tot aan eerste hulpmiddelen, zoals verband en injectienaalden.

Een klein deel van de containers waren tijdens storm van het schip afgevallen. Een gedeelte van de losgeslagen containers kwam terecht op de stranden van Engeland, alwaar de lokale bevolking druk aan het shoppen ging op zoek naar interessante waar. Terwijl de lokale bevolking hiermee bezig was, was het inbrekersgilde aan het shoppen in de woningen van de lokale bevolking.

De containers die op het bovendek zaten werden als eerste geborgen. Er is een afdalingsexpert ingehuurd om de bergingsleden les te geven, zodat zij veilig konden afdalen van de containers. De zwaarste container die werd geborgen uit het schip woog ruim 80 ton. Dit woog de container nadat het water er reeds uit was!



Platform

De containers werden overgeladen op een platform, waarna ze werden vervoerd naar het vasteland. Een oude marinebasis, welke was verkocht aan het bedrijfsleven, diende als uitvalbasis.

Op deze basis werden de met olie bedekte containers schoongemaakt, de schone en hele containers gestald, de inhoud van de containers gecontroleerd en bekeken of deze nog een waarde vertegenwoordigde. Hierna werden de eigenaren van de containers geïnformeerd.

In totaal zijn alleen al 40 mensen vier maanden bezig geweest met het bergen van de containers.

In de loop van mei waren alle containers van het schip geborgen en kon men beginnen met het floaten van het schip. Dit mislukte. Daarna is besloten het schip door midden te blazen.

Hier eindigde het eerste contract en vergaarde SMIT het 'caretaker'contract. SMIT verkreeg het tweede contract ,Wreckremoval part I.

Het tweede contract bestond uit het verwijderen van het voorgedeelte van de Napoli.



Voorgedeelte Napoli

Dit was in tegenstelling tot het eerste gedeelte sneller voor elkaar. Het voorgedeelte werd klaar gemaakt om te worden verslept naar the Harland and Wolff Drydock. Daar zou dit gedeelte worden gesloopt. Binnen 5 dagen was zij verslept naar de dok. Op dit moment zijn ze daar nog bezig met het slopen van dit deel.

Hier eindigde het contract en ook hier verkreeg SMIT het 'caretaker' contract maar nu voor het achtergedeelte.

Het contract voor Wreckremoval part II, het achtergedeelte van de Napoli ging niet door . De eigenaren vonden de gekozen oplossing van SMIT te duur. De eigenaren zijn nu nog op zoek naar een andere contractpartij die het voor minder moeten doen.



Achtergedeelte Napoli

De P&I Insurance heeft een slordige 200 miljoen betaald aan allerlei kosten en claims. De kosten van de berging lagen om en nabij de 50 miljoen. De overige kosten die zijn uitbetaald zijn aan milieu schade claims, schoonmaakkosten, de eigenaren, etc.

Kleijwegt liet zien hoe de tijd vooruit gaat en zo ook de grote van de containerschepen. Recentelijk is er een containerschip in de vaart gekomen, welke 14.400 containers kan vervoeren en ruim 350 meter lang is. Er zijn modellen gemaakt om te bepalen hoe een dergelijk schip geborgen kan worden.

Na deze presentatie werden de mensen uitgenodigd tot het stellen van vragen. Na beantwoording door Kleijwegt werd de gasten uitgenodigd om een drankje en hapje te nuttigen in de bar.