

<http://www.kustvaartforum.com/viewtopic.php?f=1&t=2955&start=320>

(30-06-2008, Eef H.)

Ik heb een stukje uit de *Sleeptros* gehaald van maart 1970. Dat was een van de eerste opdrachten van de "Taklift 1" met de wrakkengrijper in Liverpool.

Eerste karwei bij Liverpool stempelt Taklift I tot aanwinst

Bij het eerste werk dat de Taklift 1, na zijn indienststelling, uit te voeren kreeg — het bergen van drie wrakken in het havengebied van Liverpool — is al gebleken welk een grote aanwinst het hefschip betekent voor de oergingsvloot-in-uitbreiding. Een paar kindertieken waren spoedig overwonnen en Van den Tak is enthousiast over de verrichtingen van haar mammoetbok. Twee van de drie wrakken in de Mersey zijn reeds gelicht en aan het derde obstakel is men begonnen, nadat de Taklift 1 nog een tussenkarweitje heeft verricht in Hull. Daarvan keerde het hefschip op woensdag 25 maart in Liverpool terug.

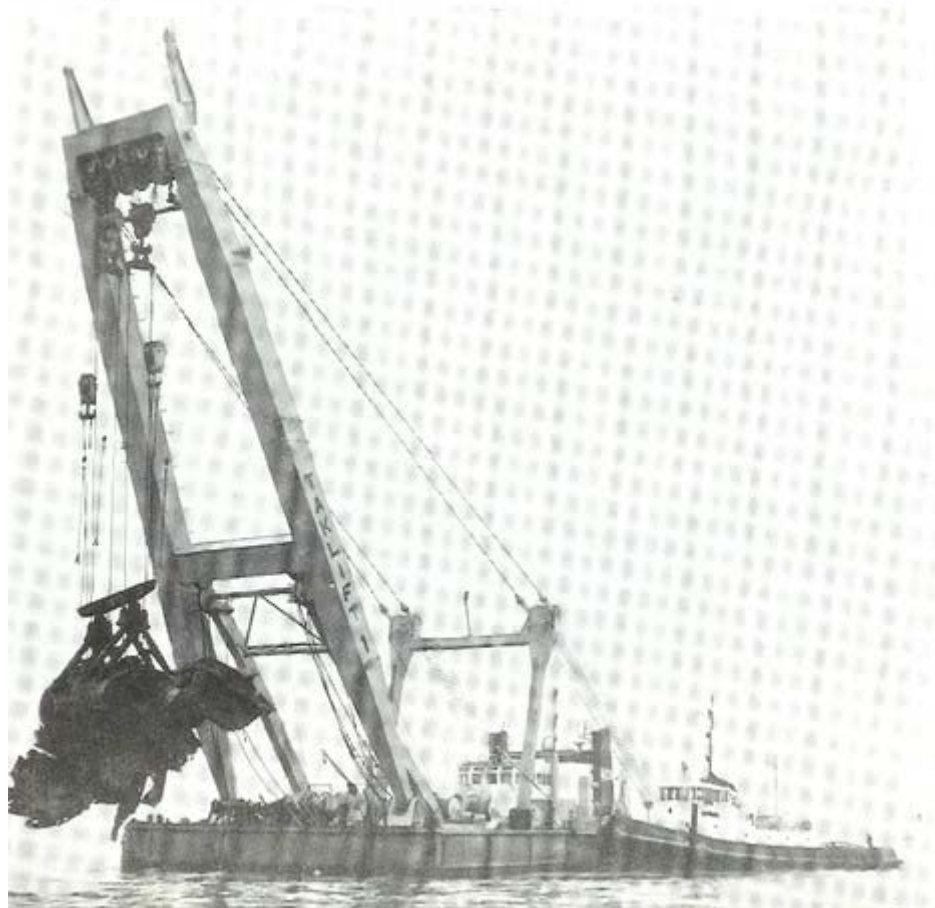
Het verwijderen van de drie wrakken is een onderdeel van de werken om de haven van Liverpool geschikt te maken voor ontvangst

van mammoettankers. Gemakkelijk is dit werk niet want er moet ook „buiten” worden gewerkt en tussen half december en begin maart kwam daar slechts één dag voor in aanmerking vanwege het slechte weer waarmee onze bergers sindsdien te kampen hebben gehad. Maar op die ene dag werd een half wrak boven water gebracht, n.l. dat van de *Seaville*, een kolenboot van 3000 ton die daar in 1951 zonk na een aanvaring.

Door het grote verschil tussen eb en vloed kunnen de duikers niet langer dan drie kwartier onder water werken, willen zij niet door de sterke getijstroom worden meegesleurd. En door het modderige water kunnen zij geen hand voor ogen zien. Alles moet op de tast gebeuren.

Volledig opgeruimd werd reeds een vracht-

Taklift 1, de grote wrakkenruimer.



<http://www.kustvaartforum.com/viewtopic.php?f=1&t=2955&start=320>

(Jan van der Doe, 30-07-2006, ontvangen van Eef Hendriks en met zijn toestemming geplaatst)

Op 13 december van dat jaar, 1982, zonk na een aanvaring in het Oostgat het Nederlandse vissersvaartuig ARM 16, genaamd Lenie Adriana.

De volgende dag werden wij, Smit Tak, door de expert uitgenodigd om in te schrijven voor het lichten van dit schip. Nadat op deze inschrijving was gebleken dat wij de laagste aanbidding hadden gemaakt, kregen wij nog die zelfde middag opdracht van de eigenaar.

Onmiddellijk kwam iedereen bij Smit Tak in actie en een uur later vertrok de Taklift 1 vanaf de Boompjeskade. De Barracuda, bezig met ankervissen voor de Rotterdamse Waterweg, kreeg orders om de Taklift 1 naar de Westerschelde te slepen en tevens bij de berging te assisteren. De volgende dag begonnen de werkzaamheden. Het was van belang voor de scheepvaart dat het wrak zo snel mogelijk uit het smalle vaarwater werd verwijderd. De werkzaamheden verliepen voorspoedig en het liet zich aanzien dat de ARM 16 om ongeveer 2 uur na middernacht boven water zou komen. Helaas kwam er nog een kleine kink in de kabel door dat een van de stroppen te ver naar achteren was geschoven. Om zes uur in de morgen kon het konvooi dan toch vertrekken naar de Sloehaven waar de Lenie Adriana werd neergezet en leeggepompt. Door de firma Maaskant uit Bruinisse werd het aanvaringsgat gedicht. Voor diverse hand- en spandiensten werd de hulp ingeroepen van het bergingsbedrijf Van den Akker uit Vlissingen. Nadat het schip 's avonds weer drijvend was gemaakt werd het afgeleverd in de Vlissingse vissershaven. De Barracuda en de Taklift 1 lagen op 17 december 's middags weer afgemeerd in Rotterdam. Het karwei was ten einde en had slechts kort geduurd; drie dagen uit en thuis, een mooie prestatie.



Enkele foto's.



Het schip in de takels.



De schade.



De "Arm-16", ex "Lenie Adriana", in betere tijden.