



CORNELIS DOUWES

214 Juni
2018

Cornelis Douwes is het maritiem magazine van de Vereniging van Oud-leerlingen der Zeevaartschool Terschelling (VOZT). Verschijnt vier maal per jaar.

Dagelijks bestuur VOZT:

A.L. Gorter, voorzitter
R. Schouten, secretaris
S.J. Cross, penningmeester (a.i.)

Redactie Cornelis Douwes:

W. van Leunen (eindredactie)
(06-20765170)
redactiecd@gmail.com
S.J. Cross (0517-416972)
sjcross@hetnet.nl
F.T. Eggens (0181-415620)
freerk41@gmail.com
E. Rob (0596-682255)
e.rob@stadlandet.nl
C.A. den Rooijen (0345-617475)
cormarg@planet.nl
Jetse Stienstra (06-51422943)
jetsestienstra@hotmail.com
Henk Torenvlied (06-18568291)
henk.torenvlied@quicknet.nl

Redactie ondersteuning

Cornelis Douwes:
S.S. Cross
W. van der Graaf-Kwakkel

Redactie website VOZT:

G. Koerts
g.koerts@planet.nl

Advertenties:

H. Flameling
Tel: 0562-442408
h.flameling@planet.nl

Ledenadministratie VOZT:

H. Flameling
Tel: 0562-442408
h.flameling@planet.nl

Communicatie:

VOZT en Cornelis Douwes
Postbus 36
8880 AA West-Terschelling
Internet: www.vozt.nl
E-mail: bestuurvozt@gmail.com

Betalingen:

NL49RABO0325556296
t.n.v. VOZT te Terschelling

Vormgeving: H. Drost
Druk: Flevodruk Harlingen B.V.
Kanaalweg 72
8861 KG Harlingen
Tel: 0517-430043

Bij de omslag:
'ARA Atlantis'

IN DIT NUMMER

Loods aan boord. Daar waar hij vertrouwen moet uitstralen gaat het ook wel eens mis. Soms met fatale afloop. Een artikel (mede) gebaseerd op herinneringen van Cornelius den Rooijen.

Achter de geraniums. Een plaats waar Freerk Eggens liever niet gevonden wordt. In dit artikel leest u waarom hij het dit keer niet erg vond.

Woeste baren. Oud student Lars Tanja ging niet op grote schepen varen maar concentreerde zich op het wegbrengen van jachten. In dit artikel een klus met een TSMY.

Een brandende kwestie. Brand aan boord, de ergste nachtmerrie voor een zeeman. Helaas overkwam het de bemanning van de 'Maersk Honam'. Jetse Stienstra ging op onderzoek uit.

Gaatjesweer. Dwingt het werk van de KNRM normaal gesproken al respect af, als het vriest wordt het nog een slagje zwaarder. Een verslag van een barre tocht met de 'Frans Hogewind' van Station Paal 8.



RUBRIEKEN

- 8 Het Weekend Oog
- 10 Van het bestuur
- 12 Maritiem Instituut
- 14 Willem Barentsz Sociëteit
- 15 Personalía
- 16 Sociale Media
- 17 Nostalgie
- 30 Middenplaat
- 50 Maritiem Actueel
- 54 Tentoonstellingsnieuws
- 55 Papieren Parade



MARITIEME AGENDA

24 juni – 1 juli 2018

Finish Volvo Ocean Race
Scheveningen, Den Haag
<https://volvoceanracedenhaag.nl>

4-7 september 2018

SMM Hamburg
HMC, Hamburg
www.smm-hamburg.com

7-9 september 2018

Wereldhavendagen
Rotterdam
www.wereldhavendagen.nl

3-6 augustus 2018

Tall Ships Races
Harlingen
www.thetallshipsraces.harlingen2018.nl

4 (donderdag!) oktober 2018

Lustrum Willem Barentsz
Sociëteit
a/b m.s. 'Friesland', Enkhuizen
www.vozt.nl

Een brandende kwestie



De brandende 'Maersk Honam'.

Begin maart ontstond er brand aan boord van het containerschip 'Maersk Honam' dat op weg was van Singapore naar Suez. Het incident vond plaats op 900 zeemijl ten zuidoosten van Salalah in Oman. Toen de brand uitbrak, had het in 2017 opgeleverde schip ongeveer 8000 containers aan boord. Tijdens het blussen van de brand kwamen vijf bemanningsleden om het leven. Vijf weken later was de brand nog steeds niet volledig geblust.



Een containerbrand is moeilijk te blussen.

De brand aan boord van de 'Maersk Honam' is het laatste incident in een aanzienlijke reeks van branden aan boord van de steeds groter wordende containerschepen. Zo was het in 2002 de 'Hanjin Pennsylvania' van 4000 TEU, waar brand uitbrak in een aantal containers met vuurwerk. In 2006 brak brand uit aan boord van de 'Hyundai Fortune' in de Golf van Aden. Het complete achterschip werd verwoest en de bemanning moest gered worden door een Nederlands marineschip. In 2012 was de 'MSC Flaminia' aan de beurt. Dit schip kreeg brand aan boord op de Atlantic en het duurde weken voordat de brand geblust was. Uiteindelijk werd het schip naar Wilhelmshaven gesleept en daar bleek dat er, maanden na het begin van de brand, nog steeds brandhaarden aanwezig waren.

Op afgelegen plekken en natuurlijk op open zee kan het uren, of zelfs dagen, duren voordat hulp van buitenaf arriveert. In de meeste gevallen zijn dit zeegaande sleepboten die zijn voorzien van uitgebreide brandbestrijdingsapparatuur. Tot die tijd moet de bemanning proberen de brand te blussen met behulp van hun eigen middelen. Gelet op de beperkte middelen, de relatief kleine bemanning, de giftige rook en de kans op explosies is dit een bijna onmogelijke taak. Het is dan ook niet verwonderlijk dat zo'n brand zich in de tussentijd enorm kan uitbreiden.

Aan boord van droge ladingschepen wordt de lading los gestuwd in het ruim. Op het moment dat er brand uitbreekt, zal het ruim binnen de kortste keren vol staan met rook en daarmee is een brand gemakkelijk te detecteren. Op het moment dat de brand geconstateerd wordt, kan het ruim hermetisch afgesloten worden en kan CO2 toegelaten worden. In de meeste gevallen zal dat voldoende zijn om de brand te blussen. De SOLAS- regels zijn op dat punt duidelijk. Deze regels voorzien echter niet in het constateren van een brand in een container. Het branddetectiesysteem in ruimen aan boord van containerschepen laat lucht uit de bovenkant van het ruim langs een foto-elektrische cel lopen op de brug. Op het moment dat de langsstromende lucht rook bevat, wordt de verbinding tussen de foto-elektrische cel en de lichtbron verbroken en wordt er een alarm gegenereerd. Voordat dit gebeurt moet het ruim al bijna vol met rook staan en aan boord van een containerschip zal de brand zich dan al verder verspreid hebben, met alle gevolgen van dien. Aan dek van de containerschepen is helemaal geen branddetectiesysteem aanwezig en een brand wordt vaak ontdekt op het moment dat er een flinke hoeveelheid rook en/of vlammen wordt geproduceerd of dat het geluid van de brandende container(s) de andere geluiden overstemt.

De effectiviteit van het gebruik van CO2 in de ruimen van containerschepen is beperkt. In de eerste plaats kan de CO2 niet door de wand van de brandende container dringen en daarmee niet doordringen tot de brandhaard. Daarnaast is de hoeveelheid aanwezige zuurstof in het ruim bepalend of de toegelaten CO2 enig effect heeft. Op het moment dat de brand op een containerschip het dek bereikt, worden de gevolgen nog veel groter. De dekken van deze schepen hebben geen 'natuurlijke' compartimentering. De accommodatie en de eventueel aanwezige schoorstenen zijn de enige barrières tegen de verspreiding van de vlammenzee.

Er wordt dan ook gepleit om veranderingen door te voeren in de brandbestrijdingssystemen aan boord van containerschepen. Er wordt gedacht aan vaste blussystemen in de ruimen van de schepen, zodat schotten en compartimenten beter gekoeld kunnen worden. Het is ook gebleken dat het onder water zetten van een ruim een effectieve methode is om een brand te blussen of in ieder geval verspreiding van de brand tegen te gaan. Zou het, om stabiliteitstechnische redenen, niet mogelijk zijn om een ruim onder water te zetten, dan zouden de lenspompen een zodanige capaciteit moeten hebben dat het bluswater snel en adequaat afgevoerd kan

worden. Er wordt ook gedacht over de mogelijkheden om de luiken aan boord van de containerschepen door te spoelen met water, zodat er een temperatuurverlagend effect optreedt. Tenslotte is er voorgesteld om de accommodatie en eventuele apart geplaatste machinekamer te voorzien van een watergordijn in geval van brand zodat dat gedeelte van het schip zo lang mogelijk gespaard blijft. Cruciaal als je bedenkt dat de bediening en locatie van brandbestrijdings-apparatuur juist daar is ondergebracht.

De vraag die overblijft is: Wat is nu de oorzaak van de toename van het aantal branden in containers en aan boord van containerschepen?

De Noorse verzekeraar Gard heeft een aantal branden aan boord van containerschepen geanalyseerd en zij kwam tot de conclusie dat het opzettelijk verkeerd opgeven van de inhoud van containers één van de belangrijkste oorzaken is. Gard heeft 13 branden aan boord van containerschepen onderzocht en het bleek dat in 12 gevallen de inhoud van containers verkeerd was opgegeven. In de helft van die 12 gevallen bleek het om calciumhypochloriet te gaan. Calciumhypochloriet is een veelgebruikt product en wordt voornamelijk gebruikt voor de zuivering van water. Het nadeel van deze stof is echter



Een speciale brandblusser van de New York Fire Department.

dat het op een natuurlijke manier ontbindt en tijdens dat ontbindingsproces komt warmte vrij en daarmee behoort het tot de gevaarlijke stoffen. Op het moment dat een container volledig beladen wordt zonder rekening te houden met de broodnodige ventilatie of dat de container geplaatst wordt in de nabijheid van een warmtebron, kan de warmte niet afgevoerd worden en leidt dit tot een versnelde ontbinding en dus meer warmteproductie, net zo lang tot de container in brand vliegt of in het ergste geval explodeert. Verscheperders bleken containers met calciumhypochloriet opgegeven te hebben met een totaal andere, ongevaarlijke, inhoud. Uit de documenten bleek het zogenaamd te gaan om desinfectans, waterzuiveringstabletten, calciumchloride of bleekmiddel.

De mogelijkheden om containers met gevaarlijke stoffen te weigeren zijn beperkt. Van de stof calciumhypochloriet wordt jaarlijks 400.000 ton verscheept en er is een wereldwijde vraag naar dit product. Het weigeren van containers met gevaarlijke stoffen zal fraude met het opgeven van verkeerde productinformatie alleen maar in de hand werken en daarmee het probleem dus vergroten.

Er bestaan tegenwoordig geavanceerde softwaresystemen die de boekingen van containers aan boord van de schepen scannen en een waarschuwing geven als er schijnbaar verkeerde informatie wordt verstrekt over het te verscheppen product. Een grote speler in het containervervoer gaf aan dat er per dag ongeveer 1250 meldingen binnenkwamen met potentieel verkeerde informatie. Een schrikbarend aantal. Malafide verscheperders zullen er bovendien alles aan doen om de mazen in de systemen te vinden, om zodoende hun product alsnog te kunnen verscheppen. In dat verband helpen de zogenaamde slot agreements ook niet mee. Stel dat vervoerder A de lading weigert in verband met een foutief opgegeven inhoud. De verscheper kan dan uitkomen bij vervoerder B, die de lading wel accepteert. Vervoerder B heeft vervolgens een slot agreement met vervoerder A en zo kan het gebeuren dat de bewuste container alsnog aan boord komt bij vervoerder A.

Er worden weliswaar controles uitgevoerd, maar het is gebleken dat er gemiddeld slechts vier op de 100.000 verscheepte containers met gevaarlijke stoffen steekproefsgewijs geïnspecteerd worden en dan praten we ook nog over containers die officieel aangemeld zijn als containers met gevaarlijke stoffen. Er is dus nog een hoop werk te doen voordat dit probleem opgelost is. De terminals kunnen hierbij een belangrijke rol spelen, al was het alleen maar om een herhaling van de explosie op de terminal van Tianjin, waarbij 165 mensen omkwamen, te voorkomen. De oorzaak van deze explosie: het illegaal en foutief opslaan van containers met gevaarlijke stoffen.



Calcium hypochloride of gewoon waterzuiveringstabletten?



De terminal van Tianjin na de explosie.



'Mamola Defender' uitgerust met blusmateriaal.

✉ Jetse Stienstra
 📧 via Jetse Stienstra
 🌐 <https://tinyurl.com/imo-solas>