

► Wereldwijde belangstelling voor spectaculaire operatie

Berging

van de IJsselkogge

Toen eind 2012 door Rijkswaterstaat eenmaal het principebesluit was genomen om het middeleeuwse scheepswrak in zijn geheel te lichten, begon een uiterst ingewikkelde bergingsoperatie, eentje die zelfs wereldwijd maar zelden is vertoond.



‘G’ezonken schepen netjes boven water halen behoort tot een discipline binnen de offshore waar maar heel weinig bedrijven in gespecialiseerd zijn en HEBO Maritiemservice is binnen dit selecte gezelschap een van de beste ter wereld. Baars CIPRO is gespecialiseerd in meetwerk onder water en dit sluit mooi aan bij onderwaterarcheologie. De hele bergingsmethodiek is bedacht door de drie bedrijven samen: Isalacoghe, Maritiem archeoloog Wouter Waldus was dan ook heel blij dat deze specialisten betrokken raakten bij de berging van ‘zijn’ IJsselkogge. Want er bleek nogal wat techniek vereist om dit wrak in zijn geheel uit de modderige bodem van de IJssel te kunnen halen. Zo moest het wrak, dat in de loop der tijd voor het grootste deel bedekt was geraakt met een op sommige plekken meer dan een meter dikke laag sediment, eerst helemaal leeg worden gemaakt en onder water worden gekanteld voordat het omhoog gehaald kon worden. Wat de zaak ook nog extra gecompliceerd maakte was het feit dat het schip dwars op de stroomrichting lag. ‘Het was’, volgens Waldus die op een bierviltje een schetsje voor mij maakt om de positie

van het wrak in de stroom te verduidelijken, 'veel makkelijker geweest om de zaak onder water uit elkaar te halen en in delen op te takelen. Maar dat', vervolgt hij met een glimlach, 'was nu juist niet de bedoeling. Een van de belangrijkste redenen waarom het wrak überhaupt gelicht ging worden was juist omdat het nog zo compleet was'.

Verstevingingen

Het eerste wat de duikers van Isalacogghe dan ook deden was loodrecht op de stroomrichting een stalen constructie voor het wrak aanbrengen, zodat de archeologen daarachter eerst rustig hun werk konden doen. Waldus: 'Want tijdens de eerste duik naar het wrak kon ik zelfs nauwelijks in de buurt ervan komen vanwege de sterke stroming. Laat staan dat je dan kan werken.' Toen het stroomscherm eenmaal stond werd met een soort van enorme stofzuigers het wrak leeggezogen. Alle sediment werd boven opgevangen in grote zeven om te voorkomen dat er objecten en losse scheepsonderdelen verloren zouden gaan. Daarna is het wrak door de archeologen in situ getekend en zijn er met behulp van camera's 3d opnames gemaakt. Wat toen opviel was dat de constructie van het schip nog wat beter bewaard was dan de archeologen op grond van hun eerste indruk hadden vermoed. Maar het bleek ook dat het schip nooit gaaf naar boven gehaald kon worden als er niet eerst onder water de nodige interne verstevingen aangebracht zouden worden. Dat laatste bleek nog een hele puzzel. Zo was het bevestigen van nieuwe planken aan de oude, van water doordrenkte slappe planken nog geen eenvoudige opgave. En als sluitstuk moest het schip dus recht gelegd worden zonder dat er onderdelen zouden gaan schuiven of uit hun verband zouden raken. De techneuten van Isalacogghe kwamen uiteindelijk met een mooie oplossing. Met zogeheten spuitlansen hebben ze in de bodem onder het schip een tiental gaten gemaakt. En daardoor heen werden banden getrokken zodat het wrak als het ware in een mandje kwam te hangen. Dat mandje werd bevestigd aan een apart gebouwde hijsframe,



dat op de bodem stond en aan de bok - de kraan van het werkschip - hing. Deze bijzondere hijsmandconstructie was zo ontworpen dat aan elke band apart kon worden getrokken. Zo kon men de zaak tot op de centimeter nauwkeurig sturen.

Logistiek

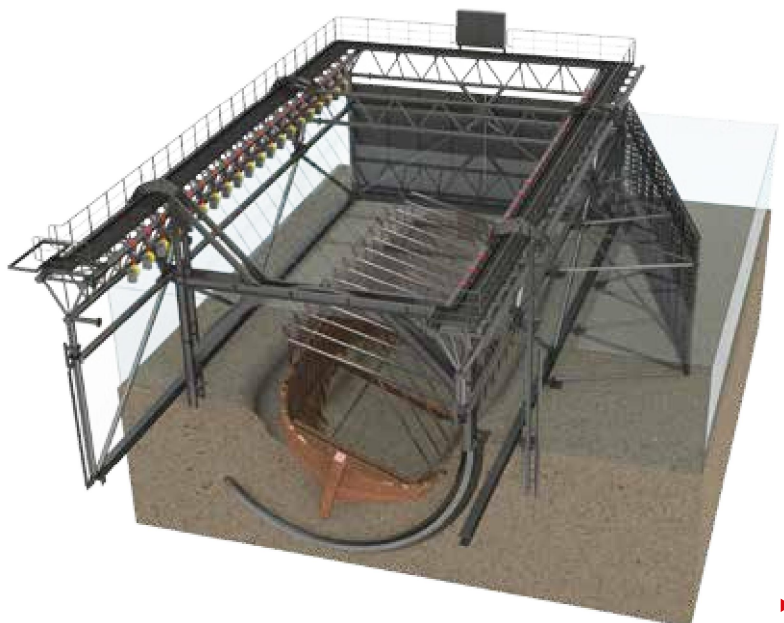
Wat dit hele proces nog een extra dimensie gaf was dat het zich allemaal afspeelde midden in een druk bevaren rivier én onder water. Een van de randvoorwaarden van Rijkswaterstaat, de opdrachtgever, was

▲ Binnen het stroomscherm gaan de archeologen onder water met hun onderzoek verder.

◀ Het gigantische stroomscherm waarbinnen de archeologen hun werk kunnen doen wordt vervoerd naar de plaats van de kogge.

◀ Het stroomscherm wordt geplaatst.

▼ Simulatie van de kogge binnen het stroomscherm door Isalacogghe.





▲ De kogge wordt uit het water getakeld.

▲ De kogge na ruim 500 jaar weer boven water.

dat het scheepvaartverkeer zo min mogelijk hinder van de werkzaamheden zou onder- vinden. Waldus: 'Ik denk dat maar weinig mensen een idee hebben van wat er naast het spectaculaire werk onder water alle- maal aan logistiek bij dit project kwam kijken. Soms heel simpele dingen zoals de vraag hoe we al dat vaak gespecialiseerde gereedschap en personeel op tijd op de juiste plek krijgen. Maar vaak ook ingewik- kelde problemen met allerlei vergunningen en procedures. Voor die dingen die zich meestal op de achtergrond afspeelden waren de firma's Vestigia en Infram als partner ingehuurd. Hun weinig sexy taak is

in de media erg onderbelicht gebleven, maar ze waren onmisbaar.'

Wat bij een spectaculair project zoals dit natuurlijk ook een grote rol speelde was de PR. Vanaf het allereerste moment bestond er wereldwijd belangstelling voor wat er zich bij Kampen allemaal afspeelde. Waldus opnieuw: 'Van lokale media tot de internationale pers, we hebben ze allemaal over de vloer gehad. En het begeleiden daarvan was vooral een taak van de PR-afdeling van Rijkswaterstaat en Isalacogghe, in samenwerking met de voorlichters van Ruimte voor de Rivier.'

Piepzak

Na een aantal maanden hard werken, op sommige dagen doken de archeologen en de duikers soms wel tien keer op een dag in het ijskoude water van de IJssel was het eindelijk zover. Het schip kon rechtop wor- den gezet. Waldus opnieuw: 'Ik heb toen wel heel eventjes in de piepzak gezeten. Maar de mannen van HEBO hebben mij toen verzekerd dat het allemaal helemaal goed zou komen. En ze hadden gelijk. Het wrak hing uiteindelijk keurig in zijn mandje een paar centimeter boven de rivierbodem.' Tenslotte was het wachten op de grote dag waarop het wrak uit het water getakeld kon gaan worden. Voordat het echter zover was moest er eerst een soort ponton klaarge- maakt worden waarin het wrak uiteindelijk vervoerd zou kunnen worden naar de scheepswerf Batavialand in de Flevopolder. Daar gaat namelijk het conserveren en restaureren plaatsvinden. En er moest een besproeiingsinstallatie worden gebouwd om het wrak, vanaf het moment dat het boven water kwam nat te kunnen houden. Hout dat zolang onder water heeft gelegen moet namelijk niet de kans krijgen om uit te drogen. Dan krimpt het en scheurt het. De verwachting was dat het ophijzen ette- lijke uren in beslag zou nemen, maar uitein- delijk was het slotakkoord van dit ingewik- kelde bergingsproces bijna een anticlimax. Binnen 45 minuten was het schip in zijn geheel uit het water en een uurtje later lag het al in zijn bak klaar om verder getrans- porteerd te worden. ◀