

Nr. 8

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de brand op 8 januari 2005 tijdens de vaart op het Nederlandse ro-ro-schip "Schieborg", waarbij de gehele bemanning het schip heeft moeten verlaten.

Betrokkene: kapitein H.E.F.E. Bos

Op 8 januari 2005 is op het Nederlandse ro-ro-schip "Schieborg", tijdens het varen brand uitgebroken, waarbij de gehele bemanning het schip heeft moeten verlaten. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 2 augustus 2005 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheepsramp te wijten is aan de schuld van de kapitein van het Nederlandse ro-ro-schip "Schieborg", H.E.F.E. Bos, wonende te Delfzijl.

1. Gang van het gehouden onderzoek

De Raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek, onder meer omvattende:

1. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse ro-ro-schip "Schieborg";
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van kapitein H.E.F.E. Bos, inclusief bijlagen;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van eerste stuurman R.J. Vogel, inclusief bijlagen;
4. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van F. Grootkarzijn, inclusief bijlagen;
5. een set foto's inclusief een CD-rom met overige foto's;
6. een verklaring d.d. 3 augustus 2000 voor Dangerous Goods;
7. een Seaprotest d.d. 28 januari 2005 van Notariaat Ten Boer te Delfzijl;
8. ingezonden stukken van Wagenborg Shipping BV, met aanvullende bijlagen:
 - een SSPA-rapport;
 - een weeranalyserapport d.d. 12 december 2005 van Meteo Consult;
 - een Voyage Planning-map;
 - een verslag d.d. 14 januari 2005 van W. Kroesen, expert Inspectie Verkeer en Waterstaat, Toezichtaanpak Zeevaart, Inspectie Havenstaat van een bezoek aan de "Schieborg".

U 8

Op 20 december 2005 heeft een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart als bedoeld in artikel 12 van het Koninklijk Besluit van 17 december 1932, Stb. 621 (laatstelijk gewijzigd bij besluit van 18 december 1972, Stb. 755), getuige eerste stuurman R.J. Vogel en getuige hoofdwerktuigkundige F. Grootkarzijn, gehoord.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 4 januari 2006. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. J.W.R. de Palm.

De Raad hoorde kapitein H.E.F.E. Bos als betrokkene en J.P.J. den Breejen en P. Ras van IVW Toezicht Zeevaart, Toelating en Continuering, H. Overijnder van IVW Toezicht Zeevaart, Inspectie Gevaarlijke Stoffen, N. Alakopsa van Risk Fire & Safety Training BV en M. ten Wolde van Wagenborg Shipping BV, allen als getuige-deskundigen.

Kapitein H.E.F.E. Bos werd ter zitting bijgestaan door zijn raadsman mr. G.J.W. Smallegange, advocaat te Rotterdam.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 2 augustus 2005 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem de gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren hetgeen hij dienstig achtte.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

Aan de betrokkene is het recht gelaten het laatst te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Schieborg" is een Nederlands ro-ro-schip, toebehorend aan rederij Wagenborg Shipping BV, te Delfzijl. Het schip is in 2000 gebouwd, is 183 meter lang, meet bruto 21005 registerton en wordt voortbewogen door een schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 10920 kW.

Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 16 personen. De diepgang bedroeg voor ongeveer 7,40 meter en achter ongeveer 7,30 meter. De lading bestond uit trailers, cassettes en secu's.

B. Het ongeval

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein H.E.F.E. Bos:

Ik heb in 1980 tot 1982 in Delfzijl op de Zeevaartschool Abel Tasman gezeten. Daarna ben ik als matroos gaan varen. In 1983/1984 heb ik mijn derde rang gehaald. Daarna ben ik bij Seatrade gaan varen, vanaf 1984 als tweede stuurman. In 1985/1986 heb ik bij een kapitein-eigenaar als enige stuurman gevaren. Hierna ben ik als tweede stuurman in dienst gekomen bij Wagenborg, waarna de volgende term als eerste stuurman. Van 1989 tot eind 1992 heb ik bij Wagenborg als kapitein gevaren. Vervolgens ben ik kapitein-eigenaar geweest tot 2000.

Ik heb in de tussentijd, nog steeds als kapitein-eigenaar, een jaar bij Rijkswaterstaat als schipper gevaren. In 2000 ben ik op de "Slingeborg" als eerste stuurman teruggekomen bij Wagenborg. Na anderhalf jaar ben ik weer als kapitein gaan varen bij Wagenborg op de "Schieborg". Alle officieren op de Schieborg en haar zusterschepen varen een maand op, een maand af. Ze zitten op een vast schip. Ik ken alle bemanningsleden dus goed. De Kaapverdiaanse matrozen rouleren over de drie schepen. Voorts waren er drie Filippijnse stagiaires aan boord. Die zaten drie en een halve maand aan boord.

Drie en een halve week voor het bewuste voorval op 8 januari 2005, ben ik aan boord gekomen. De kok en de derde machinist zijn de 5de januari 2005 in Zeebrugge aan boord gekomen.

Oefeningen worden aan boord volgens een trainingsschema gehouden. Dit schema wordt nauwgezet gevolgd. Op de bewuste zaterdagochtend, de achtste, is er nog een boatdrill en een safety meeting gehouden. Deze laatste gaat over onder andere de veiligheidsmiddelen en veilig werken. Ook het noodsturen en brandrollen worden volgens schema gehouden. Al deze oefeningen worden opgetekend in het scheeps-journaal.

Een zeereis duurt 32 à 33 uur. In Zeebrugge liggen we zeven tot acht uur binnen. In Goteborg liggen we tussen de zes en 12 uur binnen. Dit hangt van de aankomsttijd af. We varen op tijd, volgens een vast vertrek- en aankomstschema.

Ik wil hier graag aan toevoegen dat dit schema niet heilig is. Met slecht weer bijvoorbeeld kunnen we gewoon te laat komen. De twee zusterschepen hebben een ander schema. Zij hebben een langere zeereis en liggen korter binnen.

Onze lading bestaat uit zogenaamde secu's, trailers, cassettes met containers en verder rollend materiaal zoals auto's. De secu's zijn 13,8 meter lang bij 3,58 meter breed bij een hoogte van 4,32 meter. Een secu weegt gemiddeld 80 ton. Zij kunnen maximaal 90 ton wegen, inclusief eigen gewicht. Dit maximale gewicht wordt vrijwel nooit gehaald.

Een dag van tevoren krijgen we van Cobelfret via e-mail de loadlist binnen. Dit is een voorlopige lijst, er kunnen nog veranderingen optreden. Per te laden unit wordt aangegeven wat het gewicht is, het product dat er in zit en eventueel de IMO klasse. Ik heb niet het idee dat deze informatie wel eens niet klopte.

De lading wordt door walpersoneel gelost, geladen, neergezet en gesjord. Voor aanvang van belading spreekt de eerste stuurman door met de voorman wat er geladen gaat worden. De eerste stuurman staat op dek 2, waar ook het cargo office zich bevindt. De tweede of derde stuurman bevindt zich op het weatherdeck, dek 3. Op dek 3 is tevens een matroos van de wacht. Dek 1 kan normaliter niet gelijktijdig geladen worden met dek 2.

De voorman is op de hoogte van de posities waar gevaarlijke stoffen geplaatst moeten worden. Dit wordt door de officieren tijdens laden gecontroleerd. Staat een unit met gevaarlijke stoffen op een verkeerde plaats, dan wordt dit door hen aangegeven en wordt de unit verplaatst. Dit gebeurt eigenlijk nooit, maar heel af en toe kan het gebeuren.

Secu's worden op speciale translifters aan boord gezet. Deze zijn zo gebouwd dat de secu's strak tegen elkaar gezet kunnen worden. Indien dit niet het geval is, zie je dit zo. Dit wordt dan gecorrigeerd.

Normaal wordt er volgens een standaardprocedure gesjord. Indien nodig worden er

U 8

maatregelen genomen. Dit wordt door de eerste stuurman doorgesproken met de voorman. Ik overleg met de eerste stuurman vooraf over deze eventuele extra maatregelen.

Over de lading krijgen wij alleen "ter info" de papieren. Er wordt door ons geen cognossement getekend. Ook niet een eventuele verklaring ten aanzien van de gevaarlijke stoffen aan boord. Cobelfret handelt dit allemaal verder af. Wij krijgen een IMO ladinglijst en het Manifest. De eerste stuurman krijgt van de voorman de final loadlist. Het stuwplan wordt door de officier van de wacht opgemaakt.

Wij hebben geen zicht op hoe één en ander in de trailer staat gesjord en wat er in zit, behalve dan wat er volgens de papieren in zit.

Sjormateriaal wordt door de officieren van de wacht gecontroleerd op defecten. Dit is een continu proces. Smeren van de draaiende delen van de sjorringen doen we zelf aan boord. Eventuele reparaties worden door een bedrijf in Goteborg uitgevoerd. Kapotte sjorringen worden apart gelegd. Dit alles in opdracht van Cobelfret, die eigenaar van het sjormateriaal is. Er ligt voldoende sjormateriaal aan boord. We gebruiken het sjormateriaal zoals in het CSM staat vermeld.

Een eventuele beslissing om extra te sjorren wordt genomen aan de hand van weerberichten. Behalve via de reguliere informatie via de radio en Navtex, krijgen we informatie van de Zweedse Meteorologische Dienst voor onze route. Hierop staat onder andere vermeld wat de verwachte wind, golfhoogte, stroming en temperatuur is. Iedere dag krijgen we via een abonnement deze informatie aan boord. In het ISM-systeem staan niet specifiek andere regels ten aanzien van sjorren vermeld. Het CSM is naast goed zeemanschap de leidraad bij het beladen.

Op vrijdag 7 januari 2005 zijn we rond 07.00 uur aangekomen en om 12.55 uur vertrokken uit Goteborg. Zoals altijd hadden we gevaarlijke stoffen aan boord.

Via de reguliere weerberichten had ik door gekregen dat er slecht weer op komst was. Ik had met de stuurman doorgesproken dat alles goed moest worden nagekeken. De secu's zijn op reguliere wijze gesjord. De trailers hebben allemaal zes ogen, waarop ook zoals altijd sjorringen zijn aangebracht. Dit waren de weblashings zoals vermeld in het CSM.

Een rij cassettes is als gebroken rij gesjord. Later bleek deze rij toch een block stow te worden. Na vertrek zijn de laatste twee cassettes, die een block stow mogelijk maakten, nog gesjord. Zo werd een extra gesjorde volle block stow gevormd.

Volgens de Zweedse Meteorologische Dienst werden er golfhoogtes van 4 tot 6 meter verwacht, met een mogelijkheid van een maximum tot 9 meter. In het weerbericht van de Zweedse Meteorologisch Dienst wordt de term "maximum significant wave height", zoals vermeld in het CSM, niet specifiek genoemd.

In de weersvoorspelling, vooral via de Navtex en reguliere berichten, werden die dag harde winden tot 35 m/s verwacht in het Skagerrak. Dit zou in de loop van de zaterdagmorgen zijn, met maxima in de middag. Zoals de reis gepland was, zouden wij dan reeds het Skagerrak uit zijn. De informatie van de Zweedse Meteorologische Dienst gaf lagere waarden op het vrijdagochtend weerbericht.

Normaal varen we in goed weer vlak langs Hantsholm, ik meen een 3 mijl uit de kust, dit is de kortste route. Bij hardere wind varen we noordelijker om. We blijven dan verder uit de kust. Deze keer zijn we bewesten de Jutlandbank gevaren, dit is nog verder uit de kust.

Aan de hand van de "load confirmations" wordt de stabiliteit bepaald. We krijgen meerdere malen zo'n lijst tijdens het laden. Met de laatste en definitieve wordt de vertrekstabiliteit bepaald. De GM bij vertrek was rond de 1,41 m. De diepgang was 7,35 meter, we lagen iets, ik meen 8 à 10 centimeter, voorover. Dit is een normale situatie voor dit schip. Haar gedragingen en snelheid verbeteren.

De gedragingen van ms "Schieborg" bij hogere windkrachten zijn mijns inziens in vergelijking met andere schepen zeer goed, zelfs tot windkracht 9.

Na vertrek hebben we nog een "heavy road vehicle" op dek 1 extra gesjord. 's Avonds tegen half acht heeft de gehele bemanning nog extra gesjord en het schip nagekeken. Alle trailers stonden al vast met de maximaal 6 sjorringen, deze zijn nagekeken. Extra sjoeren van de secu's is niet van toepassing. Ook de machinekamer is nagekeken op los materiaal. 's Avonds hebben we rond 22.00 uur een hulpmotor parallel gezet met de asgenerator.

U vraagt mij of ik de berekeningen ten aanzien van het aantal sjorringen zoals in het CSM heb toegepast. Ik heb dit niet gedaan. De voorbeelden die in het CSM staan zijn duidelijk. Ook met de tijdens deze reis verwachte golfhoogtes, afgezet tegenover de voorbeelden in het CSM, heb ik niet naar de formules gekeken. Met deze weersverwachting moest het geen problemen geven.

Ik weet dat er in het CSM wordt gesproken over een golfhoogte van 5,5 meter. Ik ben bekend met de discussie die wordt gevoerd tussen Wagenborg en de Divisie Scheepvaart ten aanzien van de antislipverf waardoor in de formule voor het berekenen van het aantal sjorringen een hogere wrijvingscoëfficiënt kan worden toegepast.

U vraagt mij over de staat van de antislipverf op de dekken. Ik kan zeggen dat het altijd beter kan, vooral waar de sjorringen aan dek zitten, zit er wat meer schade. De verf is door een professioneel bedrijf aangebracht, ik geloof een tweeënhalftot drie jaar geleden. We hebben wel eens geprobeerd om zelf bij te plekken, maar aangezien er altijd lading staat, is dit ondoenlijk. Er is weinig kans toe. Ik weet niet of er een kwaliteitsprocedure bestaat ten aanzien van deze verf.

De secu's en de cassettes die we aan boord hebben, worden in Zweden door een vast bedrijf gecontroleerd. De secu's en cassettes staan op rubber voetjes. Ook bij het aan boord komen worden zij door de bemanning gecontroleerd. In het begin van de trade waren er wel eens problemen. Door de ingevoerde controles aan boord en aan de wal komt dit nu niet meer voor.

Op zaterdagmorgen om 00.00 uur is de tweede stuurman zoals gewoonlijk op zijn wacht gekomen. Rond 03.00 uur heeft hij koers veranderd, we waren voorbij de Jutlandbank. Ik word altijd wakker van koersveranderingen en als de motor wat afslackt. Ik ben even boven gaan kijken. Dit in verband met de weersverwachting. De tweede stuurman vertelde mij dat hij het toerental van de hoofdmotor iets had teruggenomen, van 135 naar 126. Om 04.00 uur is de eerste stuurman op wacht gekomen. Ook hij heeft de hoofdmotor iets teruggenomen. Rond 07.30 uur, ik zat toen te ontbijten, viel de asgenerator van het net. Hierdoor slackt de hoofdmotor automatisch af naar 81 toeren. Nadat de HWTK het alarm had gereset kon er weer naar behoeven opgevoerd worden.

Tijdens donkere uren en daar waar omstandigheden dat vereisen, wordt uitkijk gehouden door de matrozen. Om 08.00 uur is de derde stuurman op wacht gekomen. Normaal gesproken doe ik dan administratie, echter in verband met de weersge-

U 8

steldheid ben ik boven op de brug gebleven. Om 10.00 uur heb ik, zoals gewoonlijk, de wacht overgenomen. Zoals ik u aangaf hebben wij een safety meeting en boatdrill gehouden. De HWTK is na pikheet en de drill een rondje gaan maken. 's Ochtends had de derde WTK dit al gedaan. Onder meer omdat hij nieuw aan boord was, wilde de HWTK dat nalopen.

Om 11.15 uur heeft de eerste stuurman het stuurwiel ter hand genomen. De automatische piloot had reeds eenmaal een off course alarm gegeven. Dit is ingesteld op 10°. De wind liep op tot 30 à 35 m/s. We zijn verder afgeslact en gaan steken. De wind was zuid. Later zuidwest. Kort hiervoor of hierna, dat weet ik niet meer precies, ging er door water op de bak een losgeslagen brandslang over de zijde. Ik wilde deze slang weg hebben, voordat deze een raam zou inslaan. De bootsman is met naar stuurboord bijgedraaid schip even op de bak geweest. De slang was inmiddels losgekomen. Ik heb nog even overwogen om voor de wind uit te lopen maar de weersvoorspelling voor het Skagerrak was op dat moment slechter dan voor de Duitse Bocht. Daarom heb ik besloten om te blijven steken.

Om 12.00 uur is de tweede stuurman op wacht gekomen. De eerste stuurman was nog aan het sturen. Ik had de wind reeds in journaal gezet als ZW, kracht 12. Om 12.15 uur heeft de tweede stuurman het sturen overgenomen. De wind nam af tot 20 à 25 m/s. Het steken ging over tot langzaam vooruit. Zo konden we beter op de golven blijven en konden we beter sturen. We kregen meer stuurdruk op het roer. Ik heb rond 12.30 uur snel even wat op de brug gegeten. Tot 14.00 uur liep het schip beter.

Rond 14.00 uur stond de tweede stuurman aan het roer. In luttele secondes zie ik de windmeter, die ware wind aangeeft, dat de windsnelheid van 20 à 25 m/s tot 42 m/s opliep. Van stuurboord in zag ik een grote golf overkomen. Het vaste water raakt voorkantbrug over bakboord helft. Het ging van het midden tot bakboordzijde. Aan bakboordzijde op het bakdek is de golf terechtgekomen. De waterdichte deur die daar zit, naar bakboord casing en het omliggend schot, is hierbij ingezet. De ventilatiekokers op het bakdek zijn ook allen ingezet. In deze periode zag ik de windsnelheid oplopen tot pieken van 48 m/s.

Kort hierop heeft het schip nog een haal gemaakt. Het schip haalde door over bakboord, tot ik meen 60°. Later zag ik dat de clinometer, een gedempte, 80° heeft geregistreerd over bakboord. Na verloop van tijd kwam het schip weer recht. De hierna genoemde tijden kan ik mij niet exact herinneren door de omstandigheden. Inmiddels waren er mensen bezig met gaten te dichten in de casing. Hier waren enkele spanten ingedeukt en scheuren ontstaan. Ook werd daarbij de waterdichte deur door een kettingtakel vergrendeld.

Later op de brug heeft de HWTK mij verteld dat er een elektrische box beschadigd is geraakt aan het schot. De HWTK heeft dit provisorisch dichtgemaakt met dekzeil en afgetapet. Er zijn enkele alarmen geweest op de CGS-kast. Later leek het systeem goed te werken.

Ik zag trailers op de achterste rij van het weatherdeck over bakboord wegschuiven.

Dit zag ik op de monitors die boven op de brug staan.

De eerste stuurman die ik om 14.10 uur erbij had geroepen, bracht mij rapport uit.

Ik zag inmiddels een tweede rij trailers wegschuiven. Het schip lag iets over bakboord. Ik schat een 10°.

Voor zover ik weet stonden de rijen cassettes en de rijen secu's nog in positie.

Om 16.00 uur staat aan stuurboordachterzijde van de brug de stagiaire, Aileen London, in de koffiehok. Ik hoorde haar iets zeggen als: "I see smoke". Ik heb algemeen alarm gegeven. Ik heb geen brandalarm gegeven omdat ik iedereen op de brug wilde hebben in verband met de zeer barre omstandigheden. Ik wilde de bemanning bij elkaar hebben. De reeferconnecties zijn kort na de brandmelding afgezet.

De stuurman heeft opdracht aan de matrozen en stagiaire Joenamar gegeven om bij de ISPS-hekken (monkey doors) de brandslangen klaar te leggen.

De "on scene commander" (de eerste stuurman), de derde stuurman en de bootsman hebben gekeken wat er op dek stond met de ladinggegevens. Hij heeft mij ook doorgegeven dat er op de laatste rij ook carbid stond. Dit wist ik. Dit product wordt vaker vervoerd.

Ik weet dat dit niet met water in aanraking mag komen. En als er toch geblust moet worden, dan met heel veel water. Bovendien was alles al nat, wegens waterspray en zee.

Gedrieën zijn zij via de walkway aan stuurboordzijde, kruipend met zeer grote moeite in verband met zwaar slingerend schip en wind naar achter gegaan. De stuurman heeft geconstateerd en aan mij doorgegeven dat er aan bakboordzijde achter, onder het begin van het mooring deck brand was. Deze brand zat achter een hele rij in elkaar gedeukte trailers, achter een tanktrailer.

De stuurman vroeg mij via de portofoon om uit te zoeken wat er in de tanktrailer zat. De tweede stuurman is hiermee bezig gegaan. Stagiaire Brian had van hem het roer inmiddels overgenomen. Er is enige vertraging ontstaan doordat de laatste nummers niet bekend waren. Ik vermoed dat dit komt omdat men hier zeker van wilde zijn.

Ik heb vernomen dat ze hebben geprobeerd de brand te blussen met brandslangen.

De wind kwam 4 streken van stuurboord voor in.

De eerste stuurman vroeg in verband met de rook om een persluchtteam. Deze was reeds bezig zich klaar te maken. Ze waren in fire station 1 op het drivers deck.

De stuurman is alleen naar voren gegaan om het fire team te controleren en instructies te geven. Hij zag dat de tweede stuurman, met perslucht op, uit het fire station 1 stapte, uitgleed en tegen het bakboord ISPS-hek aankwam. De afsluiters van de persluchtflessen braken gelukkig niet af. De eerste stuurman dacht, gezien de ligpositie van de tweede stuurman, dat deze zijn nek had gebroken. Naar verluidt is de stagiaire Joenamar bij de tweede stuurman gebleven en heeft hem vastgehouden, de eerste stuurman is een neckbrace gaan halen en heeft deze omgelegd. Samen met de stagiaire heeft hij de tweede stuurman naar het hospitaal gebracht en mij geïnformeerd. De tweede stuurman bleek een diepe snee op zijn voorhoofd, nabij de haargrens te hebben. Hij is verbonden en heeft pijnstillers gekregen. De gehele tijd bleef het schip zwaar slingeren en stampen. De golven waren zeer kort en hoog. Ik kon hierdoor niet te veel vaart geven, wat het houden van de kop in de wind bemoeilijkte. Het pitch geven deed ik, en de stagiaire bediende op mijn orders het roer.

Van de eerste stuurman en later ook van de tweede WTK heb ik vernomen dat de derde machinist de taak van de tweede stuurman in het fire team overnam. De brandbluspomp was van de brug reeds gestart. Het fire team is via stuurboord walkway, kruipend met BA sets aan, richting achterschip gegaan tot ergens voorbij

U 8

de rij cassettes. De bootsman en derde stuurman hebben zich na aankomst van het fire team teruggetrokken.

Ik zag een grote golf aankomen en heb per VHF de mensen aan dek geprobeerd te waarschuwen. Het schip maakte een enorme haal over stuurboord. De HWTK die in de koffiehoeke stond, zag dat de rij cassettes, gepositioneerd op de zevende rij, iets achter de gangway, achter zes (in langsscheepse richting) rijen secu's van bakboord naar stuurboord waren geschoven, waardoor hij de twee mensen van het fire team niet meer kon zien. Hij heeft mij dit gelijk meegedeeld. Bij dezelfde haal is alle brandende lading van bakboord naar stuurboord verschoven. Alles lag uiteen en het gehele dek, van mooring deck tot de rij cassettes, stond in brand. Dit alles hoorde ik van de HWTK.

Van de HWTK hoorde ik ook dat de brand inmiddels zo groot was dat het volgens hem niet meer te blussen viel. Ikzelf heb in een flits door het raam ook een grote vlammenzee gezien. Ik heb algemeen alarm gegeven, opdat iedereen naar de brug zou komen.

Ik meen mij te herinneren dat de sprinklerinstallatie in de garage rond deze tijd is bijgezet. Dit ging met enige problemen gepaard, daar het CCS-systeem niet volledig meer functioneerde. De drencherpomp kon niet meer worden gestart vanaf de brug. De HWTK is naar de machinekamer gegaan en heeft daar de drencherpomp gestart. De klep naar de garage kon niet meer van het CCS-scherm worden bediend. De afsluiter zit aan stuurboord casing in een hok. Hij is er heen gegaan, daar aangekomen zag hij dat hij een hydraulische pomp nodig had, om hem te openen. Hij is naar de machinekamerworkshop teruggegaan en heeft een hydraulische pomp opgehaald. Daarna lukte het openen wel.

In deze gehele periode is de airconditioning gestopt en de ventilatie van de accommodatie dichtgedaan. Ik weet niet meer precies wanneer. De machinekamer-ventilatie hebben we open gelaten, deze zat aan de achterkant van de funnel.

In deze gehele periode is de HWTK meerdere malen naar beneden geweest. We bleven samen met de eerste stuurman continu met elkaar in contact via handheld VHF's. Op een gegeven moment heeft de HWTK ook rook in de schroefastunnel gezien. De hoofdmotor staat voor. Ik heb nooit met het idee gespeeld mensen met perslucht naar de stuurmachinekamer te sturen door de schroefas tunnel heen, omdat deze 130 meter lang is en ik het in deze situatie onverantwoord zou vinden. De enige andere ingang van de stuurmachinekamer is op dek 3, nabij de brandhaard.

Tevens heb ik, hoe laat weet ik niet meer zeker, een mayday over de VHF en DSC bericht uitgezonden. Later aan de wal, heb ik op papier gezien dat Lyngby Radio om 16.40 uur een mayday relay heeft ontvangen.

Ik heb met ms "Admiral" gesproken, deze zat enige mijlen achter ons. Deze is bij ons in de buurt gebleven. Ik had het zo druk dat ik een ander schip heb gevraagd, ik weet hier de naam niet meer van, om contact op te nemen met Lyngby Radio, om helikopters te vragen en te melden dat de brand "out of control" was.

Dit schip heeft mij bevestigd dat Lyngby Radio was geïnformeerd. Lyngby Radio zou terug komen naar hem. Op een gegeven moment heb ik de HWTK gevraagd de mayday knop op MF/HF radio minimaal drie seconde in te drukken. De VHF aan bakboordszijde heeft een iets groter bereik dan die in het middenconsole. Ik heb de HWTK gevraagd of hij wilde proberen Lyngby direct te bereiken. Dat lukte niet. Ik

weet, hoe, dat weet ik niet meer exact, dat de tanker "Admiral" de communicatie met Lyngby heeft overgenomen.

Inmiddels kwam de derde stuurman op de brug. Ik heb hem gevraagd het alarmnummer van Dirkzwager te bellen via de Satcom B, om het calamiteitenteam van Wagenborg te activeren. Ik heb zelf met Dirkzwager gesproken en gezegd dat er brand aan boord was. Tijdens het gesprek viel ik, waardoor de HWTK de telefoon overnam. Die heeft de positie doorgegeven. De leerling had dit opgezocht.

Er bleven continu brand- en machinekameralarmen binnen komen. Het was een zeer hectische gebeurtenis. Eén van de alarmen was dat de startluchtvatens leeg raakten. De HWTK is hierop naar beneden gegaan. Er bleek een luchtleiding aan dek lek te zijn geslagen. Hij heeft de afsluiter van lucht naar dek dichtgedraaid. Hierna liep de druk weer op.

Inmiddels was iedereen op de brug.

Op dat moment zijn door allen survival suits aangetrokken, behalve door mij, de HWTK, derde stuurman, eerste stuurman, en de bootsman. Die wilde ik standby houden.

In de tussentijd heb ik de stuurman gevraagd ballast intern te verpompen om het schip iets minder over bakboord te leggen. Ook enkele seconden met de heeling pomp. Later is er ook ballast ingepompt vanuit zee. Wel zo dat schip over bakboord bleef liggen.

De eerste stuurman heeft de monsterboekjes uit mijn hut gehaald. Ik heb hem ook het scheepsjournaal gegeven om in de plastic zak te stoppen.

Een stuurpomp stopte op een gegeven moment. Er werd verder gestuurd op de noodstuurpomp. De derde stuurman stuurde.

Iets na vijven kreeg ik de bevestiging dat de helikopters over twee uur zouden arriveren. Rond 19.24 uur kon de eerste helikopter komen. De andere iets later.

Het leek haalbaar om zo lang te wachten. De secu's vormden een buffer tussen de uitbreidende brandhaard en de accommodatie. Deze buffer gaf ons de gelegenheid om de tijd door te komen tot de ETA van de helikopter. De eerste stuurman heeft meerdere malen de status van de brand doorgegeven.

Het roer reageerde niet meer. Om ongeveer 19.00 uur viel de noodstuurpomp uit en daarna ging het schip door de wind. De wind kwam iets achterlijk dan dwars over bakboord in. Het gyrokompas was uitgevallen. Ik zag op het magnetisch kompas dat we inmiddels noord voor lagen. De helikopters vertelden mij dat Lyngby Radio graag wilde dat we het anker lieten vallen. De eerste helikopter is eerst rond het schip gevlogen, om de zaak te verkennen. Hij meldde dat hij ons niet naar boven kon winchen.

De HWTK, bootsman en eerste stuurman had ik reeds opdracht gegeven om stuurboordanker klaar te laten maken. Ik wilde dat zij acht mensen naar de bak brachten ter evacuatie. Er waren hier twee gewonden bij, namelijk de kok en de tweede stuurman. De acht hadden hun survival suits aan. Ik heb doorgekregen dat stuurboordanker klaar was om te vallen. De ankerketting liep echter geheel uit en het anker was verloren. Daarna zag ik op de GPS dat de vaart over de grond 5,5 knopen was. Bakboordanker is klaargemaakt en ik heb gezegd dat het pas op mijn commando mocht vallen. Ik moest met de hoofdmotor het schip afstoppen. Ik weet uit ervaring dat bij achteruit slaan de kont altijd naar de wind toetrekt. Ik heb achteruit geslagen en zag op de GPS dat de snelheid terugliep tot 2 knopen. De

U 8

brand kwam steeds verder richting accommodatie. Bakboordanker is heel langzaam uitgevierd, 7 tot 8 shackles. Heel langzaam kwam het schip op koers 320°, waardoor ik zeker wist dat de reddingboot meer vrij kwam van de vlammen. Tijdens vallen van het anker heb ik de stuurman opdracht gegeven te kijken of we veilig bij de sloep konden komen. Hij schatte dat we nog maximaal 15 minuten voor embarkeren van de sloep hadden voordat de brand te dicht bij zou komen.

Ik heb het anker laten borgen en "schip verlaten" gegeven. Dit heb ik gemeld aan de helikopter. De elf mensen zijn binnendoor gestuurd, door naar de sloepen. Met tweede en derde WTK en derde stuurman stond ik nog op de brug. Ik zag vanaf bakboord brugvleugel de vlammen, ik voelde dat de ramen heet waren en zag een oranje gloed. Ik zag uit een tankcontainer eerst een steekvlam en daarna een vuurzee komen. Het mangat zag ik omhoog komen met een steekvlam. Het vuur kwam te dicht bij de reddingsloepen. Ik liep met de andere drie via een dek lager, het officiersdek, naar de sloep. De derde stuurman gleed uit en klapte tegen de bakboord reling op. Gelukkig ging hij niet overboord of raakte hij gewond.

We zijn verder gelopen en ik heb iedereen naar stuurboordsloep gedirigeerd. De beslissing om stuurboordsloep te nemen was zo, omdat het schip over bakboord lag. Bakboord was ook loef zijde, de brandende vloeistof viel over bakboord over de muur. De risico's voor bakboord waren meer dan voor stuurboord. Iedereen is ingestapt en ik heb koppen geteld. Ik heb de borgingen losgemaakt. Iedereen had inmiddels het survivalpak aan.

Iedereen heeft zich vastgesjord. Hier hebben we even op gewacht, om iedereen de kans te geven zich vast te snoeren.

De hoofdmotor heb ik laten draaien, met 81 rpm en op pitch 0 voor het geval het niet zou lukken het schip te verlaten. Ik had net de tanktainer zien ontploffen.

Van binnenuit heb ik aan de release getrokken om de sloep te laten zakken. Na drie seconden zakten de davit en de boot. Door een slingering klapte de reddingsboot twee keer heel hard tegen de huid. Hard kwamen we op het water neer. De haken werden van binnen losgemaakt. De eerste stuurman had gelijk vol vooruit gegeven en we zijn al stotend tegen de huid weggevaren. De painterlijn was inmiddels al gebroken. De kok had zich nog meer bezeerd tijdens de tewaterlating. Ik heb mijn been daarbij bezeerd. Enkele andere bemanningsleden hadden ook kneuzingen en/of verwondingen. De HWTK heeft mij verteld dat de riemen van de HWTK door de klap kapot zijn gegaan.

Ik heb per VHF aan de helikopter gemeld dat we veilig te water waren. We zijn aanvankelijk NW weggevaren. Ook met de tanker "Admiral" hebben we contact gehad. We hebben een gunstige koers uitgezocht waarop de sloep het minst slecht lag. Door de zee, hoge golven en de condens was het zicht minimaal. Alle mensen hadden last van zeeziekte. De helikopter is bij ons gebleven. Via de helikopter kreeg ik rond 21.45 uur te horen dat we nog twee en een half uur moesten wachten op een supplier, de "Esvagt Omega". Deze zou ons aan boord proberen te nemen.

Een kwartier voor de ETA zijn we begonnen met klaar maken voor de redding. De Fast Rescue Boat van de "Esvagt Omega" kon ons niet overnemen vanuit de sloep. De enige manier om aan boord te komen was om het water in te springen. Iedere springer is van tevoren door ons gecontroleerd. De gewonden zijn eerst gegaan. Eén voor één zijn we zo opgepikt door de Fast Rescue Boat. Per drie à vier werden de

mensen door de Fast Rescue Boat naar de supplier gebracht. Na iedere serie hebben we de deur weer dicht gekregen.

Na een enorme klap sloeg de sloep dwars over stuurboord. Daar we ons net aan het prepareren waren zaten we niet helemaal vast. Ook dit gaf verwondingen.

Ik zelf ben als laatste in zee gesprongen. Allen zijn we door de Fast Rescue Boat aan boord van de supplier gebracht.

Om 01.50 uur waren we allen aan boord van de "Esvagt Omega". We werden goed ontvangen. Men heeft ons verzorgd en eten en drinken gegeven en ook droge kleren. Ik ben naar de brug gegaan en heb met de kapitein en onze vlootdirecteur gesproken, tevens ervoor gezorgd dat iedereen naar huis kon bellen, drie personen hebben dat pas bij binnenkomst te Esbjerg gedaan en voor één bemanningslid heb ik de familie ingelicht. Om 08.30 uur zijn we aan wal gestapt. De hele dag hebben de eerste stuurman, de HWTK en ik zeer goed met elkaar gecommuniceerd. De samenwerking was zeer goed en verliep zeer beheerst. Er was tijdens de hele operatie geen paniek aan boord.

Eerste stuurman R.J. Vogel:

Ik ben in 1994 begonnen aan de zeevaartschool Abel Tasman te Delfzijl. Ik ben in 1997 als stagiaire bij Wagenborg gaan varen. Ik heb juni 1998 het MMO-diploma behaald en ben in 1998 gaan varen bij de rederij Wagenborg als Marof/tweede stuurman op diverse schepen. Ik heb in oktober 2000 als derde stuurman de "Slingeborg" uitgehaald vanaf de nieuwbouwwerf in Lübeck. In 2000 ben ik op de S-schepen komen te varen om in februari 2001 op de "Schieborg" te gaan varen. Eerst als tweede stuurman en vanaf april 2002 als eerste stuurman op de "Schieborg". Ik ben ervaren op dit schip.

Ik vaar vier weken op en vier weken af op een vaste lijndienst tussen Goteborg en Zeebrugge.

Ik ben rond 15 december 2004 te Zeebrugge aan boord gestapt van de "Schieborg". Het schip was in goede staat, zoals uit schriftelijke en mondelinge overdracht bleek. Rond 12.45 uur ben ik aan boord gekomen en rond 15.00 uur is de vorige eerste stuurman van boord gegaan. Als er meer tijd voor een overdracht nodig is, kan dit, aangezien het schip pas rond 18.00 uur vertrekt. Er werden geen mankementen gemeld aan schip of uitrusting. Het planned maintenance voor dek was up-to-date. Voor aankomst krijgen we een voorlopige loadlist per e-mail van Cobelfret toegestuurd. Direct bij aankomst worden de veranderingen met de voorman van de stuwadoors doorgesproken. De plaats van de lading wordt door Cobelfret bepaald, waarbij dek 1 en 2 standaard voor secu's zijn. Zuidgaand zijn de secu's altijd gevuld met papier en noordgaand zijn deze altijd leeg.

Het schip is eigendom van Wagenborg en vaart in charter voor StoraEnso. Ik weet dat onze bevrachter een aantal "lane"-meters onderverhuurt aan Cobelfret.

Naast de secu's hadden we op betreffende reis nog normale ro-ro-lading, bestaande uit trailers, cassettes en een rijdend mijnbouwwerktuig, welk zich op dek 1 aan stuurboord bevond. Een secu is als het ware een hele grote container, die aan boord gezet wordt door middel van translifters. Een cassette is een U-vormig frame zonder wanden, waarop meerdere containers gezet kunnen worden met behulp van twist locks, zie CSM 7.1.

U 8

Op de cassettes stonden betreffende reis 20 voet en 40 voet containers en tanktainers. Daarnaast stond er nog een aparte tanktainer op een minitrailer, die gebruikt wordt op haventerreinen en voor vervoer op schepen. Op deze reis waren geen koelcontainers aan boord.

Tijdens laden en lossen bevind ik mij op dek 2, waar zich ook de ladingcontrolekamer aan stuurboord achter bevindt. Het is normaliter niet mogelijk om dek 1 en 2 tegelijk te laden of lossen. Ik heb geen matroos, omdat het gezien de laadmethode van secu's verboden is om aan dek te zijn tijdens laden/lossen vanwege achteruit rijdende translifters met een grote dode hoek. Tegelijkertijd houd ik mij bezig met het ballasten, ramphoek, ventilatie, verlichting en heeling. De tweede of derde stuurman, afhankelijk van wie de wacht heeft, houdt toezicht op dek 3, samen met een matroos. Op dit dek lopen ook de sjorders en hier is een van hen aangewezen als traffic leader.

Bij het laden van dek 1 en 2 wordt door mij gekeken of er schade aan de secu's is. Tevens let ik op de conditie van de rubber voetjes en of er daadwerkelijk een block stow bereikt wordt, dat wil zeggen of de secu's stijf tegen elkaar gezet worden. Dit is eenvoudig te controleren en indien nodig te corrigeren. De translifters zijn speciaal ontworpen om de secu's stijf tegen elkaar aan te zetten.

Lading komt via de eigen ramp op dek 2 om dek 2 of dek 1 te laden. Daarnaast wordt een walramp gebruikt om dek 3 te laden. Hierop heb ik, vanuit de ladingcontrolekamer, ook toezicht door middel van camera en monitor.

Op de loadlist staat niet altijd specifiek vermeld wat de inhoud van de containers en trailers is bij general cargo. Bij gevaarlijke stoffen is dit wel het geval. De units zijn verzegeld en de daadwerkelijke inhoud wordt door mij niet gecontroleerd. Aan de wal doet men dit met steekproeven. Ik ga hierbij af op informatie, zoals vermeld op de loadlist. Daarnaast wordt door de wal een gevaarlijkstoffelijst verstrekt. De stuwage wordt gedaan door de wal. Dit wordt door mij gecontroleerd, onder andere op plaatsing van gevaarlijke stoffen met de segregation tabellen uit de IMDG-code en de plaatsingslijst aan boord, zoals vermeld op het Document of Compliance Dangerous Goods. Indien nodig wordt lading verplaatst. Doordat we met vaste walmensen werken komt dit slechts sporadisch voor.

Het ro-ro-materiaal wordt door de wal gesjord en de secu's zetten wij zelf vast. Aan de hand van het CSM is de manier van sjoeren met de vaste walploeg doorgeproken. Zij houden zich hier keurig aan. Dit wordt gecontroleerd door de stuurman van de wacht. Als ik het goed heb, staat in dit CSM een beperking van 5,5 meter zeegang. In het CSM staan voorbeeldberekeningen voor standaardbeladingen over krachtenberekeningen en hoe lading gesjord moet worden. Ik heb deze gelezen en houd me hieraan.

De secu's worden vastgezet met zogenaamde pushers via zogenaamde block stow. Er wordt een blok gecreëerd, enerzijds tegen de bull bars en anderzijds wordt dit aan de vrije zijde met twee pushers per secu vastgezet. Op dek 1 en 2 staan vast geplaatste pushers, zoals vermeld in CSM 3.2.2. Op dek 3 zijn movable pushers, zoals vermeld in CSM 3.2.3, die op rij 1 en 2 tegen verstevigde platen gezet worden en op de overige rijen tegen de gemarkeerde spanten.

De cassettes zouden in "broken block" komen te staan, tegen stuurboordzijde. De cassettes zijn met loshangende weblashings neergezet, maar omdat het toch een

volledige block stow werd, zijn deze vastgezet met movable pushers. Later die avond zijn de weblashings vastgezet, waardoor de cassettes dus extra gesjord waren.

Alle overige units worden altijd individueel gesjord volgens het CSM, ook wanneer deze van boord tot boord staan. De trailers hebben normaliter allen zes sjorogen, die volgens het CSM alle zes gebruikt moeten worden. Extra sjorring is vrijwel niet mogelijk door gebrek aan extra sjorogen. Aanbrengen van sjorringen aan het chassis zou schade teweeg brengen.

Het sjormateriaal is niet van het schip of de rederij, maar van een ander, mij onbekend. Tijdens laden en lossen wordt het sjormateriaal gecontroleerd door de stuurman van wacht. Controle van sjormateriaal is hierdoor een continu proces.

Kapot sjormateriaal wordt in Goteborg de wal op gegeven om door een lokaal bedrijf gerepareerd te worden. Het onderhoud aan swivelhook en het draaiende deel van de ratel wordt door de bemanning aan boord uitgevoerd. Verder onderhoud is niet nodig. Dit systeem werkt feilloos in de afgelopen drie jaar.

Op dek 1 en 2 worden secu's, zoals vermeld, vastgezet met pushers. Het mijnbouw-werktuig op dek 1 hoeft niet gesjord te worden. Door zijn gewicht en op die plaats en met het grote oppervlak aan rubber banden, is dat niet nodig. Later die avond zijn, in verband met het weer, wel sjorringen aangebracht. Rijdend materieel op dek 2 zou wel standaard gesjord worden.

Tijdens betreffende reis stonden op het weatherdeck de eerste twee rijen secu's tegen stuurboord met de pushers aan bakboord. De overige vier rijen secu's stonden in verband met gewichtsverdeling, drie secu's tegen stuurboord en drie secu's tegen bakboord, met de movable pushers op de centerlijn.

Voor zover ik mij kan herinneren stond daarachter een rij in block stow van acht cassettes. Daarachter stonden twee rijen van trailers, niet van boord tot boord. Daarachter een rij, die bestond uit trailers en cassettes, ook niet van boord tot boord. In deze laatste rij, de buitenste aan bakboord, stond een tanktainer. Ik weet dat de inhoud hiervan geen gevaarlijke stof was, maar wat de daadwerkelijke inhoud wel was, weet ik niet. Verder stonden meerdere tanktainers in de block stow op de cassettes.

Ik meen mij deze plaatsen van lading te herinneren, maar ik weet wel dat de plaatsen op het laadplan juist zijn. Tijdens het laden wordt het definitieve laadplan bijgehouden en opgemaakt.

Na het laden krijg ik kopieën van de ladingpapieren van Cobelfret, dit zijn alleen de kopieën van lijsten met gevaarlijke stoffen. Er wordt door mij niets afgetekend op laadlijsten. Van de voorman krijg ik na voltooiing van laden de definitieve laadlijst. De overige ladingpapieren zitten in een zogenaamde "shipsbag" van de agent in de éne haven voor de agent in de andere haven. De precieze inhoud van deze tas is mij onbekend.

Als ik mij goed herinner hadden wij naast carbid, klasse 4.3, ook lading van IMO klasse 9 aan boord. Dit carbid stond in een trailer op de laatste geladen rij, rij 10, de buitenste aan stuurboord. Wij vervoeren veelvuldig lading, waaronder carbid, van deze vervoerder, Corneel Geerts. De IMO klasse 9 stond op de cassettes op rij 7. Vanaf het begin van deze lijndienst werden, in overleg met scheepsbemanning, de meest gevaarlijke stoffen, waaronder klasse 4.3 en 1, zover mogelijk achterop geplaatst.

U 8

Ik weet mij de plaats van het carbid zeker te herinneren, omdat ik als "on scene commander" hiernaar gekeken heb, alvorens de brand te gaan blussen.

Aan de hand van het laadplan van de wachtstuurman en de loadconfirmations, welke per e-mail binnenkomen, wordt door mij een stabiliteitsberekening gemaakt. Hierbij let ik op waardes van GM, slingertijd en overige IMO-eisen. Ik meen dat de GM bij vertrek rond de 1,40 meter lag, ietsje hoger. Ik durf het niet exact te zeggen, maar ik dacht dat de slingertijd rond de 15 seconden lag, enkele tienden meer. Ik meen dat de diepgangen rond 7,30 om 7,35 meter lagen, ietsje voorover. Deze diepgangen komen van de SAJ-computer, die de waardes elektronisch geeft. Als het kan wordt deze SAJ-computer maandelijks gekalibreerd.

Het schip had ruim 8000 ton lading, zoals gewoonlijk. De waardes, zoals per stabiliteitsprogramma, waren normaal. Het schip voldeed aan de stabiliteitseisen. We hebben een constante voor het schip in Zeebrugge en Goteborg, uit eerdere berekeningen. Dat constant gewicht wordt van tijd tot tijd door een draft survey opnieuw berekend. Bij de stabiliteitsberekening via de computer controleer ik alle kerngegevens. Ik controleer de ladinghoeveelheid van de laadlijst met de hoeveelheid die de stabiliteitscomputer berekent. Ik controleer ook de ballast. Die hoeveelheden zitten aan het einde van de laadoperatie in mijn hoofd, bovendien is de ballastconditie van een monitor vlak naast de stabiliteitscomputer af te lezen. De berekende situatie in combinatie met de constante komt nagenoeg overeen met de werkelijke situatie. Er zijn kleine verschillen in diepgang of trim.

De stabiliteit wordt door mij berekend en gaat altijd in overleg met de kapitein. Voor vertrek van de bewuste reis is in overleg met de kapitein iets geballast om koplustig te varen, hetgeen voor dit schip wenselijk is. Ik weet niet precies meer hoeveel ballastwater wij aan boord hadden. Wel weet ik dat we naast de vier heeling tanks, twee aan stuurboord en twee aan bakboord, ook nog twee tanks achter in gebruik hadden om niet teveel voorover te komen te liggen. De overige ballasttanks zijn niet met een ejecteur nagetrokken, de overgebleven hoeveelheden zijn automatisch ingevoerd in het stabiliteitsprogramma. Deze tanks worden niet leeg getrokken om minder stabiliteit te bewerkstelligen. Anders is het schip te wreed. De flumetanks waren wel volledig leeg. 's Ochtends komt bij de kapitein het weerbericht binnen van de Zweedse Meteorologische Dienst. Wij hebben dan altijd even contact met elkaar. Hij had mij reeds gewaarschuwd dat er meer wind, 20 à 25 m/s verwacht werd. Ik had reeds opdracht gegeven aan de stuurman en matrozen om tijdens het laden een rondje te lopen om te kijken of de lading goed zeevast stond en tevens een ronde in en om de accommodatie en de stores.

Voor vertrek heeft de stuurman van wacht voor zover mogelijk de lading nagelopen. Op vrijdag 7 januari 2005 rond 12.55 uur zijn wij ontmeerd en na stand-by heb ik nog overleg gehad met de kapitein over de route. We zouden bewesten de Jutlandbank varen om zo met het slechte weer in de Fisher de wind op de kop te houden. Na ontmeren kwam de stuurman van wacht naar voren gelopen. Hierbij controleerde hij de laatste rijen lading en werden door de matrozen in de laatste twee rijen, en daar waar nodig, de sjorringen extra aangetrokken. De stuurman heeft dit aan mij afgemeld.

Ik ben gaan slapen tegen 15.30 uur en ben na het eten om 18.00 uur naar boven gegaan om de gezagvoerder af te lossen. Dit was niet nodig, zodat ik weer naar beneden ben gegaan.

Rond 19.20 uur heeft de kapitein naar beneden gebeld om na weerbericht van de BBC, waarin meer wind dan in het bericht van die ochtend voorspeld werd, om de sjorringen na te lopen. Rond 19.30 uur was ik aan dek, waarbij ik de matrozen gezegd heb een ronde in en om de accommodatie te lopen. De machinisten zijn naar beneden gegaan voor controle. Ik ben met de bootsman en derde stuurman aan dek gegaan om extra sjorringen te zetten op de cassettes en sjorringen op het mijnbouw-werktuig. Alle andere sjorringen en de pushers zijn extra aangezet.

Ook heb ik persoonlijk op het mooring deck de ventilatiekleppen dichtgezet en de ventilatiekleppen van cargo control office. Dit laatste heb ik gedaan na ervaringen op een zusterschip, waarbij een computer beschadigd is door water via deze ventilatiekoker. Op de bak heeft de bootsman alle ventilatiekokers gesloten. Rond 21.00 uur waren we hiermee klaar en ben ik naar de brug gegaan om de kapitein verslag uit te brengen. Tegen een uur of 22.00 of 23.00, dat weet ik niet meer precies, ben ik gaan slapen.

Op 8 januari 2005 om 03.45 uur ben ik gepord en om 03.55 uur was ik op de brug. De kapitein was ook boven bij de tweede stuurman en tegen 04.15 uur zijn zij beiden naar beneden gegaan. De kapitein was wakker geworden van een koersverandering en was daarom op de brug. Wij waren toen net bewesten de Jutlandbank ons waypoint gepasseerd op een zuidelijke koers. Tegen 05.00 uur heb ik wat afgeslact tot 120 rpm om misfiring van de hoofdmotor tegen te gaan. Dit is te zien op het CCS. Misfiring zou een slowdown van de hoofdmotor veroorzaken, wat ervoor zorgt dat de asgenerator uitvalt. Om dit op te vangen liep er reeds een hulpmotor parallel. Deze was al de vorige avond gestart.

Rond 07.00 uur heb ik verder afgeslact tot 115 rpm en om 07.30 uur hadden we toch een slowdown tot 81 rpm. Door de parallelle hulpmotor leidde dit niet tot black out. Naast het toerental van de hoofdmotor wordt ook de spoed van de schroef automatisch bijgesteld. De HWTK belde mij later na controle in de machinekamer. Nadat de HWTK de slowdown had gereset, heb ik weer opgevoerd tot 95 rpm. De asgenerator bleef af staan.

In deze periode was de wind zuidwestelijk, maximaal twee streken over stuurboord, met uitschieters tot 26 m/s. De golfhoogte kon ik, doordat het nog donker was, niet bepalen. Ik kan mij geen snelheden meer herinneren, maar ik heb tijdens het opvoeren na de slowdown een snelheid gezien van rond de 8 knopen. Om 08.00 uur heb ik de wacht overgedragen aan de kapitein en derde stuurman. Na overdracht ben ik gaan eten, waarna ik de lading op het weatherdeck ben gaan controleren vanaf de walkway. Het is bij ons aan boord regel dat bij bewegend schip niemand zich tussen de lading begeeft. Dek 1 en 2 heb ik visueel vanaf een monitor vanaf de brug gecontroleerd. Je ziet hierbij niet alle uithoeken, maar je hebt wel een goede overview. Hierbij is per dek één camera naar voren gericht en één camera naar achteren. Op dek 1 had ik goed zicht op het mijnbouwwerktuig. Vanaf de walkway heb ik ook een goed overzicht over de garage. De lading stond zoals ik het de vorige avond had achtergelaten. Dit heb ik doorgegeven aan de brug.

Na die tijd heb ik tijd besteed aan administratie en om 10.00 uur ben ik voor koffie naar de brug gegaan. Na de koffie hadden we een boat drill en een safety drill op de brug. In verband met het slechte weer was besloten om niet naar buiten te gaan, maar om uitleg te geven over een boat drill. Bij de safety drill werd gesproken over algemene veiligheid. De drill was volgens het planned drill schema. Dit duurde tot

U 8

11.00 uur, waarna ik nog met de kapitein over het weer gesproken heb. Rond 11.15 uur vroeg de kapitein mij om te gaan handsturen. Hierbij is ook de tweede stuurmachinepomp bijgezet. Een combinatie van verder afslacken met windtoename zorgde kort hiervoor voor off-course-alarmen op de stuurautomaat. Ik heb tussen 11.00 uur en 12.00 uur uitschieters van de wind gezien tot 43 m/s.

Het off-course-alarm gaat af bij 10°. De stuurautomaat stond ingesteld voor het slechte weer. Ik kan mij de snelheid van het schip op dat moment niet herinneren. Het schip slingerde op dat moment maximaal 10°, maar het stampen was de reden van afslacken. We pikten af en toe paaltjes.

Ergens in die periode heeft de bootsman, die op de brug was, gemeld dat we vast water op de bak hadden. Ik heb dit, in de vier jaar dat ik op deze S-schepen vaar, nog nooit meegemaakt.

Kort daarop hoorden we een hoop gebonk en bij navraag aan bootsman en derde stuurman bleek dit te komen door een half overboord hangende brandslang aan stuurboordzijde. De kapitein en ik hadden tegelijk het idee om stuurboordrond te gaan om wanneer het rustiger was, de bootsman aan dek te laten gaan om de brandslang desnoods door te snijden. Dit om kans op schade aan ramen te voorkomen.

We zijn stuurboorduit gegaan tot ongeveer noordwestelijke koers en toen de bootsman op de bak kwam, was de slang reeds overboord geslagen. Hij heeft toen snel een ronde op de bak gemaakt. De machinekamer was vooraf door ons gewaarschuwd. Door de wind van de zijde hebben we een paar flinke slingeren gemaakt. Hoeveel weet ik niet meer. Toen de bootsman terug was, zijn we weer terug gedraaid naar onze oude koers.

Na terug op koers was het schip slecht te houden, zeker ook door windstoten tot 43 m/s, maar door vroegtijdig insturen was dit toch aardig op te vangen. Tegen 12.15 uur heb ik het handsturen overgegeven aan de tweede stuurman en toen ben ik samen met de rest van de bemanning gaan eten.

Na het eten ben ik even naar de brug geweest en na overleg met de kapitein kon ik gaan slapen zodat ik om 16.00 uur fit op wacht kon komen.

Om 14.10 uur ben ik gebeld en ik hoorde aan de toon van de kapitein dat ik snel op de brug moest komen. Er werd mij gesommeerd om de machinisten te gaan helpen in het bakboord casing trappenhuis. Ik heb een portable VHF van de brug meegenomen, heb mij omgekleed en ben naar de casing gegaan. Daar stond ik direct tot aan mijn enkels in het water. De tweede machinist, samen met de bootsman en de derde machinist waren bezig met een dekkleed over een PLC schakelkast en ze waren bezig de binnenzijde van de kast met lappen droog te deppen. Ik heb de bootsman afgelost om deze samen met de matrozen een pomp en emmers te laten halen om het water weg te krijgen. Daarna dienden ze poetslappen en hout te halen om enkele scheuren in het schot te dichten.

Ik zag direct bij aankomst dat het bakschot was ingezet en ook de waterdichte deur was ingezet. De PLC kast hebben we totaal ingepakt met het dekkleed, hetgeen een gevaarlijke klus was door zwaar slingerend schip. Met de HWTK heb ik een snelle inspectie van casing, garage en bak uitgevoerd. Ook in de garage was het bakschot ingezet, maar er is daar geen lekkage geconstateerd. Hierna zijn we naar de brug gegaan voor rapportage aan de kapitein.

De tweede machinist is toen door de HWTK naar de machinekamer gestuurd en de

derde machinist ging samen met matrozen en bootsman in bakboord casing verder met water wegwerken en afkeggen van de scheuren. De kapitein heeft mij gevraagd om het schip iets minder over bakboord te laten slingeren. Zonder vasthouden was het niet mogelijk om te blijven staan. Intern heb ik toen water verpompt met de ballastpomp en tevens enkele seconden met de heelingpomp. Toen ben ik gestopt om te voorkomen dat we over zouden gaan naar stuurboord.

Samen met de HWTK ben ik toen weer naar de bakboord casing gegaan om met een kettingtakel de waterdichte deur vast te zetten. De matrozen hadden het grootste deel van de scheuren al afgekegd. Ik heb toen de kapitein gemeld dat ik herrie hoorde, waarschijnlijk ergens in de secu's op dek 3. De pushers stonden nog wel keurig op hun plek.

Ik heb nogmaals met de HWTK een rustiger rondje gemaakt ter controle van lekkage in de garage en bak. Verder hebben wij geen scheuren of lekkage waargenomen. Wij zijn wederom naar de kapitein op brug gegaan voor rapportage. Toen ik op de brug kwam, zag ik op de monitor van de achterste camera, onder het mooring deck naar voren gericht, dat de laatste twee rijen, de gehele rijen, voor zover zichtbaar op de monitor, omlagen. Alles lag aan bakboord tegen de zijde, hoe precies weet ik niet. Dat was het eerste moment dat ik mij bewust was van verschoven lading.

Nadat de HWTK en ik de situatie aan de kapitein hadden gerapporteerd, besloten de kapitein en ik dat de geschoven lading aan bakboord even kon blijven liggen. Het betrof maar een relatief klein gewicht ten opzichte van de rest van de lading en doordat het ook bij slingerend schip bleef liggen, was het even geen probleem. We completeerden ons schaderapport over de casing aan de kapitein.

Kort daarop meldde de vrouwelijke leerlinge, die zich aan stuurboord achter in de koffiehoeke op de brug bevond, dat ze rook zag aan dek. Het zicht op die plek werd belemmerd door de storekraan en de dubbelstacks-containers op rij 7. Toen ik bij haar stond, heb ik zelf geen rook waargenomen, maar de leerlinge herhaalde haar waarneming over rook aan bakboord, onder het mooring deck. Dit heb ik aan de kapitein doorgegeven, waarop wij besloten om general alarm te geven. Bij een brandalarm zou iedereen naar de brandstations gaan en in verband met het slechte weer wilden wij iedereen eerst op de brug hebben.

Na het alarm geven heb ik direct mijn ladingmap gepakt om te kijken naar gevaarlijke lading.

Ik zag direct dat in het gebied dat de leerlinge aangaf, ook de IMO klasse 4.3 stond. Ik zag op een gekopieerde bladzijde uit de IMDG-code dat het carbid in geval van brand niet geblust moest worden met water, maar indien het al nat was dan met overvloedig water. Ik gaf dit door aan de kapitein en tweede stuurman. Het dek ter plaatse was reeds nat door onder andere spray.

Nadat iedereen op de brug was gekomen, heb ik uitleg gegeven hoe we te werk zouden gaan. Ik heb de matrozen en een leerling opdracht gegeven om brandslangen klaar te leggen bij stuurboord ISPS hek (monkeydeur) op het eerste Sup. Deck. Zij hebben uitdrukkelijke instructie gekregen niet voorbij deze hekken te komen. Een andere leerling diende op de brug te blijven ter assistentie van de kapitein en de laatste leerling ter assistentie van de HWTK.

Ikzelf, als "on scene commander", ben met de bootsman en derde stuurman via stuurboord walkway naar achter gekropen met medeneming van iedere brandslang die we op onze weg tegenkwamen. Tot rij 7, waar de block stow al schoof, deze

U 8

stond dus niet meer vast. Voorzichtig op het zeetje ben ik hier langs gegaan. Toen ik achter aangekomen was, zag ik alle trailers aan bakboord liggen. Ik zat bij de trap aan stuurboord en zag de weerspiegeling van brand, achter de cassettes en trailers, tegen de binnenzijde van bakboord huidplaten. Ik zag dat de trailer met carbid in zijn geheel op zijn kant lag, waarbij ik tegen de onderkant keek. Ik had geen zicht op de bovenkant en kon dus niet zien of het dekzeil nog intact was. Tussen de lading heb ik op dat moment een blauwe drum met een zwart deksel zien rollen. Op dat moment moest ik al laag blijven door de dikke, zwarte rook en ik rook een rubber geur. Ik kreeg water van de derde stuurman en ben gaan blussen. De derde stuurman en bootsman voegden zich bij mij met een tweede brandslang, maar met die wind kwam er weinig water bij het vuur. Ik heb daarop gevraagd om een persluchtteam om eventueel vanaf het mooring deck van bovenaf, dichterbij de brand te kunnen blussen. Ik heb mijn brandslang afgegeven en ben weer, kruipend, naar voren gegaan. Toen ik bij firestation 1 aankwam, zag ik de tweede stuurman naar buiten stappen met persluchtset om. Hij had het masker, loshangend aan de straps, op zijn borst hangen. Dit is een normale procedure. Ik zag hem uitglijden en voorover naar bakboord schuiven over een afstand van ongeveer vijf meter om tegen het ISPS hek tot stilstand te komen. De leerling was direct ter plaatse en toen ik bij de tweede stuurman aankwam, zag ik hem liggen met zijn nek in een vreemde hoek. Ik dacht dat hij zijn nek gebroken had. Hij antwoordde gelukkig wel op mijn aanspreken en ik heb de leerling opdracht gegeven om hem te stabiliseren in die positie. Ik heb hiervan melding gemaakt aan de kapitein en ik heb een neckbrace uit het hospitaal gehaald en omgedaan. Ik heb de tweede machinist met perslucht, gezegd dat hij niet alleen op pad mocht. De beide tweedes vormen samen fireteam 1. Daarnaast vormen de derde stuurman en derde machinist fireteam 2. Ik heb de situatie doorgegeven aan de kapitein.

Ik heb samen met de leerling de persluchtset van de tweede stuurman afgedaan en we hebben hem samen naar het hospitaal gebracht en verbonden, voor zover mogelijk.

Toen we daarmee bezig waren, hebben we algemeen alarm gekregen, met de melding van de kapitein via VHF en intercom, dat iedereen zich moest melden op de brug. Ik heb, via de radio, gemeld dat ik met de leerling en tweede stuurman iets later op de brug zou komen. Eenmaal op de brug aangekomen was iedereen reeds aanwezig en de overlevingspakken waren uitgedeeld. Op dat moment was niet meer te lopen zonder gebruik van twee handen. Ik heb iedereen, met uitzondering van kapitein, derde stuurman, HWTK en ikzelf, in overlevingspak naar de koffiehoeke gedirigeerd om daar te gaan liggen om ongelukken te voorkomen.

De kapitein stond achter het manoeuvreerhendel en de derde stuurman was aan het handsturen. Ook de HWTK stond bij het brugconsole. Ik stond aan achterzijde van de brug en heb tevergeefs geprobeerd het brandalarm te accepteren. Naast het brandalarm gingen er meerdere overige alarmen, die niet af te drukken waren. Ik ben naar bakboord gegaan om naar achter te kijken. Voor zover ik kon zien stond het hele dek in brand, ook over de gehele breedte. De hoogte van de vlammen was tot boven de sloepen uit en achter tot aan het mooring deck toe. Door de grote blinde hoek kon ik niet zien tot hoever naar voren de brand was uitgebreid. Door de hectische situatie aan boord ben ik mij van exacte tijden niet bewust.

Samen met de HWTK ben ik binnendoor naar het sloependek gegaan, omdat je daar

wel een overzicht over het weatherdeck hebt. Op dat moment was de brand tot halverwege rij 7 aangekomen. Ik zag hoge vlammen en kon daardoor het achterschip niet meer zien. Ik was mij toen al bewust dat deze brand met eigen brandbestrijdingsmiddelen niet meer te blussen was. We zijn teruggegaan naar de brug voor rapportage. Samen met de kapitein en HWTK hebben we meerdere opties besproken. Via de drencherpomp kan het sprinklersysteem in de garage gevoed worden. We hebben getracht dit te starten via de CCS op de brug, maar zowel pomp als losse klep naar sprinkler waren niet te starten. De HWTK is naar beneden gegaan en kreeg in de ECR de pomp gestart. Daarna heeft hij handmatig met een losse hydrauliekpomp de klep open gepompt. In de tussentijd heb ik nog enkele minuten ballast van buitenboord gepompt om nog minder over bakboord te slingeren. Toen het CCS systeem gedeeltelijk begon uit te vallen, ben ik uit voorzorg met ballasten gestopt.

Naast de gewone VHF zijn toen de noodradio's uitgedeeld. Ik ben in die periode meerdere malen met de bootsman naar het sloependek gegaan om te kijken hoe snel het vuur naderde. Het vuur was aan achterzijde van de secu's op rij 6 gekomen en onze ruwe schatting was dat wij het nog wel 2 à 2,5 uur uit zouden houden. Ik zag hoge vlammen, ik moest er tegenop kijken en ik zag gitzwarte rook.

De HWTK is in die periode meerdere malen naar de machinekamer geweest voor diverse werkzaamheden. Te allen tijde is hij met de kapitein en mijzelf in verbinding gebleven via de radio. Wij drieën waren ons constant bewust van de posities van de anderen. Er is ook steeds onderling overleg geweest.

Op de momenten dat ik op de brug was, heb ik meerdere malen de communicatie met Lyngby Radio gevoerd. Door alle herrie en alarmen was dit station niet te verstaan. Via een schip, dat zich bij ons in de buurt bevond, ms "Admiral", verliep de communicatie.

Er is op gegeven moment gesproken met Lyngby Radio over de helikopters. Op een bepaald moment is gesproken over een ETA van de eerste helikopter over ruim twee uur, om 19.24 uur boordtijd. De tweede helikopter zou een twintig minuten later komen. Daarna ben ik nogmaals naar het sloependek gegaan om te kijken of het haalbaar was om die tijd af te wachten. Dat was mogelijk.

Ergens in die periode is besloten om de ventilatie van de accommodatie af te zetten. Omdat de ventilatie van de machinekamer goed beschut is, is bewust besloten deze open te laten. Hierdoor konden we de hoofdmotor laten draaien. De machinekamer was rookvrij en de HWTK heeft de waterdichte deur van de schroefastunnel een klein stukje geopend en zag daar rook.

Ik ben op een gegeven moment naar de kapiteinshut gegaan om monsterboekjes en paspoorten te halen. Dit was vrijwel niet te doen, door zeer zwaar slingerend schip. Op een bepaald moment kwam de eerste helikopter naderbij. Onderling hadden we al besloten dat de kok, welke gewond was, samen met de gewonde tweede stuurman, de drie matrozen en de drie leerlingen met de eerste helikopter mee zouden gaan. Dit was het maximale aantal bemanningsleden dat de helikopter op één vlucht mee kon nemen.

Doordat we teveel vaart hadden, vroeg de helikopter of we ten anker konden gaan. Voor aankomst van de helikopter is eerst de ene en daarna de andere stuurmachiniepomp uitgevallen. De kapitein stuurde nog met behulp van de motor. Enige tijd is de hekschroef gebruikt, maar hulpmotor 2 tripte steeds. Ik ben met de HWTK

U 8

en de bootsman naar de bak gegaan, met medeneming van de acht reeds genoemde bemanningsleden in overlevingspak.

Ik heb met HWTK en bootsman stuurboordanker klaargemaakt om handmatig te laten vallen. De acht mensen voor de helikopter stonden te wachten in de stuurboord casing. Op het moment dat er ongeveer vier lengtes van stuurboordanker uit waren, heeft het grond geraakt en het was niet te houden. We hebben het anker verspeeld. Er zijn hierbij gelukkig geen gewonden gevallen.

Ik heb dit gemeld aan de kapitein en vervolgens hebben de bootsman en de HWTK bakboordanker klaargemaakt om te vallen. Kapitein gaf uitdrukkelijk opdracht het anker pas op zijn commando te laten vallen. Ik heb in die tijd even met de acht bemanningsleden gepraat.

Op een bepaald moment gaf de gezagvoerder het sein bakboord anker rustig te laten vallen. Ik heb toen opdracht gegeven om tussentijds steeds het vieren te stoppen om na afkoeling van de bandrem weer verder te vieren. Ik ben hierbij gebleven tot ongeveer vijf lengtes en kreeg toen opdracht van de kapitein om op het sloependek naar de status van de brand te kijken. Rij 6 was compleet brandend en rij 5 begon ook te branden, het begon goed warm te worden. Ik heb aan de kapitein doorgegeven dat we nog 10 à 15 minuten hadden en dat we dan de sloep moesten embarkeren.

In die tijd werd het ook duidelijk dat in verband met de vlammen en het bewegend schip de helikopter ons niet kon hoïsten. Toen kregen we opdracht van de kapitein, via de VHF, dat we naar de sloepen moesten om schip te verlaten. Ik ben weer naar voren gegaan om mijn overlevingspak op te halen. Ik kwam de HWTK tegen en samen met de acht mensen zijn we binnendoor naar het sloependek gegaan. Ik heb dit aan de kapitein doorgegeven.

In de kombuis aangekomen stopte iedereen, geschrokken door een grote oranje gloed van de vlammen. Ik kreeg ze door verbale dwang zover dat iedereen toch naar buiten ging. De kapitein was daar al gearriveerd met de mensen van de brug. De kapitein was als eerste bij de sloep en heeft de deur geopend. Hij bleef buiten staan, iedereen tellend terwijl ze de sloep in gingen. De kapitein heeft de borgen eruit genomen.

Toen iedereen in de sloep zat, heb ik de mensen tot rust gemaand, totdat iedereen vastgegespt was. Ik heb een aantal malen herhaald dat de kapitein de orders zou geven. Nadat hij een drie à vier maal koppen had geteld, heeft hij de sloep afgevierd via de remote control. Eerst viel de boot niet, maar gelukkig daarna wel. Ik had de motor reeds gestart. Tijdens het laten zakken zijn we eenmaal zeer hard tegen de huid geklapt, waarbij ik de splinters, waarvan ik dacht dat het polyester van de sloep was, maar wat later bleek van mijn kies, in mijn mond proefde. Later bleek dat de sloep gescheurd was en twee mensen zijn met gordel en al uit het polyester gescheurd. Er volgden nog een paar klappen en we vielen met een klap op het water. Vol gas zijn we weggevaren. Uiteindelijk zijn we vrij gekomen van het schip, hierbij de bulb en ankerketting gelukkig missend.

Uiteindelijk vond ik een koers waarbij we het minst onprettig voeren. Iedereen was zeeziek. Ik voer op mijn kompas, voor zover mogelijk. Verder had ik totaal geen zicht. Ook de helikopter kon ons geen koers geven of licht, totdat ze ons weer lokaliseerde.

Op bepaald moment heb ik om aflossing gevraagd. De kapitein is toen gaan sturen. Ik heb toen op bepaald moment van een ander schip een koers en windrichting

gekregen en heb dit doorgegeven aan de kapitein. In de sloep is continu aandacht besteed aan de gewonden.

Na verloop van tijd kregen we een ETA van ons reddingsschip, naar later bleek de "Esvagt Omega", van 00.20 uur. Op een bepaald moment had ook een redding-helikopter ons gevonden en heeft achter ons gehangen om ons van licht te voorzien. Dit vereenvoudigde het varen.

Ik zat in die tijd nog steeds zonder overlevingspak en heb met de HWTK de kok gereed gemaakt in zijn overlevingspak. De Fast Rescue Boat van de "Esvagt Omega" heeft enkele malen geprobeerd om ons één voor één over te nemen, maar dit was niet mogelijk. Toen is er gezegd door de Fast Rescue Boat om één voor één in het water te springen, waarna de rubberboot ons uit het water zou vissen. De kok ging als eerste. Hoewel gewond is hij zelf gesprongen en binnen tien seconden was hij uit het water gevist. Voor de rest van de bemanning was dit een opluchting. De gewonden zijn als eerste gegaan en daarna de rest van de bemanning op volgorde, waarop ze in de sloep zaten. Samen met de HWTK heb ik steeds, voor het springen, de uitrusting gecontroleerd en heb ook het lampje aangezet. Per keer werden vier man meegenomen. Iedere keer dat de rubberboot naar de supplier toevvoer, hebben wij de deur weer gesloten. Hiervoor moest de HWTK, zonder overlevingspak, ver naar buiten leunen, waarbij ik hem stevig vast had.

Als laatste vier zijn de HWTK, kapitein, bootsman en ik van boord gegaan. We hadden iets meer tijd nodig omdat we eerst ons overlevingspak nog moesten aantrekken. We zijn uiteindelijk rond 02.00 uur aan boord van de supplier gebracht. Alle bemanningsleden, voor ons op de supplier aangekomen, waren reeds naar binnen gebracht en de twee gewonden naar het hospitaal. De kapitein is naar de brug gegaan en ik heb een kort medisch rapport van alle bemanningsleden gemaakt. Bijna ieder bemanningslid heeft nog naar huis gebeld. Om ongeveer 04.30 uur waren de kapitein en ik hiermee klaar.

Tijdens de tocht naar Esbjerg heb ik nog een korte blik geworpen op de "Schieborg". Ze lag nog over bakboord en stond vanaf achter tot aan de sloepen in brand.

Om 06.50 uur, een uur voor aankomst Esbjerg, zijn de HWTK, kapitein en ik gepord.

In Esbjerg zijn vier man naar het ziekenhuis gebracht en de rest is naar een hotel gebracht. Twee personen konden na korte behandeling het ziekenhuis verlaten en de kok en tweede stuurman dienden ter observatie in het ziekenhuis te blijven.

Tien bemanningsleden zijn per taxi naar Nederland vervoerd en de kapitein, HWTK en ik zijn nog een nacht langer in Esbjerg gebleven.

U vraagt mij of ik een idee heb wat de oorzaak van de brand is. Ik zou dit niet weten.

Hoofdwerktuigkundige F. Grootkarzijn:

Ik ben in 1983 begonnen aan de middelbare machinistenschool te Zwolle. Daarvan heb ik diploma A in 1986 behaald. Ik ben toen direct gaan varen als assistent bij de rederij Sandfirden. Daarna heb ik bij de rederijen Moerman en Joon gevaren als stagiaire, vierde en derde machinist. Van 1991 tot 1993 heb ik de studie voor diploma B en C gevolgd aan de zeevaartschool te Amsterdam. Ik ben in 1993 bij de

rederij Wagenborg komen te varen als derde machinist. Ik ben in 1998 gepromoveerd tot HWTK en heb sinds die tijd in deze functie gevaren op diverse type schepen. De laatste twee jaar vaar ik op de "Schieborg", dus ik heb ervaring op dat schip.

De "Schieborg" vaart op een lijndienst tussen Zeebrugge en Göteborg. Ik ben de laatste reis op 15 december 2004 in Zeebrugge aan boord gestapt. De overdracht, zowel mondeling als schriftelijk, verliep normaal. We hadden voldoende tijd voor deze overdracht. De HWTK die ik afloste, vaart reeds vier jaar op de "Schieborg".

Er zijn bij de overdracht geen defecten gemeld, in elk geval geen grote mankementen. 's Middags, rond 14.00 uur ben ik aan boord gestapt en rond 19.00 à 20.00 uur zijn we vertrokken. Bij vertrek ben ik, samen met de tweede of derde machinist, in de machinekamer. Verder hebben we 's nachts stille wacht. De machinist van wacht heeft dan het alarm op zijn hut. Als er een alarm gaat, is het alarm op het alarmpaneel in de hut te zien. De computers op de brug, in het deck office, cargo office en de machinecontrolekamer zijn identiek, de gebruikelijke handelingen zijn hierop te verrichten. Via twee trappenhuisen kom je vanuit de accommodatie via de controlekamer in de voormachinekamer.

Vanuit de accommodatie kom je via de voormachinekamer door de tunnel in de achtermachinekamer. Dit is de normale weg. De tunnel is vóór en achter afgesloten door hydraulische waterdichte deuren. Deze zijn altijd gesloten. Daar wordt door mij goed op gelet. Deze deuren zijn ook gemarkeerd met een plaat: "Keep closed at sea". Zie tekening: aangeduid met 1. Een andere manier om in de achtermachinekamer te komen is via bakboord-walkway. Je kunt een vaste ladder naar beneden naar dek 3 nemen. Hier zit een waterdichte deur en achter deze deur zit een vaste ladder naar de voorzijde van de achtermachinekamer. Zie tekening: aangeduid met 2. De nooduitgang van de achtermachinekamer is via het tweede dekje bij de stuurmachinepompen. Hier zit aan de achterzijde een rond waterdicht luik, welke alleen vanuit de achtermachinekamer te openen is. Hierop zit tevens alarmering naar alle computers en dit alarm moet geaccepteerd worden. Via dit ronde luik kom je bij de stuurmachine zelf. In deze krappe ruimte zit aan bakboord een vaste ladder welke naar een waterdichte deur op dek 2 leidt. Ook gaat de ladder verder naar een waterdichte deur op dek 3. Dit stukje ladder van dek 3 naar dek 2 wordt door de stuurman gebruikt om van dek 3 in de ladingcontrolekamer op dek 2 te komen. Zie tekening: aangeduid met 3.

De onderste deur naar dek 2 is voorzien van alarmering, de bovenste dacht ik ook, maar dat weet ik niet zeker. De indicatie van deze onderste deur gaat naar alle computers, maar de alarmering hiervan gaat alleen naar de brug. De indicatie van de andere deuren gaat ook naar de brug. Ik denk ook naar de andere computers, maar van die van dek 2 weet ik zeker, omdat ik die bij aankomst en vertrek regelmatig zie knipperen. Op de brug komt ook indicatie en alarmering van de waterdichte deuren van de tunnel. Deze zijn ook vanaf de brug te sluiten.

Halverwege de walkway aan beide zijden is er een mogelijkheid om in de tunnel te komen om zo bij de ballastpompen en de hoge en lage zee inlaatkasten te komen. Aan de bovenzijde van beide vaste ladders bevinden zich waterdichte deuren, aan de onderzijde van de ladders zitten er geen deuren.

Aan voorzijde van de tunnel zit er een ventilatiekoker naar boven, deze komt aan stuurboord uit onder de flumetank en is voorzien van een flap. Aan achterzijde zit er een koker aan stuurboord naar dek 3. Deze is voorzien van een ventilator en komt uit

onder de walkway, net onder de trap naar boven en is ook voorzien van een flap. De ventilator kan zowel persen als zuigen. Aangezien het winter was, stond de ventilator in de tunnel af en de flap van de ventilator stond dicht, maar de flap van de andere natuurlijke airsupply koker stond open.

Dit is voldoende voor toevoer van lucht in de tunnel.

Vrijwel elke zaterdag wordt er aan boord een drill gehouden. Dit gebeurt via een vast schema, dat op de brug hangt. Ik weet niet meer precies wanneer we de laatste keer een brandrol hebben gehouden, maar dit is in het journaal terug te vinden.

Bij een brandrol bevind ik mij in de machinecontrolekamer, meestal geassisteerd door de derde machinist. Ik ben daar om het bedrijf draaiende te houden. Eventueel moet ik de brandbluspompen starten, maar dit kan ook vanaf de brug gebeuren. De 8ste januari 2005 heeft de tweede machinist deze gestart vanaf de brug. Er is toen niets gedaan aan de ventilatie met de machinekamer, daar was geen reden voor. Er was brand en rook geconstateerd op het achterdek. De ventilatie van dek 1 en 2 stond gewoon af, er was geen reden tot ventilatie. Als de ventilatie af staat, staan de ventilatiekleppen dicht. Het bij- en afzetten van ruimventilatie behoort tot de taken van de eerste stuurman.

De achtermachinekamer wordt apart geventileerd via twee kokers aan de voorzijde. De koker aan bakboord is waar de ladder, in de tekening gemarkeerd met 2, zich bevindt. Hier zit aan de bovenzijde een flap, die waarschijnlijk open stond. Aan stuurboord is in de koker de ventilator geplaatst met een klep. In verband met wintertijd was deze ventilator gestopt en hierdoor deze flap dus ook.

De stuurmachineruimte wordt geventileerd door middel van natuurlijke ventilatie.

Aan bakboord is dit de koker waar zich eerder genoemde ladder zich bevindt. Ook hier zit aan de bovenzijde een flap. Aan stuurboord is er ook een koker met een flap, geen ventilator. Of deze twee flappen open of dicht stonden, weet ik niet.

Op vrijdag 7 januari 2005 hebben we de walstroom afgekoppeld en daarna de motor klaar gemaakt, zodat alles stand-by was voor vertrek. Van 11.30 uur tot 12.00 uur hebben we gegeten. Onder het eten hebben we het eventjes gehad over het weer. Er is gezegd dat er slecht weer op komst was. Niet abnormaal, maar gewoon slecht weer. Door onbekende vertraging werd het vertrek even uitgesteld en ben ik even op de brug geweest. Om 12.30 uur is de motor gestart door de tweede machinist, die geassisteerd werd door de nieuwe derde machinist. Toen ik om 12.30 uur beneden kwam, was de motor reeds gestart.

Het vertrek verliep normaal en vervolgens hebben we normaal gewerkt tot 17.00 uur. Om 17.30 uur weer gaan eten en daarna filmpje kijken. Halverwege de film, rond 19.00 uur of 19.30 uur kwam de eerste stuurman naar beneden om te vertellen dat het weer echt slechter werd. Ik ben met tweede machinist en derde machinist naar beneden gegaan en heb alles van achtermachinekamer tot voormachinekamer nagelopen en vastgezet indien nodig. De eerste stuurman is toen, volgens mij met de bootsman, naar dek gegaan, maar wat hij precies gedaan heeft, weet ik niet. De tweede machinist had die nacht stille wacht en heeft nog wachtrondje gelopen. Alles functioneerde goed. We hebben een apart machinekamer- en apart brugjournaal. Ik gebruik het machinekamerjournaal bij aankomst en vertrek en verder wordt er dagelijks iets na 08.00 uur een uitdraai van de computer gemaakt en deze wordt in een map bewaard. Ik verwijs in het journaal steeds naar deze log print. Daarnaast hebben we nog een kladjournaal. Hierin worden tijden van starten/stoppen vermeld

U 8

bij aankomst en vertrek en op zee wordt het gebruikt voor het noteren van gedane werkzaamheden en gebeurtenissen.

In de machinecontrolekamer is naast de journaalprinter ook een alarmprinter. Een of twee dagen voor vertrek is de journaalprinter gebruikt voor de alarmen, omdat de alarmprinter kapot was. Er was al een nieuwe printer aan boord, maar er was nog geen tijd gevonden om deze aan te sluiten. Er is in de ochtend van 8 januari 2005 daarom geen uitdraai van het journaal gemaakt. Die uitdraai is een momentopname, deze is dus in de computer nu niet meer terug te vinden. 's Ochtends wordt door de machinist van wacht een uitgebreide ronde gelopen en temperaturen, drukken, peilingen, niveaus en dergelijke worden genoteerd op een lijst. Deze lijsten worden aan boord in een map bewaard. Verder word er 's middags en 's avonds nog een ronde gelopen ter controle. Hierbij worden geen waardes genoteerd.

Rond 21.30 uur of 22.00 uur heeft de tweede machinist mij nog gevraagd of er een hulpmotor bij moest en in opdracht van mij is dat gebeurd, zodat de tweede machinist die de stille wacht had, er 's nachts niet uit hoefde. De hulpmotor is parallel aan de asgenerator gezet. Ik ben toen nog even naar de brug gegaan. De kapitein was daar ook en ik heb hem verteld over het zeevast zetten in de machinekamers en over de hulpmotor. Hij vond het goed.

Ik had goed geslapen en werd om 07.30 uur wakker. Ik had niet de wacht, maar zag wel op het paneel in mijn hut dat er misfire alarm was. Het alarm was vanuit de machinekamer te horen. Ik kleepte mij rustig aan en zag aan de open deur van de hut van de tweede machinist dat hij al naar beneden was gegaan.

Ik ben naar de machinecontrolekamer gegaan en heb het alarm gereset. Ik heb naar boven gebeld om te zeggen dat het gereset was en dat ze boven weer konden doen wat ze wilden. Ik had de eerste stuurman aan de telefoon op de brug. Op dat moment kwam ook de tweede machinist weer naar boven en hij vertelde me dat hij het alarm beneden gereset had.

Bij een misfire slakt de motor af tot 80 rpm. De spoed gaat hierbij naar nul. Op de brug wordt bij een misfire het gashendel ook naar nul gebracht. Vol vermogen is 135 rpm en spoed 100%. Bij opvoeren gaat eerst de spoed naar 100%, gevolgd door opbouw van toerental van 80 naar 135 rpm. Bij afslakken gaat dit net andersom. Eerst gaat het toerental van 135 naar 80 rpm, gevolgd door vermindering van de spoed.

Ik heb, toen ik het alarm gereset had, in de computer gekeken naar de grafiek van toerental en belasting van de hoofdmotor van de afgelopen 24 uur. Hierin zag ik dat in de afgelopen nacht een aantal maal, opeenvolgend, was teruggenomen. Hoeveel weet ik niet meer precies.

Ik ben samen met de tweede machinist gaan ontbijten. Ik ben na het ontbijt heel even op de brug geweest, maar ben vrij snel, rond 08.00 uur, naar beneden gegaan. Hier waren de tweede machinist, derde machinist en de leerlinge. Omdat hij nieuw was, besloot ik, in samenspraak met de tweede machinist, om de derde machinist een rondje te laten lopen. Om 08.00 uur was de wachtwissel en ik had de wacht. De derde machinist was, als uitzendkracht, net die woensdag aan boord gekomen en zou die komende zondag voor het eerst de stille wacht hebben. De derde machinist ging het uitgebreide rondje lopen om de lijst in te vullen, de leerlinge was bezig met zaterdagse werkzaamheden. De tweede machinist was onder andere met de bakboord heeling pomp bezig. Kort geleden hadden we een reparatie gehad aan stuurboord

heeling pomp en de bakboordpomp werd nagekeken of deze wel in orde was. Ik keek eerst in de computer voor controle, omdat de journalprinter het niet deed. Er waren tot 10.00 uur weinig bijzonderheden, hetgeen ook door de derde machinist na zijn ronde gemeld is aan mij. We zijn om 10.00 uur naar de brug gegaan voor koffie. Rond 10.30 uur hadden we een "abandon ship" drill, volgens het lijstje. In verband met het slechte weer was, in samenspraak met kapitein, besloten om niet naar buiten, naar de sloepen te gaan. De tweede stuurman hield een instructie over onder andere SART, overlevingspak, radio's en dergelijke.

Rond 11.00 uur was de drill ten einde, het schip begon wat meer te slingeren. We gingen weer naar beneden voor ons werk. De tweede machinist ging verder met de heeling pomp en ik ben even bij hem gaan kijken. Onder in het schip merkte je een stuk minder van het slingeren. Rond 11.30 uur werd het wat ruwer. Omdat de derde machinist nieuw was, besloot ik om toch maar even een rondje te lopen.

Ik heb de tweede machinist gewaarschuwd dat ik ook naar de stuurmachine ging kijken, zodat hij niet zou schrikken bij alarm van het waterdichte luik. De tweede machinist vroeg mij nog naar de vetnippel op de stuurmachine te kijken en om de heating van half naar vol aan te zetten in verband met het koude weer. Alles was er normaal, ik hoorde geen extreme herrie, niet meer dan bij normaal bedrijf. Ik heb verder nog bij de OD-box, voor verstellen van de spoed, gekeken. Ook hier was alles normaal. Vervolgens ben ik door de tunnel naar voren gelopen, en kwam de tweede machinist nog tegen. Ik ben ook nog verder naar voren gegaan om in de boegschroefkamer te kijken, ook hier was alles normaal.

Toen ik van de boegschroefkamer kwam, kwam ik de tweede machinist tegen bij 6KV trafo ruimte. Samen met hem liep ik naar de machinecontrolekamer en we hoorden daar gebonk. Dit kwam niet uit de machinekamer, maar waarvandaan moesten we zoeken. We liepen net met z'n tweeën naar boven toen we telefoon hoorden. Het was de kapitein om te vertellen dat we zouden bijdraaien om een losgeslagen brandslang van de bak binnen te halen. Even later was het gebonk voorbij en hoorden we per telefoon dat we weer terug zouden gaan naar onze oude koers. Hoeveel omwentelingen we toen maakten, weet ik niet precies. Het was behoorlijk laag, zeker geen 135 rpm.

Ik heb mijn ronde in de machinekamer afgemaakt en we zijn naar boven gegaan voor de lunch. De tweede machinist wilde de heeling pomp afmaken voor 12.00 uur. Ik ben even op de brug gaan kijken. De kapitein had net z'n eten en de tweede stuurman stond te sturen. We slingerden meer, met behoorlijke windstoten, ik heb 35 m/s gezien. Ik heb het bord van de kapitein meegenomen en ben naar de kombuis gegaan.

We zijn met z'n allen gaan eten en we waren daar rond 13.00 uur mee klaar. De tafel in de messroom was niet gedekt in verband met het slechte weer en we moesten zelf ons eten in de kombuis ophalen. Alleen de kapitein en tweede stuurman waren niet bij de lunch, omdat ze op de brug stonden. Omdat het weer slechter werd, vond ik het niet nodig dat de leerlinge bij slingerend schip naar de machinekamer zou komen.

De tweede machinist ging kijken bij zijn heeling pomp, of er geen lekkage was. We zagen bij vrijwel elk van de 14 schroefaslagers, waarvan twee in de achter-machinekamer, dat er behoorlijk veel lekkage was. Ik heb het liefste dat het schip iets over bakboord ligt, omdat de aanzuiging van de pompjes voor die lagere aan

U 8

bakboord zit. Elk peilglas van elk lager heeft een ontluuchtingsgaatje en daar lekte bij dit slingeren olie uit. Ik had zoiets nog nooit eerder gezien. Het is mij opgevallen dat het voorste peilglas was verlengd met een slangetje, niet door mij aangebracht. Ik heb bij de kok tandenstokers gehaald om in die gaatjes te stoppen. Dit was een tijdelijke noodoplossing.

Daarna ben ik naar de machinecontrolekamer gegaan, alwaar ik de derde machinist opdracht gegeven heb om van dek 3 extra touw te gaan halen om extra te zeevasten in de controlekamer.

De derde machinist kwam vrij snel terug van de staircasing met de mededeling dat er aardig wat waterlekkage was en dat de deur in het bakschot ontzet was. We hadden toen, na een paar flinke halen, wel door dat we aardig slingerden, maar in de tunnel merk je daar weinig van. De tweede machinist en ik zijn naar boven gegaan om te kijken en daar kreeg ik in het trappenhuis door het slingeren wat water in mijn nek. Vanaf de machinecontrolekamer één trap op, dan sta je op dek 3, dan nog een trap en je komt bij de waterdichte deur naar de bak. Deze deur was zo'n 20 cm ingezet, waarbij de knevels nog gesloten waren. Doordat de deur zo krom stond, hielden de knevels niet, maar de deur ging ook niet open.

Naast de deur zag ik drie scheuren in het bakschot bij de spanten aan huidkant en één scheurtje in het bakschot, rechts van de deur. De ventilatiekoker van bakboord-staircasing zat los in het bakschot, omdat de lasnaden gescheurd waren. Ik had voor die tijd al gehoord dat de ontluuchtingskleppen op de bak waren gesloten. Ik teken de positie van de scheuren op tekening. Ik ben naar beneden gegaan naar de machinecontrolekamer en heb naar de brug gebeld om de lekkage en schade aan de kapitein te melden. Hij zou iemand sturen en ik ben weer gaan kijken bij het schot. Al snel kwamen er matrozen en even later ook de eerste stuurman. Net achter de waterdichte deur bevindt zich PLC-6 kast, deze is belangrijk voor de communicatie van de computers onderling. Hierop lag wat water. Ik teken deze kast in tekening. Ik heb, samen met de tweede machinist, deze kast open gemaakt. Gelukkig was er geen water in de kast, maar er zit wel een ventilatortje in. Ik heb tegen de tweede machinist gezegd dat het fannetje elektrisch afgekoppeld moest worden en dat we de kast moesten afdekken met een dekzeil. De tweede machinist kwam met het zeil en de eerste stuurman was met matrozen bezig om het water weg te pompen naar een afvoerput op dek 3.

Ik stond met het zeil in mijn handen en de tweede machinist stond bij de open kast om het fannetje af te koppelen. Op dat moment kwam net door een scheur water precies in de PLC-kast. Ik denk nog geen kopje vol, maar dit was voldoende voor twee alarmen. Ik ben naar de machinecontrolekamer gegaan om de alarmen af te drukken. Het ene alarm had te maken met communicatie wheelhouse en de ander met communicatie cargo office.

Ik kon niet echt zien wat er mis was. Ik heb in de machinecontrolekamer de computer grof nagelopen of er gebieden waren alwaar de communicatie slecht was. Ik kon zo niets zien en dacht dat het met de computers wel goed zat. De alarmen bleven erin.

Ik ben weer naar boven gegaan, naar dek 3, waar iedereen in de staircasing bezig was. We slingerden aardig en ik ben naar de bakdeur gegaan aan stuurboord. Zo ben ik in de bak, onder het bakdek, gaan kijken of ik schade kon ontdekken. Verder was er niets bijzonders. Ik ben naar de bakboord staircasing gegaan en toen samen met de

eerste stuurman naar de brug om bij de kapitein verslag uit te brengen. Volgens de eerste stuurman was op dek 3 het bakschot ook ontzet, maar ik heb dat niet gezien. Toen we weer terugkwamen in bakboord staircasing zagen we dat de bootsman de scheuren aardig gedicht had. De tweede en derde machinist hadden de PLC-kast afgedekt en de matrozen hadden het water redelijk weg. Ik ben met de eerste stuurman naar dek 3 gegaan en heb toen inderdaad gezien dat het bakschot, aan bakboordzijde boven aan de garage, ietwat ingezet was. We hebben daar geen scheuren waargenomen. In de bak was alles in orde. We hebben alle deuren, die we op onze ronde gecontroleerd hebben, van slot gelaten. Normaal is alles, in verband met verstekelingen, van buitenaf niet te openen.

We zijn toen weer naar de brug gegaan om verslag uit te brengen. Op de bak zag ik wel dat twee bedieningsconsoles van de winches plat op de bak lagen. Een van beide keren dat ik op de brug was, zag ik op een monitor dat er trailers aan dek om lagen, welke rij weet ik niet meer. Ik heb er verder niet naar gevraagd, maar begreep wel dat dit al bekend was op de brug.

Voordat ik voor de tweede keer naar de brug ging, heb ik de tweede machinist opdracht gegeven om alles in de gaten te houden in de machinekamer.

Toen we op de brug waren, hebben de kapitein, eerste stuurman en ik besloten om de waterdichte bakdeur met een takel vast te zetten. Ik heb een takel opgehaald en samen met de eerste stuurman hebben we de deur vastgezet. We slingerden toen behoorlijk.

Toen ik had gezien dat de consoles van de winches plat lagen, heb ik, in overleg met de kapitein, gezegd dat ik vanuit de machinecontrolekamer de winches op het voordek elektrisch af zou koppelen.

Op een gegeven moment waren de tweede machinist, derde machinist en ik bezig om nog wat vast te zetten in de machinekamer, toen we algemeen alarm kregen. We wisten dat het ernstig was. We zijn gedrieën naar de brug gegaan en hoorden daar dat een van de leerlingen vonken, gevolgd door rook aan dek had gezien. Er is toen vrij snel besloten dat de eerste stuurman met bootsman en matrozen zouden gaan kijken.

De tweede machinist heeft toen, vanaf de computer op de brug, de brandbluspomp gestart. De reeferconnecties zijn door mij, vanuit de machinecontrolekamer afgezet. We noemen dat reefer, ook al staat er verwarming op. Ik was vrij snel weer terug op de brug.

Toen ik weer boven was, hoorde ik dat de eerste stuurman wilde weten welke lading er in een bepaalde container zat. Ik heb de tweede stuurman geassisteerd bij het zoeken in de ladingmap. De kapitein was continu bezig met manoeuvreren en er was steeds iemand aan het sturen. Ik heb een keer op de klok gekeken, ik meen dat het vlak na uitbreken van de brand was, dit was rond 16.15 uur.

De tweede stuurman kon het nummer van de betreffende container eerst niet helemaal vinden, omdat de laatste cijfers niet helemaal klopten. Later bleken die laatste cijfers niet belangrijk en toen kwam de tweede stuurman erachter dat er in de container, waar de eerste stuurman om vroeg, geen gevaarlijke stof zat.

De eerste stuurman was aan dek en vroeg om assistentie in de vorm van brandweerteams met perslucht. Een fireteam maakte zich gereed, het andere team zou daarbij assisteren, dit waren beide tweedes en beide derdes. Ondertussen heb ik gekeken

U 8

waar de brand was en dat was bakboord achter op dek 3, bij de trappen naar het mooring deck. Dat was voor het eerst dat ik de brand zag.

Vanaf de brug kon ik twee man op stuurboord walkway, halverwege op het vlakke deel, het vuur zien blussen. Het leek nergens naar, het straaltje water bereikte het vuur bij lange na niet door de harde wind.

De rij cassettes, waarop dubbelstacks containers stonden, bevond zich zo'n vier à vijf meter van de stuurboord walkway. Bij vertrek stond deze, naar mijn mening, tegen de walkway aan.

Op gegeven moment meldde de kapitein, ook over de VHF, dat er een grote golf aankwam. We maakten een haal over stuurboord en ik zag de rij met de dubbelstacks containers naar stuurboord bewegen, naar de twee man toe. Op dat moment zag ik ze niet meer en ik dacht dat het niet goed was. Enkele seconden later zag ik ze weer.

Het vuur breidde zich op dat moment enorm uit. Ik heb toen tegen de kapitein gezegd dat het einde oefening was. Hij kon er niets van zien omdat hij continu aan het manoeuvreren was. Iets na mijn melding heeft de kapitein een snelle blik op de brand geworpen, niet helemaal vanaf de achterste ramen, maar even er vanaf.

Ondertussen heeft de kapitein een keer aan de eerste stuurman gemeld dat hij iemand nodig had voor de communicatie. Hoe dit precies zat, weet ik niet. Ik heb het zijdelings opgevangen.

Ik kreeg ook te horen dat ik met bakboord VHF op de grote console verbinding moest maken met Lyngby Radio. Ik heb twee pogingen gedaan om te roepen, zonder resultaat. Toen kreeg ik te horen dat ik op het radioconsole in de koffiehoeke het distress-knopje in moest drukken. Dat heb ik drie seconden gedaan. Ik hoorde dat de kapitein verbinding had via de telefoon met Dirkwager. De kapitein kon niet langer aan de telefoon blijven en ik kreeg de hoorn in mijn handen. Ik heb gemeld dat we brand hadden en dat het erg slecht weer was. De leerling heeft mij geholpen om onze positie door te geven. Ik heb Dirkwager gevraagd of ze verder nog iets wilden weten. Dat was niet zo, toen hebben we de hoorn erop gelegd.

Ergens is de derde stuurman ook weer op de brug gekomen.

Behoorlijk gauw, nadat ik had gezegd einde oefening, heeft de kapitein alarm gegeven, zodat iedereen naar de brug zou komen. Wat voor alarm weet ik niet meer precies, maar het is ook over de VHF gemeld. De eerste stuurman meldde daarop dat hij iets later zou komen. De matrozen en leerlingen waren als eerste op de brug, daarna de mensen in de brandpakken en als laatste de eerste stuurman met de tweede stuurman. De eerste stuurman heeft toen aangegeven dat we van boord moesten. De tweede machinist was het ermee eens dat het behoorlijk uitzichtloos was.

Het vuur was over de hele breedte van het schip en het leek vrij ver naar voren gevorderd, maar dit was niet helemaal goed te zien, door de flumetank. Het schip slingerde toen enorm, we konden al langere tijd niet meer normaal lopen. De kok was toen al geruime tijd geleden gevallen. De kapitein, eerste stuurman, tweede machinist en ik waren het erover eens dat we van boord moesten.

Ergens in die tijd zijn ook de overlevingspakken uitgedeeld en is de bemanning verteld deze aan te trekken om met z'n allen in de koffiehoeke te gaan liggen. De kapitein, eerste stuurman, derde stuurman die aan het sturen was, de bootsman en ik hebben de pakken niet aangetrokken. Aan het eind heb ik ook even mijn overlevingspak aangehad, maar heb deze vrij snel weer uitgedaan.

We lagen behoorlijk over bakboord en ik weet dat de eerste stuurman geprobeerd

heeft om het schip minder over bakboord te laten liggen. Ik begreep van hem dat hij dat intern heeft verpompt en dat hij dat niet lang gedaan heeft. Ergens ondertussen hebben we contact gehad met de "Admiral", een gasolietanker. Ze vroegen ons of ze konden assisteren en wij hebben gevraagd of ze op een afstandje wilden blijven. Wel weet ik dat hen gevraagd is om contact te leggen met Lyngby Radio.

Ik ben in de periode daarna meerdere keren naar beneden geweest, ik ben mij van de volgorde niet meer precies bewust. Ergens tussen die keren heb ik ook te horen gekregen dat er helikopters onderweg waren. Ik heb ook ergens een keer gehoord dat het nog twee uur zou duren voordat de helikopters gearriveerd zouden zijn.

Ergens in het begin van de brandperiode ben ik met de eerste stuurman via kombuis naar boven op de flumetank onder de reddingsloep geweest om te kijken naar de vordering van de brand. Toen hebben we gezien dat de brand nog niet bij de secu's aangekomen was. We hebben drinken mee naar de brug genomen.

De eerste stuurman of tweede machinist, wie weet ik niet precies, had de brandbluspomp vanaf de brug weer afgezet. We kregen in die periode ook enorm veel brandalarmen en machinekameralarmen, deze gingen over communicatie, en diverse elektrische, maar de hoofdmotor bleef draaien. Iedereen was op gegeven moment wel bezig met afdrukken van deze alarmen.

De drencherpomp is voor de flumetank en voor de sprinklerinstallatie in de garage. Als de brandbluspomp bij staat en de drencherpomp, dan krijgt de zeekoelwaterpomp niet voldoende druk. Bovendien was de brandbluspomp niet meer nodig. Er is geprobeerd om deze drencherpomp vanaf de brug te starten. Dit lukte niet meer, er was geen communicatie met deze pomp meer vanaf de brug, zoals te zien was op de computer. Ook de afsluiter voor de sprinklerinstallatie was niet meer vanaf de brug te bedienen. Er werd besloten dat ik naar beneden zou gaan voor starten van de drencherpomp en bediening van de afsluiter. Er was afgesproken dat we via de VHF contact zouden houden. In de machinecontrolekamer kon ik de drencherpomp starten, maar de afsluiter lukte niet. Via de machinecontrolekamer ben ik naar stuurboord-casing gegaan en zo naar de store, alwaar zich de betreffende afsluiter bevond. In de werkplaats heb ik een hydraulische handpomp gehaald om de afsluiter open te pompen. Toen dit gelukt was, heb ik het aan de brug doorgegeven. Ik ben weer naar de brug gegaan om verslag uit te brengen. Wij, de kapitein, eerste stuurman en ik, hebben toen ook besloten dat we met de helikopters van boord wilden. We hadden geen trek in schip verlaten met de sloepen. Ergens heeft de tweede machinist ook gezien op het computerscherm dat de startluchtdruk zakte. In overleg met tweede machinist kwamen we erachter dat dit waarschijnlijk zou komen doordat de werklucht naar dek nog open stond en dat de luchtaansluiting op dek 3 verbrand/beschadigd zou zijn. Ik ben toen naar beneden gegaan om de kraan naar dek, tegen de tunneldeur aan, dicht te zetten. Behoorlijk aan het begin van de brand bleek dat de eerste stuurmachinepomp gestopt was. We hebben totaal twee stuurmachinepompen. Ik denk dat dit na ongeveer een uur na uitbreken van de brand was. Wat er met de pomp aan de hand was, was onbekend. De kapitein heeft me ergens nog een keer gevraagd wat er zou gebeuren als ook de tweede stuurmachinepomp zou stoppen. Ik heb toen geantwoord dat we dan geen stuurmachine meer zouden hebben. Ik heb ergens ook een keer vanuit de voormachinekamer de tunneldeur een centimeter of tien geopend. Ik zag dat de tunnel vol zat met rook, welke wit van

kleur was. Door de overdruk in de machinekamer kwam deze rook de machinekamer niet in. Een van de keren dat ik naar boven ging, heb ik de ventilatie van accommodatie, koel/vries en kombuis afgezet. Dit in overleg met de kapitein op de brug, via de VHF. Toen ik weer terug was op de brug is er ook over gesproken of de machinekamerventilatie af moest. Omdat ik al een paar keer beneden was geweest en ik geen rook en geen extreme brandlucht had waargenomen, in combinatie met wind dwars op, hebben we besloten om de machinekamerventilatie bij te laten. Een fan staat vol aan en de rest staat op laag, hierdoor krijgt de hoofdmotor lucht om te blijven draaien. Ik heb ergens, niet aan het eind, nog een laatste rondje gemaakt door de machinekamer. Ik heb daarbij tanken opgevuld, separatoren uitgezet en algemeen rondje gemaakt. Er was niets bijzonders aan de hand met het hoofdbedrijf. Ik heb nog een keer de brandbluspomp bijgezet om via de aangekoppelde brandslangen water op de walkways te krijgen, maar hierdoor kreeg ik een drukalarm op het koelwater. Ik heb de pomp weer gestopt, zeker ook omdat de drencherpomp prioriteit had. Ik heb ook alle bediening op lokaal gezet, om te zorgen dat alles bij zou blijven staan en niet via de computer uit zou kunnen vallen. Ik heb ergens een keer gezien dat luchtcompressor 3 was gestopt. Nummer 2 lag open voor onderhoud en nummer 1 stond normaal te draaien. Ik heb nummer 3 handmatig weer bijgezet. Later is compressor 3 weer uitgevallen, waarschijnlijk door het slingeren (oliepeil alarm). De kapitein had moeite om de wind op de kop te houden. Hij wilde een van de sternthrusters bij hebben, maar dan moeten minstens twee hulpmotoren bij staan. Normaal gesproken springt een extra hulpmotor automatisch bij, maar ik wilde geen risico nemen, dus ik heb de motor vanuit de machinecontrolekamer zelf gestart. Dit gaf geen problemen en toen deze er later mee ophield, heeft hij een bowthruster bijgezet. Deze functioneerde later ook niet naar behoren.

Een van de keren dat ik beneden was, heb ik een hulpmotor, die was uitgevallen, weer gestart en ik heb beiden op semi-auto gezet, zodat ze niet uitgezet konden worden door de computer, natuurlijk wel bij een alarm. Ergens heeft de derde stuurman melding gemaakt dat het roer niet meer reageerde zoals normaal. Wanneer hij dat heeft gezegd, weet ik niet meer en wat hij ermee bedoelde, weet ik ook niet. Een van de laatste keren dat ik beneden was, was er slechts een halve pagina alarmen over communicatie met computers, dit is zeer weinig in vergelijking met de pagina's vol van hiervoor. Ik zag dat er met PLC-3 in de achtermachinekamer geen communicatie meer was, vandaar dat er van het achterschip vandaan geen alarmen meer binnen kwamen. Op het laatst, een klein uur voordat we van boord zijn gegaan, is ook de tweede stuurmachinepomp uitgevallen. Hierdoor konden we niet meer sturen. Op dat moment draaide de hoofdmotor nog wel stationair. Ergens heeft de kapitein gevraagd hoe het zat met de brand. Meestal zat er iemand in de koffiehoek recht overeind om dit door te geven, maar op dat moment net niet. De tweede machinist stond op om bij het kopieerapparaat het aan de kapitein door te geven. Op dat moment maakte het schip weer een haal en viel de tweede machinist met het kopieerapparaat boven op de kok. Volgens mij heb ik, in de periode dat er geen brand was, een blik op de clinometer geworpen. Ik heb toen gezien dat we 35° à 40° over bakboord slingerden en dat de maximale uitslag iets boven de cijfers stond, maar hoeveel weet ik niet precies. Op gegeven moment kregen we melding dat de helikopters vrij snel zouden komen. Ook werd toen duidelijk dat er maar acht personen per keer met de helikopter mee konden. Direct was ook duidelijk wie er de

eerste keer mee zouden gaan: de kok en de tweede stuurman, omdat deze gewond waren, de drie matrozen en de drie leerlingen.

De kapitein, eerste stuurman en ik hadden gedrieën besloten dat de bak de beste plek was om mensen te evacueren. De eerste stuurman, bootsman en ik zijn toen met de acht bemanningsleden voor de eerste helikopter naar voren gegaan. Op het dek van het deck office is er een deur van de accommodatie naar stuurboordcasing. Daar was rook. Ik liet de leerling deze deur openhouden. Samen met de bootsman ben ik toen één dek lager gegaan om de deur naar het bakdek te openen. Zodoende kwam er ventilatie om de rook te verdrijven.

Op de bak aangekomen hebben de eerste stuurman, bootsman en ik stuurboordanker klaar gemaakt om te laten zakken. Op commando van de kapitein heeft de bootsman de bandrem losgedraaid. Het anker viel. Steeds hebben we de bandrem aangedraaid om even te stoppen, op gegeven moment was dat bij vier lengtes. De bandrem is weer opgedraaid en bij het weer aandraaien ging dit gepaard met een enorme vonkenregen. Dit anker hebben we verspeeld. Het handwiel was enorm vervormd, gelukkig geen gewonden.

We hebben het bakboordanker klaar gemaakt en het duurde lang voor we toestemming van de kapitein kregen om dit te laten vallen. Ik heb toen ook een helikopter gezien. Op bepaald moment kregen we order om heel langzaam anker te vieren. Kapitein heeft dit meerdere malen herhaald. Steeds vierden we het anker om weer te stoppen, op bepaald moment bij vijf lengtes. Ook kreeg de eerste stuurman op bepaald moment opdracht van de kapitein, om bij de sloepen te kijken naar de vordering van het vuur.

De eerste stuurman kwam weer terug in stuurboordcasing en de kapitein gaf iets daarvoor aan dat we allen naar de sloepen moesten gaan. Ik begreep uit zijn stem dat we nu moesten en dat het onze laatste kans was. Ik heb met de bootsman de bandrem extra stevig aangedraaid. Toen was ook de eerste stuurman voor gearriveerd. We hadden opdracht om via kombuis te gaan. De eerste stuurman en ik liepen achter aan de groep, met overlevingspak in onze hand.

Ik heb met de kapitein geen overleg gevoerd wat te doen met de hoofdmotor alvorens het schip te verlaten. Later in de sloep hoorde ik waarom de hoofdmotor was aangelaten.

In de kombuis aangekomen keek ik door het raam, over de flumetank heen en zag één grote vuurmassa. De eerste stuurman zei: "iedereen eruit naar buiten". In de kombuis was het één groot zootje, het leek een grote jus massa. Toen we buiten kwamen, was de ploeg vanaf de brug ons reeds gepasseerd en zij zaten reeds in de sloep. De tweede machinist stond bij de trap om iedereen te assisteren. Samen met de tweede machinist ben ik, als laatste, naar de sloep gegaan. De kapitein stond bij de deur van de sloep.

Binnen in de sloep vroeg de kapitein om een mes om iets los te snijden. Weer binnen gekomen hebben meerdere mensen minimaal drie maal koppen geteld, 15 man. Iedereen heeft zich vastgegespt. De mensen die hiermee problemen hadden, zijn daarbij geholpen. Toen iedereen vast gesespt was, heeft de eerste stuurman de motor gestart. Ik heb de borg voor de releasehaken verwijderd en de kapitein heeft aan het releasekoord getrokken. Even leek de boot te weigeren, maar toen gingen we. Met een harde klap kwamen we tegen de huid en, naar mijn idee vrijwel direct

U 8

daarna, raakten we het water. Bij het vallen van de sloep zijn mijn gordels losgekomen, hoe precies weet ik niet.

Toen we in het water kwamen, zijn we weggevaren. Hierbij hebben we een aantal malen de huid en bulb geraakt. De eerste stuurman stuurde en is op een gegeven moment afgelost door de kapitein. Ik kreeg toen de VHF in mijn handen om communicatie te onderhouden. Het zou toen nog twee uur duren voordat we opgepikt zouden worden. We hebben in de sloep een paar keer een harde klap gehad, door een golf. Het was moeilijk om een koers te vinden, waarop de sloep redelijk goed lag. Iedereen had last van zeeziekte.

In het begin was de helikopter ons nog wel eens kwijt, maar de laatste anderhalf uur heeft één van de helikopters ons continu in de schijnwerpers gezet. We hadden twee SART's in de sloep, deze zijn volgens mij beide geactiveerd. De tweede pas toen de eerste niet functioneerde, maar niet twee tegelijk. Volgens mij, maar dat weet ik niet zeker, was de EPIRB niet mee.

Op het laatst was het nog een kwartier voordat het reddingsschip zou komen. Iedereen is zich toen gereed gaan maken. We wisten toen nog niet hoe we precies gered zouden worden, maar de bootsman had op suppliers gevaren en wist te vertellen dat we een grote Zodiac konden verwachten. Ik heb toen de deur van de sloep geopend. Op gegeven moment zat de Zodiac met de boeg bijna in de deuropening, maar het werd duidelijk dat dit niet zou werken.

Op gegeven moment werd duidelijk dat we moesten springen. De Zodiac zou drie à vier man per keer mee kunnen nemen. Samen met de eerste stuurman ben ik in de deuropening gaan zitten om de mensen goed voor te bereiden. We hebben het pak nagekeken, ook of de flap bij het gezicht goed zat. Iedere keer zetten we het lampje aan en iedere keer heb ik de persoon geïnstrueerd om direct in het water op de rug te gaan liggen.

De kok, als gewonde, was de eerste die zou springen. Binnen tien seconden hadden de mensen in de Zodiac hem al te pakken. De eerste keer gingen er drie man met de Zodiac mee. Ik heb het deurtje van de sloep weer gesloten. Ik moest me goed vasthouden en moest vrij ver naar buiten hangen om de deur te sluiten. Op gegeven moment maakte de sloep een enorme haal, waardoor duidelijk werd dat het nog niet voorbij was.

De laatste vier waren de kapitein, eerste stuurman, bootsman en ik. Toen de Zodiac bij ons was, hebben we nog even gewacht, omdat we een golf van zeeziekte hadden. Daarna zijn we gevierd achter elkaar in het water gesprongen, in de Zodiac gehesen en naar de supplier gevaren. We zijn daar heel goed opgevangen met soep en droge kleding. De mensen die wilden, konden naar huis bellen.

Het overleg tussen de kapitein, eerste stuurman en mijzelf is gedurende gehele periode bijzonder goed verlopen, er zijn geen discussies geweest. Er is niemand van de gehele bemanning op enig moment in paniek geraakt.

Tijdens de gebeurtenissen aan boord tot en met schip verlaten was het mijn indruk dat van ons team (kapitein, eerste stuurman en ikzelf) ieder, indien noodzakelijk, zijn leven had gegeven om de overigen te redden.

3. *Op 20 december 2005 heeft een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart als bedoeld in artikel 12 van het Koninklijk Besluit van 17 december 1932, Stb. 621 (laatstelijk gewijzigd bij besluit van 18 december 1972, Stb. 755), gehoord*

Eerste stuurman R.J. Vogel:

Ik sta achter mijn verklaring als afgelegd voor de Scheepvaartinspectie, alsmede bij de verklaring afgelegd op 12 en 13 januari 2005 ten kantore van Wagenborg. Dek III (weather dek) was niet geheel vol. De secu's op de benedendekken staan van boord tot boord, waarbij het ruim in twee helften is opgedeeld, en worden vastgezet met pushers. Volgens mij zat er papier in de secu's. Het zware stuk lading stond apart gesjord op dek I, met web lashings. De pushers zijn per twee op een onderstel opgesteld en kunnen dus ook niet door bewegingen van de scheepswand eenvoudig wegvallen. Op dek III is er ongeveer één meter ruimte tussen de secu's en de scheepswand. Op de lagere dekken is dat minder. We hebben altijd wel gevaarlijke lading aan boord. De hoeveelheid verschilt per reis. Het carbid hebben we vaker gehad, maar gaat niet elke week mee. Carbid wordt niet met speciale voorschriften gesjord, maar gewoon met zes web lashings. Het was een open trailer met een dekzeil. Geen gesloten trailer van staal. De trailer komt verzegeld aan boord. We hebben die niet opengemaakt. De trailer was gemarkeerd met een sticker voor gevaarlijke lading. Als de trailers verzegeld zijn en zeevast staan, dan wordt er verder niet gecontroleerd. Dat is immers dan al gebeurd. Er zijn in het IMDG standaard afspraken met de lader over hoe de lading in een dergelijke trailer moet worden gesjord. In dit geval zag de trailer er goed uit en waren de papieren in orde zodat ik geen reden had om extra te controleren. Het normaal aantal ogen voor bevestiging van lashings aan een trailer is zes. Als er ogen ontbreken bij een trailer, dan wordt die geweigerd. Bij aanlevering krijgen wij het lading cognossement. Daarop staat de inhoud van de trailer en de handtekening van de lader. Daar zit dan ook een dangerous goods declaration bij. Tijdens aanvang lossing krijg ik al de gegevens over de nieuwe lading. Deugdelijkheid van de stuwage kan ik alleen aflezen aan de handtekening van de lader. Normaal maken wij zelf geen berekeningen over de kracht die de lashings te verduren krijgen. Een trailer veert niet meer, want voor het aan boord komen wordt de lucht uit de veringen gelaten. De trailer wordt met drie lashings per zijde vastgezet, die ieder tien ton hebben kunnen. Het gewicht van de trailers zal inderdaad zo'n vierentwintig ton geweest kunnen zijn. Een trailer is in onze ogen lichte lading. Wij hebben met deze lashings nooit problemen gehad. De hoofdreden om over te gaan van kettingen op web lashings is, voor zover ik weet, dat de kettingen voor de bootwerkers te zwaar werden bevonden. Wij hebben certificaten van goedkeuring van de lashings. Toen de dienst werd opgezet, was alles nieuw voor beide partijen. Nu werken er vaste mensen op deze dienst en is iedereen goed op elkaar ingespeeld tussen bemanning en stuwadoors. De stuwadoors werken voor zover ik weet voor Cobelfret. Ik wijt de problemen nu toch aan de extreme slingering waarop een en ander niet berekend is. Er waren ook nog containers met hars aan boord. De gevaarlijkste lading (klassen I en IV) staat zoveel mogelijk achter op het schip, ver van de accommodatie. Alles wordt volgens de *segregation model geladen*.

De reisvoorbereiding wordt gedaan door de tweede stuurman en gecontroleerd door de kapitein. Het is een lijndienst en dus is de reisvoorbereiding steeds hetzelfde, met kleine aanpassingen wegens weer of bijzondere omstandigheden. Die ochtend heb ik niet zelf de weerberichten gezien. Tijdens lossen en laden heeft de kapitein mij gesproken over de weersvoorspellingen. Ik herinner me dat we wisten dat we goed moesten sjoeren die dag. Weerkaarten zijn geschreven maar de kwaliteit daarvan is bij ons aan boord slecht. Op de 7e januari heb ik geen weerkaart gezien en op de 8ste ook niet. Wel zag ik na vertrek het weerbericht. De voorspelling was voor de "Schieborg" niet verontrustend, al zou het wel slecht weer worden. De "Schieborg" is in vergelijking met andere schepen een goed zeeschip. Dit was voor het eerst in vijf jaar dat ik met de "Schieborg" vast water op de bak heb gezien. Het weer klopte niet met wat ik met de kapitein vóór de reis besprak. Wat voorspeld was, was veel lichter weer dan dat wij ervaren hebben. Er waren weinig mogelijkheden om binnen de limieten te blijven en toch de stabiliteit te verbeteren. De limiet voor de stabiliteit bij deze belading is naar mijn mening 1,20 meter. Ik wist pas later (na vertrek) dat de golfhoogte wel eens hoger dan de 5,5 meter zou kunnen zijn waarop de ladingslimieten zijn berekend. Ik weet dat de berekeningen en aanbevelingen gebaseerd zijn op deze golfhoogte. Wij overwogen niet om in de Oostzee te blijven, omdat het weer in Skagerrak het slechtste zou zijn en wij meenden voor de ergste storm over te lopen. Wij dachten op basis van het weerbericht dat het stormgebied hoger zou zitten en wij zijn dus ook meer om de west gegaan om verder buiten de kust te komen en om later een zuidelijker koers te kunnen gaan sturen. Ik was overigens niet betrokken bij de beslissing om toch naar buiten te gaan. Achteraf gezien hadden we ook door het Kielerkanaal kunnen gaan. Daar wordt nu wel over gesproken. Toen niet. Ik ben me niet bewust van een veranderd beleid van de rederij bij slecht weer.

De asgenerator stond bij en wij draaiden met de hulpgenerator parallel. Het afslacken gebeurde niet alleen vanwege de asgenerator, maar ook omdat we paaltjes gingen pikken. In de loop van mijn wacht slackten wij nog verder af. Op een gegeven moment is de asgenerator er toch afgegaan. De benedenruimen zijn met een slingerend schip niet goed toegankelijk, maar er is een goed overzicht van de ruimen door aanwezigheid van camera's. Ik heb meerdere malen via de camera's inspectie gedaan. Pas op het allerlaatst was daar wat rookontwikkeling op te zien. Dat was laat in de middag. De camera's zijn tot het laatst blijven werken. Normaal ga je bovendecks van de machinekamer naar de stuurmachinekamer. Er is een binnendoorgang, maar die is meer voor noodsituaties. Tussen de middag op de 8ste was alles nog wel begaanbaar. De "Schieborg" slingerde toen zo'n 10° à 15°. Toen wij bezig waren met het reparatiewerk nadat het schip vast water over gekregen had, is het schip niet bijgedraaid of rond gegaan. Eerder die dag toen de brandslang overboord hing, draaiden we wel 90° bij. Qua zeegang ging dat nog. Ik was net weer boven toen rond vier uur de stagiaire meldde dat ze rook had gezien. Ik wist toen na verificatie in het ladingboek dat dit in het gebied was waar de carbid stond. Ik was er niet bij toen er eerder een brandalarm zou zijn geweest. Mij was dat ook niet bekend toen. Ik kon de rook niet zien, maar er is toen na overleg met de gezagvoerder toch algemeen alarm gegeven om een inspectieteam te vormen. We lagen op dat moment te steken en maakten grote halen. Wij gingen aan stuurboordzijde naar achteren en ik zag toen schittering van vuur tegen de huid van het schip ter hoogte van het mooring

deck. Ik wist welke lading daar stond, maar de lading lag al om en tegen de bakboordzijde aan. De trailers waren omgevallen. De rij met cassettes stond nog gewoon overeind. Ze schoven wel heen en weer. Zoals ik het zag, is de brand niet begonnen bij de trailer met carbid, maar in de daar nog achter gelegen lading tegen de bakboordzijde aan. Voor zover ik weet zat daar echter niks brandbaars in die lading. Wat het precies was weet ik niet. Er stond in elk geval een tanktainer. Ik heb daar nog informatie over gevraagd aan de brug, maar kreeg die niet meer omdat men gezien de omstandigheden niet meer in staat was die informatie te geven. Wij hebben toen gevraagd om het *fireteam* samen te stellen en naar het mooring deck te sturen om met perslucht te blussen. Ik heb niet overwogen om door de schroefastunnel naar achteren te gaan. Daarvan zit de uitgang aan bakboord, waar alle lading lag en wij konden er daar dus niet uit. Toen ik na verblijf met de tweede stuurman in het hospitaal weer op de brug geroepen werd en ik naar achteren keek, zag ik direct dat de brand niet meer door onszelf te blussen was. Ik zag ondertussen niet veel van het weer, maar het leek van alle kanten te komen, zodat we zelfs met het steken niet konden voorkomen dat we grote halen maakten. Vóór de brand ben ik met de HWTK nog in de garage op inspectie geweest. Daar staan normaal wat vuilcontainers en pushers, maar de pushers waren op dat moment natuurlijk in gebruik. Ik was niet boven toen de kapitein besloot om het schip te verlaten. Ik overlegde wel steeds met hem over de opmars van het vuur richting de accommodatie. De stuurmachine viel uit voor het ankeren, maar de directe reden voor het ankeren was om de snelheid uit het schip te halen zodat de helikopter mensen van boord kon hijsen. Het bakboordanker hebben wij ook met de bandrem uitgebracht. Ik heb niet overwogen om het uit te pompen. Ik heb begrepen dat de kapitein toen gepoogd heeft om de vaart over de grond te verminderen. Toen het uitbrengen van het bakboordanker goed leek te gaan, ben ik op verzoek van de kapitein nog eens op de flumetank gaan kijken om het vuur te inspecteren. Ik heb de gezagvoerder toen gemeld dat we, als we het schip wilden verlaten, nog ongeveer 15 minuten de tijd hadden. Bij terugkeer richting de bak werd toen de instructie gegeven om het schip te verlaten. De survivalpakken bevonden zich allemaal op de brug en werden verstrekt toen iedereen voor het eerst naar de brug geroepen werd. Ik heb getracht het pak aan te doen, maar deed het weer uit omdat er niet goed in te werken was, mede door de vaste handschoenen die aan het pak zaten. Dat hebben we nu niet meer. We hebben nu ritsen waar je je hand uit kan doen. De sjorringen van de reddingsboot waren op zich goed gangbaar, maar waren niet heel eenvoudig te bedienen door de handschoenen aan de pakken. Op het moment van het verlaten van de sloep zag ik wel dat er een helikopter was die ons in de gaten hield. Daarvoor zag ik dat er een helikopter was maar wist ik niet of die ons goed zag. Het overbrengen van de bemanning van de sloep naar de rubberboot van de supplier was uitputtend werk. Wij realiseerden ons dat het zonder overlevingspakken niet te doen geweest zou zijn en zijn eens te meer overtuigd van de waarde van een goed werkende reddingssloep. De clinometer verdraai je niet met de hand. Dat doet hijzelf. Je kan hem alleen met de hand terugzetten. Bij een 80° slinger zou het schip niet meer recht moeten komen. Ik schrok ervan toen ik dat zag. Wij hebben inderdaad overwogen om het achterdek geheel nat te houden vanaf de flumetank, maar het was eenvoudig te gevaarlijk om daar aan dek te zijn. Ik ben daar zelf een paar keer geweest maar lopen kon je er niet. Achteraf weten wij dat het hele bovendeck van dek II gesmolten

U 8

is. Op het moment van de brand wist ik dat niet. Wij hebben niet overwogen om een gedeelte van het schip met CO2 brandvrij te maken. Daar is op dat moment ook niet over gedacht. Bij het aandoen van de *safety belts* bleek tijdens het inschepen in de reddingssloep dat het ingespen moeilijk verliep. Uw verwijzing naar problemen met verdraaiend staaldraad komt mij niet bekend voor. Er zijn sinds het ongeval ook aanpassingen doorgevoerd aan de reddingssloep. Het gedeelte van de flumetank dat niet met antislipverf is behandeld is glad. Ik heb promotie gekregen van kantoor uit om als eerste stuurman te mogen varen op dit schip. Daar heb ik verder ook de benodigde cursussen voor gelopen. Ik heb de middelbare MAROF-opleiding doorlopen. Ik vind dat ik voldoende kennis heb, maar het varen is natuurlijk toch een continue leerproces.

Hoofdwerktuigkundige F. Grootkarzijn:

Ik blijf bij de verklaringen zoals afgelegd op 12 en 14 januari 2005 ten kantore van de firma Wagenborg, alsmede bij de verklaring afgelegd voor de Scheepvaartinspectie.

Voor de reis, om twaalf uur, heeft de kapitein bij het eten gemeld dat er slecht weer kwam. Wij kunnen lang met de asgenerator doorvaren. Op de brug en beneden wordt die in de gaten gehouden. In de nacht van vrijdag op zaterdag was er niemand beneden. Bij *misfiring* krijgt de dienstdoende machinist alarm in de hut. De *misfirings* zijn op grafieken ook zichtbaar zodat je kan zien als het erger wordt. Na een *misfiring* kan je de asgenerator niet meer bijzetten.

Nadat het water op de bak kwam, is vrij snel het algemeen alarm gegeven en wij zijn toen met z'n allen naar de brug gegaan. Je kon toen op zich nog wel in de machinekamer zijn. Alles was zeevast en er rolde niks. Er kwam na het eten 's middags wel behoorlijk wat olie uit de schroefaslagers. Dat kwam door de sterke slingering. Wij hebben dat toen verholpen. Toen wij naar de brug gingen draaide alles nog; hulpmotor, hoofdmotor en stuurmachines. De eerste stuurmachine viel een uur na het ontdekken van de brand uit. Het *may day* was toen al uit. Om ongeveer 19.30 uur, anderhalf uur voordat we van boord gingen, viel de tweede stuurmachine uit. Er is een noodstuurinrichting op de pompen achter. De kabels van de stuurmachines lopen allemaal onder dek 3 en deze waren verbrand, ondanks dat ze ruim een meter van het plafond afzaten. Dat is de reden waarom de stuurmachines uitvielen. 's Ochtends heb ik met de nieuwe derde machinist nog de ronde gemaakt. Toen ben ik via het duikbootluik naar de stuurmachinekamer geweest om de roerkoning te smeren op verzoek van de tweede machinist en ook om te horen of er nog bijzondere geluiden te horen waren. Dat was niet het geval. Later (de laatste keer dat ik in de gewone machinekamer kwam) zagen we bij opening van de deur naar de tunnel dat er rook in de tunnel stond. We zijn er daarna niet meer geweest. Met de zes computers aan boord kan je alle functies bedienen. Ook vanaf de brug dus. Maar vanaf de brug kon ik de drencherpomp niet starten. Dat heb ik toen vanaf een scherm beneden gedaan in de controlekamer. Daarbij moest ik nog wel met de hand de afsluiter naar de sprinklerinstallatie lokaal met een hydraulische handpomp openen omdat dat op de computer niet ging. Voor zover ik weet is er in de stuurmachinekamer zelf geen brand geweest. Een van de elektromotoren in de stuurmachinekamer is – waarschijnlijk door overbelasting – ook verbrand.

Zaterdagochtend om 10.00 uur hebben wij binnen nog een *schip verlaten* oefening gedaan. Toen het vuur zich op een gegeven moment snel uitbreidde, werd duidelijk dat de brand met de middelen die wij hadden niet te blussen was. Toen de "Schieborg" voor de Eemshaven lag, is er een andere HWTK aan boord geweest die zich over de stuurmachines heeft bekommerd om het roer van de "Schieborg" in de middenstand te brengen. De bergers waren daar niet in geslaagd.

4. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van 4 januari 2006 van de Raad hebben – aanvullend – verklaard:

Kapitein H.E.F.E. Bos:

Ik blijf bij de verklaringen die ik heb afgelegd voor de Scheepvaartinspectie, met de daarbij gemaakte aantekeningen, alsmede bij de verklaringen afgelegd ten overstaan van de KLPD. Wij krijgen de weerberichten per e-mail binnen en daarnaast bekijk ik de NAVTEC en beluister ik de BBC. De weerkaarten worden speciaal voor ons vertaald. In de gehele periode waarin de ramp zich voltrok, kregen wij nooit een behoorlijke weergave van de weerkaart. Vrijdagavond heb ik de weerberichten nog beluisterd. 's Nachts neemt de stuurman dat over en die informeert mij dan over de ontwikkelingen. Ik heb de barometer die avond bekeken maar ik herinner me daarover niets in het bijzonder. Er is geen afspraak dat wij bij extreem weer extra gewaarschuwd worden. Er was op het moment van het uitvaren voor mij geen aanleiding om te overwegen door het Kielerkanaal te gaan. De reden om wat verder naar buiten te steken was om verder van de lage wal af te blijven. Mijn doel was om zo snel mogelijk vóór het weer over te lopen, maar ik vond het toch nodig om eerst in totaal zes mijl om te varen om wat verder uit de kust te komen. Dat betekende hooguit een omweg van een half uur. In mijn afweging om uit te varen nam ik zowel de significante golfhoogte als de versnellingen in mijn overwegingen mee. Met koers en vaart van het schip probeer je de versnellingen te beïnvloeden. Dat doet men op ervaring opgebouwd in de laatste jaren. Dat hebben we in de afgelopen jaren onder soortgelijke en zelfs zwaardere omstandigheden wel vaker gedaan. Het voorspelde weer op 8 januari hebben we goed doorstaan. Ik wist dat het wel een storm van meer dan negen Beaufort uit het zuidwesten tot westen kon worden. De verklaring op bladzijde 13, punt 43, van het rapport van mijn verslag afgegeven voor de KLPD kan tot misverstand aanleiding geven. Weersafhankelijk wilde ik de mogelijkheid hebben om meer de Duitse bocht in te varen, om dan later weer meer tegen de wind in te kunnen steken. Om 12.00 uur nam de wind weer wat af en we zijn toen wat zuidelijker gaan sturen, met behoorlijke stuurdruk en slechts een kleine slagzij. Om 14.00 uur verslechterde het weer in een tijdsbestek van seconden met winden en golven van zuid tot west. De grote golf die het voorschip raakte en schade aanrichtte hebben we op de brug geen van allen zien aankomen. Deze extreme omstandigheden had ik nog nooit eerder gezien in mijn langjarige ervaringen op zee. Voor dat soort omstandigheden waren wij niet gewaarschuwd. Ik sprak na het voorval ook nog met de kapitein van de "Admiral", die ons gerelayed heeft. Die had ook moeite ondervonden. De kapitein van de "Taipan Scan" die in de haven van Esbjerg van

U 8

14 trossen afsloeg rondom 14.15 uur en die ik ook later sprak, was verbolgen over het feit dat hij niet over de extreme omstandigheden geïnformeerd was. Volgens het CSM hebben wij het maximum aantal sjorringen aangebracht. We hebben niet specifiek overwogen om meer sjorringen aan de carbidtrailer aan te brengen dan dat er ogen aan de trailer zaten. Gezien alle omstandigheden en de gedragingen van het schip, vonden wij dat niet nodig. Er is op andere plaatsen overigens rekeninghoudend met het weer wel extra gesjord. Toen er na een hoge golf een grote slinger naar stuurboord werd gemaakt, ontstond er een enorme vuurzee aan dek. Op dat moment besloot ik om helikopterassistentie te vragen. Omdat wij zoveel secu's met papierrollen aan boord hadden, die een vertragende werking hadden op de brand, durfde ik op de komst van de heli's te wachten. Op uw vraag of ik in een volgend geval anders zou handelen, moet ik zeggen dat ik dat niet met zekerheid weet. Er komen bij de beslissing om uit te varen zeer veel factoren kijken en daar is het weer er slechts één van. Ik voel mij overigens in alle omstandigheden gesteund in mijn beslissingen om al dan niet uit te varen door de rederij en de charteraar. Ik ken de richtlijnen van de fabrikant voor de weblashings, maar wij werken gewoon met de speciaal voor de schepen ontwikkelde en berekende specificaties in het CSM. De stagiaire melde volgens mij eerst vonken en daarna rook. Ik ben toen gaan kijken en zag dat ook. Dat was helemaal in de zij aan bakboord en was van beperkte omvang. Alles lag toen daar op een hoop op zijn kant. Ik ben tien maanden nadat het eerste schip van deze serie in de vaart kwam aan boord gekomen en had dus geen bemoeienis met het bemanningsplan. Gemiddeld is de gevaarlijke lading aan boord ongeveer tien tot vijftien procent van de totale deklading. Het losslaan van de lading in een trailer waardoor die lading uit de trailer komt, komt in feite vrijwel nooit, dat wil zeggen hooguit eens per jaar, voor. De secu's zijn op dit schip nooit gaan schuiven. Ook op de andere schepen is dit nooit gebeurd. Het merk weerkaartschrijver is in principe goed. Naar aanleiding van de verklaringen van stuurman afgelegd voor een commissie van de Raad voor de Scheepvaart op 20 december 2005 heb ik nog de volgende opmerkingen:

- Het beleid is dat ik als kapitein beslis om uit te varen. Dat is tijdens een OT-meeting met de rederij en Stora Enso nog eens aan de orde gesteld en dat blijft ook zo.
- Zelf zie ik meer in de beslissing om niet uit te varen dan om bij slecht weer door het Kielerkanaal te gaan.

J.P.J. den Breejen en P. Ras van IVW Toezichtaanpak Zeevaart, Toelating en Continuering:

Per schip wordt er een certificaat afgegeven waarin bepaald wordt welke bemanningssamenstelling aan boord hoort te zijn. Bij de eisen om als kapitein te varen is de vaartijd een criterium. Drie jaar vaartijd als stuurman in combinatie met certificaten, dan wel twee jaar vaartijd waarvan één jaar als eerste stuurman. Alle opvarenden hebben naar onze mening de juiste bevoegdheden. De beheerder dient een plan in. Dat plan wordt door de inspectie beoordeeld. Uiteindelijk mondt dat uit in een bemanningscertificaat. Voor de "Schieborg" is een kapiteinsbevoegdheid "alle schepen" vereist. De kapitein vraagt die bevoegdheid zelf aan en die aanvraag wordt op papier getoetst, behalve de medische toetsing vanzelfsprekend. Voor zover wij

hebben kunnen controleren, voldoet de kapitein aan alle eisen. Dat geldt ook voor het schip en de rest van de bemanning. De wetgever heeft de diplomavereisten vastgesteld.

H. Overrijnder van IVW Toezichteenheid Zeevaart, Inspectie Gevaarlijke Stoffen:

Carbidvoorschriften worden beschreven in de IMG code. Die voorschriften zijn talloos. Op het gebied van verpakking wordt onderscheid gemaakt naar soort product (stukgoed of IBC), maar het dient in elk geval een deugdelijke verpakking te zijn. Ik heb niet kunnen controleren of het hier om IBC of stukgoed ging. De desbetreffende stempel was door de brandschade niet meer te zien. Ik ben er vrijwel zeker van dat de carbid de bron van de brand is geweest. Daar moet water bijgekomen zijn. Mijn inschatting is dat de brand ontstaan is doordat er lading carbid is omgevallen en er vervolgens water bijgekomen is. De andere aanwezige gevaarlijke stoffen hebben mijns inziens geen enkele rol gespeeld bij het ontstaan van de brand. Deels betrof het hier ongevaarlijke maar verwarmd vervoerde stoffen die een vlamptpunt hebben bij 300° Celsius en deels ging het om milieu-gevaarlijke stoffen. Voor zover ik weet, en ik heb dat nagekeken, stond er niets geladen achter de carbid dat aanleiding had kunnen zijn voor de brand. Weblashings worden door de bestaande regelgeving toegestaan, maar in een dergelijk incident als bij de "Schieborg" voldoen ze natuurlijk niet. De weblashings zijn van polyester en voldoen bij een brand vanzelfsprekend niet. Dit is de eerste keer dat ik met een dergelijk incident geconfronteerd word. Tot nu toe hadden wij geen aanleiding om opmerkingen te maken bij het gebruik van weblashings. Voor het overgaan van kettingsjorringen naar weblashings is toestemming nodig. Die was in het geval van de "Schieborg" aangevraagd en verleend. De kapitein mag er op vertrouwen dat de lading in de trailers goed gestuwd is als hij een getekend ladingcertificaat overhandigd krijgt van de afscheper. De praktijk wijst helaas uit, volgens preventieve steekproeven gedaan in Nederland, dat er in veertig tot vijftig procent van de gevallen toch niet juist gestuwd is in de trailers. De klembanden waarmee de deksels op de vaten worden vastgezet zijn geborgd met een pin. Die banden kunnen in principe niet losschieten door trilling of beweging van andere lading. Het oog van de trailer zou heel goed een zwak punt kunnen zijn geweest in deze omstandigheden. De wet bepaalt niet dat er meer ogen aan een trailer moeten zitten in geval van een trailer met gevaarlijke lading. Een en ander is gebaseerd op normale vervoersomstandigheden. Goed zeemanschap kan mijns inziens met zich meebrengen dat er bij storm extra gesjord wordt.

N. Alakopsa van Risk Fire & Safety Training BV:

Het is duidelijk te zien op de foto's dat de carbid gebrand heeft. Ik kan niet zeggen wat de oorzaak van de brand geweest is. Als ik verneem dat er vonken gezien zouden zijn, dan denkt men aan het ontbranden van carbid. Als carbid brandt dan is dat een felle brand die je goed ziet. Bij eerste aanraking met water ontstaat meteen een felle brand zonder dat een nadere ontstekingsbron nodig is. Of er ook rook vrijkomt en hoeveel en wat de kleur daarvan is zou ik moeten nazien. Vóór de

U 8

aanraking met water gebeurt er niets. De deskundige die direct na de brand aan boord is geweest constateerde dat er vaten carbid over dek rolden, waardoor er nog steeds nieuwe brand ontstond doordat uit die vaten carbid in aanraking kwam met water. De IMDG-code schrijft voor dat carbid met overvloedige hoeveelheden water geblust moet worden. In 2003 is op initiatief van Wagenborg onder andere op de "Schieborg" geoefend met brandbestrijding. In het verslag van de trainingen is toen wel geopperd om bluskanonnen op het bovendeck te plaatsen om de ladingbrand mee te bestrijden, maar dat is geen wettelijk voorschrift. Op de Maasvlakte geven wij trainingen in *advanced fire fighting*. Wij richten ons daarbij ook wel op de lading. Mijn indruk is dat er met de beschikbare middelen en gezien de omstandigheden – een ongeval met een van de bemanningsleden – onvoldoende capaciteit is geweest om de brand te blussen. Of het met meer bemanning en onder betere omstandigheden wel gelukt zou zijn durf ik niet te zeggen. Om een brand als deze te blussen heb je meer dan de twee straalpijpen nodig die er beschikbaar waren. Men had preventief misschien CO2 kunnen toelaten onderdeks. Maar ik weet toch niet of dat nut gehad zou hebben. CO2 koelt niet af, maar verstikt het vuur als het in een afgesloten ruimte wordt toegelaten. Op een weatherdek heeft CO2 geen effect.

M. ten Wolde van Wagenborg Shipping BV:

Ik ben rederij-inspecteur bij de firma Wagenborg, met technische en operationele verantwoordelijkheid voor onder andere de "Schieborg". De rederij geeft instructies voor de routing van de schepen. De invloed van het weer op de route is een factor die de kapitein moet beoordelen. Met de staf van de schepen is in overleg wel eens gesproken over een route door het Kielerkanaal, maar die is in de vijf jaar voorafgaand aan de ramp nooit gebruikt. Na de ramp is het weer besproken en is die mogelijkheid opnieuw onderstreept. Echter, het manoeuvreren met een groot schip in het Kielerkanaal is niet eenvoudig met veel wind. De kapitein hoeft geen toestemming te vragen om wegens weersomstandigheden niet uit te varen. Ongeveer een half jaar voor de ramp hebben wij in een lezing wel de interpretatie van weerberichten aan de orde gehad. Het is juist dat de weerkaartmachine niet goed functioneerde. Ik vermoed dat zulks aan atmosferische storingen te wijten is geweest. De betrokkenen vragen zelf hogere vaarbewijzen aan. Ik maak onderscheid tussen vaarbewijzen en promotie. Er zal meestal eerst een hogere vaarbevoegdheid moeten zijn verworven voordat er promotie kan worden gemaakt. De overgang van kettingsjorringen naar weblashings vond meen ik in 2002 plaats op verzoek van de afschepers. Ik was daar niet bij betrokken, maar ik ben mij ervan bewust dat de lashings bij brand kunnen wegvallen. Ik ken de aanbevelingen van de fabrikant omtrent zomer- en wintersjorringen, en ook de aanbevelingen op de twee maal vier sjorringen in de winter. Echter, de trailers hebben maar zes ogen. Wij kennen de aanbevelingen, maar hebben berekend op basis van versnellingsgegevens dat de zes sjorringen voldoende zijn. Over sjorring van carbid is nooit specifiek gesproken en er zijn nooit eerder problemen mee geweest. Dubbeldekscontainers mogen maximaal 57 ton zwaar zijn voor alle plaatsen aan boord. Bij stuwage in het midden van het schip is de versnelling lager en zijn derhalve hogere gewichten toegestaan. De rederij geeft sjoringsvoorschriften tot een bepaalde golfhoogte. Binnen die golfhoogte hoeft de kapitein geen extra maatregelen te nemen. Er staat nergens in het *cargo security*

manual (CSM) dat de kapitein bij meer dan 5,5 meter hoge golven niet uit moet varen. Wel is er een aanwijzing dat bij zwaar weer de snelheid van het schip moet worden aangepast. Naar aanleiding van dit incident zijn wij bezig om een *motion monitoring* systeem te installeren op schepen, om de kapitein in zijn beslissing te ondersteunen om de bewegingen van het schip te reduceren. We doen dit in samenwerking met het bureau Veritas. Uitvaren of niet is nog altijd een beslissing van de kapitein. Ik heb niet meegemaakt dat er druk op de kapitein werd uitgeoefend om uit te varen, of anderszins. Na de ramp hebben wij de ladingcertificaten bekeken. De vaten worden in de trailer gescheiden door dikke planken, maar ik weet niet of ze ook in verticale zin verankerd zijn. Er is wel gesproken over het laden van dit soort gevaarlijke stoffen in gesloten containers, maar ik vermoed dat het aspect van ventilatie een rol gespeeld heeft in de beslissing om toch niet met afgesloten containers te werken. Of de ogen die aan de trailer zaten er na de brand nog waren, heb ik niet vastgesteld. Ik ben ervan overtuigd dat er voldoende focus is geweest van de bemanning op de juiste sjorring. Zelf vind ik dat dit schip voldoende bemand is. In overleg met Stora Enso, de stuwadoors, de kapitein, de eerste stuurman en de HWTK, is onder andere bepaald dat trailers geweigerd worden als er onvoldoende ogen aanzitten. SSPA heeft metingen gedaan naar slingeringen aan boord. SSPA is een Zweeds bedrijf gespecialiseerd in het meten van scheepsbewegingen. Bij voorspelling van significante golfhoogte van 7,5 meter is daarbij gewoon uitgevaren. Voorvallen waarbij er schade aan de trailers is ontstaan door het vallen van lading is, genomen over de drie betreffende schepen, een à twee keer per jaar. Uitgangspunt van het SSPA rapport bij de beslissing om uit te varen is de versnelling en niet de golfhoogte.

5. Het standpunt van de Inspecteur

Op 8 januari 2005 ontstond aan boord van het motorschip "Schieborg" een brand waarna het schip verlaten moest worden. Voor vertrek is op basis van binnengekregen weerberichten besloten dat het schip veilig kon vertrekken. Men voorspelde windkracht van 7 à 9 Beaufort uit zuidwestelijk richting, voor dit gebied niet onbekend. Het weerbericht wordt verkregen via de radio, Navtex en de Zweedse Meteorologische Dienst. Hierop staan onder andere vermeld de te verwachten windkracht, golfhoogte en temperatuur. Gezien het feit dat het schip op een vaste route voer tussen Gotenburg en Zeebrugge, waren de bemanningsleden bekend met de mogelijk te verwachten weersomstandigheden. Aan boord had het schip verschillende ladingssoorten waaronder zogenaamde IMO-lading, in het bijzonder carbid dat vervoerd werd in een zogenaamde "open container", afgedekt met zeil. De carbid zat in drums en vastgesjord in de container conform in de IMDG-code vastgestelde procedure. Het is bekend dat als carbid in aanraking komt met water er een zeer brandbaar mengsel zal ontstaan. In de CSM is opgenomen dat er bij het sjoorren van de lading, vanuit gegaan moet worden van een significante golfhoogte van 5,5 meter en de daarbij behorende versnelling. Dit zou betekenen dat bij hogere golfhoogtes onder andere extra sjorringen zouden moeten worden geplaatst of in het extreme geval het uitvaren zou moeten worden uitgesteld.

U 8

De kapitein besloot om op de 7de januari uit te varen met bestemming Zeebrugge. Er was volgens de kapitein geen reden om binnen te blijven liggen. Op de 8ste verslechterde het weer zodanig dat op bepaalde momenten windkrachten van 11 tot 12 ervaren werd.

Vanaf 08.00 uur tot 16.00 uur, het moment waarop de brand werd ontdekt, werd ten gevolge van het weergesteldheid met verschillende snelheden gevaren om het schip gaande te houden. Regelmatig maakte het schip ten gevolge van extreme wind en zeeegang flinke halen, waar op een bepaald moment ten gevolge van extreme golfbeweging schade aan het schip ontstond. Een deel van de lading op het weatherdeck begon te schuiven, wat een indicatie is dat sjorringen begonnen af te breken ten gevolge van de krachten die op de sjorringen kwamen. Op een bepaald moment ging een groter deel van de lading aan de haal en er brak brand uit.

Uit het onderzoek bleek niet onomstotelijk bewezen hoe de brand ontstond. De eerste stuurman verklaarde dat hij het eerste signaal van brand, rookvorming, niet in de buurt van de carbidcontainer zag. Tijdens de zitting op 4 januari 2006, verklaarde de getuige deskundige van de TEZ Gevaarlijke Stoffen, dat hij er bijna zeker van is dat het carbid de oorzaak is geweest van het ontstaan van de brand. Een feit is wel dat het omvallen van de container met carbid heeft bijgedragen aan een felle verbranding van de rest van de lading. Door de bemanning werd een poging gedaan om de brand te blussen, maar mede door de weersgesteldheid mocht dit niet baten. Door de hoge windsnelheden bereikte het bluswater de vuurhaard niet.

De brand greep snel om zich heen waardoor op een bepaald moment de kapitein besloot dat het schip moest worden verlaten. De reddingsactie daarna verliep goed, buiten wat lichte verwondingen van een paar bemanningsleden.

Met de weersinformatie die de kapitein binnen kreeg had hij niet optimaal kunnen voorspellen dat een dergelijk extreme fenomenale weersomstandigheid zich zou voordoen. De ladingpapieren waren in orde conform de van toepassing zijnde wet en regelgeving.

Wel vind ik dat er duidelijke procedures moeten zijn wanneer wel of niet uitgevaren zou mogen worden. Beperkingen die ontstaan vanuit de CSM moeten altijd in overweging worden genomen. Deze zijn hierin opgenomen ter beveiliging van het schip, bemanning en marine milieu. Tijdens de reisplanning had volgens mij kritischer naar de weersverwachting gekeken moeten worden, om een weloverwogen beslissing te kunnen nemen om uit te kunnen varen. Voor voorziene weersomstandigheden kun je plannen maar voor onvoorziene niet.

Een woord van waardering mag worden uitgesproken voor het evacuatie- en reddingsplan.

Gezien bovengenoemde acht ik de kapitein niet verantwoordelijk voor de scheepsramp. Een maatregel van tucht acht ik dan ook niet noodzakelijk.

6. De pleitnotitie van mr. G.J.W. Smallegange, raadsman van kapitein H.E.F.E. Bos, luidt:

Inleiding

Naar de oorzaak van en mogelijke lering uit het ontstaan van de schade aan schip en lading, de brand, het schip verlaten, is onderzoek gedaan door de politie (KLPD) op 12, 13 en 14 januari 2005. Tijdens dat politieonderzoek zijn de kantoorverklaringen van de kapitein, eerste stuurman en hoofdwerktuigkundige opgenomen, die zich in het dossier van uw Raad bevinden. Daarnaast zijn door experts der Scheepvaartinspectie de kapitein, eerste stuurman en hoofdwerktuigkundige gehoord op respectievelijk 19 en 21 januari en 3 februari 2005, gevolgd door een getuigenverhoor door een commissie uit uw Raad op 20 december 2005 van de eerste stuurman en de hoofdwerktuigkundige en het onderzoek ter zitting van heden. Uw Raad heeft ook het opgemaakte sea protest ontvangen. Gezien de gedetailleerdheid van deze verklaringen zal ik niet meer in (nog meer) details treden, maar dit pleidooi tot de relevante hoofdlijnen beperken.

Het schip

Gezien vragen bij de getuigenverhoren op 20 december 2005 ga ik wat dieper in op het getal 5,5 meter significante golfhoogte.

De "Schieborg" is een van drie zusterschepen voor wie een CSM ("CSM") is gemaakt na een onderzoek door een Zweeds gespecialiseerd bureau (SSPA), dat van 20 oktober 2000 tot 31 januari 2001 onderzoek aan boord van de "Spaarneborg" heeft verricht en aansluitend measurements heeft gedaan tot 4 mei 2001 (totaal circa zes maanden). Dit onderzoek is vermeld in het CSM, blz. 1 bovenaan, net boven het stempel "Approved" van de Nederlandse Scheepvaart Inspectie (NSI) en Preamble, blz. 1 voorlaatste alinea en hoofdstuk 9 van het CSM. Op blz. 8 van hoofdstuk 5 en blz. 4 van hoofdstuk 9 van het CSM staat dat dit manual berekend is en geldt is voor:

- de route Zeebrugge–Gotenburg;
- maximum significante golfhoogte van 5,5 meter;
- speed reduced in accordance with significant wave height shown in figure 1, chapter 3;
- maximum metacentric height (GM) is 2,08 meter.

De onderzochte weergegevens beslaan een periode van 10, 50 en 100 jaar (CSM H.9 figures 9.4, 9.5 en 9.6) en de periode 1961–1980 (CSM H.16). Voorts is tijdens het onderzoek van SSPA als slechtste weersomstandigheden ondervonden: windsnelheden van ongeveer 20 m/sec. en significante golfhoogte van ongeveer 5,5 meter met maximum golven tot 10 meter hoog, welke weersomstandigheden twee keer zijn ondervonden tijdens dit SSPA-onderzoek en wel op 13 en 15 december 2000. Dit verklaart mede waarom in het CSM met een maximum significante wave height van 5,5 meter is gerekend, zie blz. 8 H.5 en blz. 4 H.9.

Anders dan in de zaak "Stena Discovery" (uitspraak 8, 28 april 1999) was er geen *verbod* in de operationele restricties van de "Schieborg" en haar zusterschepen om uit te varen bij een significante golfhoogte van meer dan 5,5 meter. Juist omdat de

U 8

”Schieborg” en haar twee zusterschepen speciaal voor deze route en vervoer van hoofdzakelijk papierlading in secu’s zijn ontworpen en gebouwd (na waterbouwkundig laboratorium onderzoek), is men het vaargedrag der schepen bij met name slecht weer en het CSM daarna blijven volgen en op aanpassing blijven bezien, in overleg met NSI.

Gebleken is in de praktijk sinds 2000, dus over meer dan vier jaar, dat bij slecht weer van windkracht Beaufort 9, de schepen stabiel bleven met – naar verhouding met andere schepen – minder slingeren, zie de verklaringen van de kapitein bij NSI op blz. 3, vijfde alinea van onderen en kantoorverklaring no. 40. Ook is in de vier jaar gebleken dat weersomstandigheden met een significante golfhoogte boven 5,5 meter tot 6,0 meter geen problematiek voor de drie schepen vormen. Dit blijkt ook uit het feit dat in de periode tijdens de metingen door SSPA op 15 december 2000 het schip in het weergebied ”German Bight” voer (\pm een vierde afgelegd van het traject Texel naar Hantsholm) omstreeks 18.00 uur met een voorspelde significante wave height van 5,0–7,5 meter en geheel zonder schade voer, als blijktende uit het rapport van SSPA. Ik meld dit om het genoemde getal van significatie golfhoogte van 5,5 meter in het perspectief van de CSM-berekening en vier jaar ervaring met de drie zusterschepen en het CSM te plaatsen. Het CSM beveelt aan om als ”excessive acceleration” kan ontstaan, boven de waarden waarmee is gerekend in het CSM, dit te voorkomen door koersverandering en/of vaartvermindering, H.5, blz. 8 (noot) en H.9, blz. 4, punt 9.6. Dat is als blijktende uit de verklaringen ook gedaan.

Reisvoorbereiding

In Gotenburg heeft de kapitein voor vertrek de weersverwachtingen bezien en een weloverwogen vaarplan gemaakt dat er op neer kwam dat hij na vertrek voor het naderende slechte weer het Skagerrak uit zou zijn en op koers naar Texel zou varen. Het toen verwachte weer in de Noordzee zou niet van dien aard zijn dat hij, gezien de jarenlange ervaring met de drie zusterschepen van hem en zijn collega’s, kantoorverklaring no. 40, de reis niet zou kunnen aanvaarden. De map ”Voyage Planning” is aan uw Raad toegezonden. Bij en na vertrek is het schip en de lading op zeewaardigheid en zeevast staan gecontroleerd en toen in de vroege vrijdagavond er slechter weer werd voorspeld, is dit nogmaals gedaan en is – waar mogelijk – extra gesjord.

Om wat meer ruimte te hebben om op wind en zee te kunnen varen, was de kapitein wat meer om de West gevaren dan op andere reizen. Dit is in detail vermeld in de kantoorverklaringen en de verklaringen van NSI.

Weersomstandigheden

Het voorspelde weer en het actuele weer kwamen redelijk overeen vanaf vertrek tot aan zaterdagmorgen 8 januari 2005 omstreeks 11.00/12.00 uur. Koers en vaart werden aangepast en van circa 11.15 uur werd overgegaan op handsturen omdat de automaat ”off-course”-alarm begon te geven.

Omstreeks 14.00 uur is het schip getroffen door hevige wind tot 42 en 48 m/sec. Dat is meer dan Beaufort 12 en op schalen die doornummeren Beaufort 14/15. Daarbij werd het schip getroffen door een grote fenomenale golf van vast water tegen de voorkant brugopbouw aan bakboordhelft tot aan de ramen van het stuurhuis

(kantoorverklaring no. 55), waardoor grote schade werd opgelopen en er water in de opbouw binnendrong in onder meer een PLC-kast (voor communicatie van de computers onderling).

Kort daarop heeft het schip nog een haal over bakboord gemaakt, die de kapitein op 60° schatte. Op de clinometer is een uitslag van 80° afgelezen en die is gefotografeerd, welke foto bij de stukken zit.

Omdat de door de scheepsstaf beschreven wind en golven en de weerberichten grote verschillen vertoonden, is aan Svasek, een gespecialiseerd bureau, opdracht gegeven (via Meteo Consult) om dit te vergelijken. Die hebben een "predicted and updated" modelcalculatie gemaakt, gebaseerd op een 24 uur MOAA-model van het US Government, hetwelk uw Raad is toegezonden. Het rapport van Meteo Consult concludeert op blz. 18 en 19 en hier kort samengevat:

- dat de kapitein (zoals hij had gedaan) moest rekenen op windkracht Beaufort 10 tot 11, afnemend tot Beaufort 9 voor het traject van zaterdag 8 januari 2005 na 03.00 uur tot in de zaterdagmiddag;
- niet vermeld in de weersvoorspellingen was het samenkomen van een gebied van zeer hoge westelijke golven en zeer hoge zuidwestelijke deining, welke twee systemen botsten en waaruit en waardoor nog hogere fenomenale golven ontstonden. Dat was niet in de weersberichten aangegeven voor of ten tijde van de twee fenomenale golven die de "Schieborg" omstreeks 14.00 uur troffen.

De significante golfhoogte, die voorspeld was voor de route en tijd na vertrek lag in het Skagerak op 7 januari 2005 van 18.00–24.00 uur tussen 3 tot 5 meter; in Fisher/German Bight op 8 januari 2005 tussen 00.00–24.00 uur tussen 4 en 6 meter, afnemend naar 5 meter. Uit de MOAA-calculatie volgt ten tijde en ter plaatse van "Schieborg's" positie omstreeks 14.00 uur, een niet-voorspelde significante golfhoogte van 7,2 meter. De kans dat golven daadwerkelijk hoger waren dan 12,3 meter bedroeg 63%, zie het Meteo Consult-rapport, blz. 18 en 19 en tabel Wind Sea State Scales, blz. 154 en de Beaufortschaal op blz. 152.

Een van deze fenomenale golven trof de "Schieborg" en bracht de schade toe aan de "Schieborg", en een tweede fenomenale golf deed bij een helling tussen de 60° en 80° de lading overgaan. Deze omstandigheden waren niet voorspeld noch te verwachten: botsende golfsystemen met fenomenale golven (meer dan 14 meter) en slingeren tot 60° à 80°.

Het schip had tot aan deze fenomenale golven alle weersomstandigheden doorstaan. Het voorspelde weer kon men aan. In de ochtend is zelfs nog op de brug een drill gehouden. Tot omstreeks 14.00 uur, toen de bovenomschreven omstandigheden van buitengewone aard zich voordeden, was alles binnen de acceptabele grenzen die het schip en lading al vele malen goed en probleemloos had doorstaan, volgens de jarenlange ervaring van de kapitein en de stuurman (en hun collega's).

U 8

Emergency response aan boord

Nadat door het slingeren tot 60° à 80° over bakboord de lading is gaan schuiven en de door de kapitein aangegeven maatregelen waren genomen om dat schuiven zoveel mogelijk te voorkomen, zag men omstreeks 16.00 uur rook en liet de kapitein general alarm geven om de bemanning voor instructie op de brug te laten komen en niet in dit uitzonderlijk noodweer verspreid over het schip te krijgen op de brandstations. De reefer connecties zijn kort daarna afgezet en maatregelen voor brandblussen zijn genomen. Als blijkt uit de verklaringen woei het bluswater weg voordat het het vuur bereikte. Om van boven op het mooring deck te blussen, moest men perslucht gebruiken en daartoe werden voorbereidingen getroffen. Door een ongeval met de tweede stuurman trad hier vertraging in op. De tweede stuurman is behandeld en in het hospitaal gebracht. De brand had zich toen zover uitgebreid dat geconstateerd werd en aan de kapitein gerapporteerd werd dat het met de middelen en mensen die beschikbaar waren niet meer te blussen was. De kapitein liet via het algemeen alarm en over de portofoons de opdracht geven dat iedereen naar de brug moest komen. Dat is gebeurd. Uit de verklaringen blijkt dat het schip enorm slingerde. De eerste stuurman werd als het ware gelanceerd door de gang in de opbouw toen hij in opdracht van de kapitein de paspoorten etc. ging halen en kon zich door een inventieve maatregel voor een ongeluk behoeden, zie kantoorverklaring no. 44, verklaring NSI, blz. 9 vijfde alinea van boven.

Voor en bij het blussen zijn de gegevens voor de gevaarlijke lading aan dek en de blusmethodes daarvan bezien en uitgevoerd.

De ventilatie is uitgezet. De sprinklerinstallatie in de garage is bijgezet. De machinekamerventilatie is opengelaten. Deze maatregelen zijn bewust door de kapitein, en waar mogelijk in onderling overleg tussen de scheepsstaf, genomen.

Met alleen roermanoeuvres was het schip niet meer op wind en zee te houden en de kapitein heeft met behulp van de machine, de boegschroeven en de hekschroef en handsturen door de derde stuurman zo lang en zo goed mogelijk het schip op wind en zee gepoogd te houden.

De lekkage door schade aan de voorkant brug is zo goed mogelijk gedicht en met een takel is de waterdichte deur weer waterdicht getrokken. Dat heeft goed gewerkt.

De voortgang van de brand aan dek en de werking van de sprinklerinstallatie werd gecontroleerd en regelmatig werd rapport aan de kapitein uitgebracht. De rederij is gewaarschuwd via de emergency response door het alarmnummer van Dirkzwager. De positie is doorgegeven. De survivalsuits zijn aangetrokken toen dit nodig werd. Op een gegeven moment bleek dat het vuur zover begon te komen dat er gevaar bestond dat het schip niet veilig meer verlaten kon worden en/of het vuur de sloepen bedreigde. Mayday over de VHF en een DSC-bericht zijn uitgezonden.

Op een gegeven moment reageerde het roer niet meer en viel de noodstuurpomp uit omstreeks 19.00 uur. De helikopters vroegen het schip ten anker te gaan, hetgeen na een mislukte poging is gelukt met behulp van machinemanoeuvres. Bakboordsanker

is langzaam gevierd en hield. De helikopters gaven aan onder de heersende omstandigheden niet in staat te zijn de bemanning van het schip te hijsen en de kapitein besloot het schip daarna te verlaten met de stuurboordreddingssloep. Onder begeleiding van de scheepsstaf is de bemanning, na tellen van de personen en de kapitein als laatste, in de sloep gegaan, die onder het commando van de gezagvoerder te water is gelaten, waarbij enorme klappen tegen de huid gelukkig niet tot noodlottige schade aan de sloep hebben geleid.

Het verlaten van de sloep en het aan boord gaan van de Fast Rescue Boat is ook gecontroleerd uitgevoerd, gewonden eerst. Dat is allemaal goed gegaan. Om 01.50 uur in de zondagmorgen was de gehele bemanning aan boord van het schip "Esvagt Omega" en omstreeks 08.30 uur aan de wal.

Uit de verklaringen blijkt en op de DVD's is te zien, dat onder dit uitzonderlijk slechte noodweer, onder leiding van de kapitein, in overleg met de eerste stuurman en de HWTK, de hierboven beschreven maatregelen weloverwogen en tijdig zijn genomen en ordentelijk uitgevoerd. De scheepsstaf heeft als een goed team samengewerkt onder uitzonderlijk moeilijke omstandigheden. De beschikbare communicatiemiddelen hebben gewerkt en zijn gebruikt. De beslissing om het schip te verlaten, één van de moeilijkste beslissingen voor een kapitein, is tijdig genomen en goed uitgevoerd. De bemanning heeft de gegeven orders goed opgevolgd en uitgevoerd. Uit de weergave van de getuigen en de kapitein blijkt dat de kapitein zelf het commando geheel in handen heeft gehouden. Hij heeft met de eerste stuurman en de HWTK als scheepsstaf als team gefunctioneerd. Ze hadden – voorzover als mogelijk – de situatie onder controle en het overwicht op de bemanning is geheel behouden. Het resultaat van dit alles is dat zonder fatale ongelukken de gehele bemanning het schip heeft verlaten. Daar waar mensen vielen of uitgleden zijn adequate maatregelen tot verzorging gegeven en gelukkig is iedereen nadien hersteld.

De door de kapitein aan de rederij gerapporteerde probleempunten, zoals het niet makkelijk te sluiten deurtje van de sloep, de straps waarmee men vast moest blijven zitten in de sloep, maar toch werd losgerukt, het moeilijk werken met de handschoenen van de aan boord zijnde survival suits, zijn opgevolgd en inmiddels zijn daar adequate maatregelen voor genomen, alhoewel op zich deze sloep en de survival suits aan de voorschriften voldeden.

Afsluitend het volgende: tot aan 8 januari 2005 omstreeks 11.00/12.00 uur was het weer wel iets slechter dan voorspeld, maar niet in sterk afwijkende mate. De "Schieborg", haar bemanning en de lading doorstonden het slechte weer dat was voorspeld goed. Daarna is de "Schieborg" in een gebied met botsende, zeer hoge golven en zeer hoge deining geraakt. Dat was niet voorspeld door de weerberichten. Door het botsen van deze zeer hoge golven en zeer hoge deining konden en zijn fenomenale hoge golven (van meer dan 14 meter) ontstaan. Ook dat was niet voorspeld door de weerberichten. Door twee fenomenale golven getroffen, waarbij het water tot aan de ramen van de brug sloeg, en het schip 60° tot 80° over bakboord haalde, is de lading gaan schuiven en is daarna de schuivende lading in brand geraakt. Deze uitzonderlijke weerssituatie had de kapitein niet van tevoren

U 8

kunnen voorzien, aangezien zelfs meteorologen, die over veel meer hulpmiddelen beschikken, dit ook nog niet hadden onderkend, en er niet via een weerbericht of een stormwaarschuwing voor gewaarschuwd was, toen windkracht groter dan Beaufort 12 (Bft. 14) en de twee fenomenale freak waves de "Schieborg" troffen met het hierboven beschreven gevolg.

Ik verzoek u dan ook om, gezien het feit dat de "Schieborg" getroffen is door niet voorspelde botsende zeer hoge golven en zeer hoge deining, resulterende in uitzonderlijk slecht weer met windstoten boven windkracht 12 (Bft. 14) en met tenminste twee reuzengolven, wat allemaal niet voorzien noch voorspeld was en gezien de vakkundige en adequate emergency response onder zijn leiding, de kapitein geen berisping of maatregel van tucht op te leggen.

7. Het oordeel van de Raad

Toedracht

De "Schieborg" vertrok op vrijdag 7 januari 2005, om 12.55 uur, uit Gotenburg met bestemming Zeebrugge. Volgens het Zweedse weerbericht werden in de loop van zaterdagmorgen 8 januari 2005 in het Skagerrak significante golfhoogtes van 4 tot 6 meter verwacht, met uitschieters tot 9 meter. Daarbij werden windsnelheden van 35 m/sec (68 mijl/uur, windkracht 12 Bft.) verwacht met maxima in de loop van de middag. Volgens de reisvoorbereiding zou men op zaterdagmorgen het Skagerrak al door zijn. Voor Fisher en de Duitse Bocht werd 9 tot 11 Bft. uit het zuidwesten voorspeld. Voor vertrek liet de kapitein de sjorringen van de deklading extra nalopen. In verband met de weersvoorspelling besloot de kapitein, na het Skagerrak, verder uit de kust te blijven en werd deze keer bewesten de Jutlandbank gevaren. Indien het weer echt slecht zou worden zou men verder van de lage wal verwijderd zijn. In de loop van vrijdagavond heeft de eerste stuurman, in verband met een weerbericht van de BBC, nogmaals de sjorringen laten nalopen. Ook werden alle ventilatiekleppen op het voorschip gesloten. Op dat moment stond er ter plaatse een westzuidwesten wind met een kracht van 6 Bft.

Op zaterdag 8 januari kwam de tweede stuurman om 00.00 uur op wacht. Om 03.00 uur nam hij het toerental van de hoofdmotor iets terug, van 135 omw/min naar 126 omw/min, omdat het weer steeds slechter werd. De wind was intussen toegenomen tot ZW 9 Bft. Het terugnemen van het toerental van de hoofdmotor werd gedaan om "paaltjes pikken" en "misfiring" van de hoofdmotor tegen te gaan. Misfiring kan een slowdown van de hoofdmotor veroorzaken wat kan leiden tot het uitvallen van de asgenerator, wat weer een black-out kan veroorzaken. Voor het geval dat, stond wel alvast een hulpmotor parallel geschakeld die bij het uitvallen van de asgenerator bij zou moeten springen. De kapitein die wakker werd van het terugnemen van het toerental van de machine kwam naar de brug om te kijken wat er aan de hand was. Om 04.15 uur ging hij, samen met de tweede stuurman, weer van de brug.

De eerste stuurman, die om 04.00 uur op wacht kwam, nam omstreeks 07.00 uur het toerental verder terug naar 115 omw/sec. Het schip zat toen al bewesten Jutland. Om

07.30 uur liep het toerental terug tot 81 omw/sec waarbij de asgenerator van het bord viel en de hulpdiesel het bedrijf overnam. De wind was toen ZW met een kracht van 11 Bft. Het schip liep nog circa 8 knopen. Na zijn wacht heeft de eerste stuurman de lading nogmaals gecontroleerd.

De kapitein, die normaal 's morgens zijn administratie in zijn hut deed, bleef in verband met het weer samen met de derde stuurman op de brug.

Door de bemanning werd in de loop van de ochtend nog wel een boatdrill en een veiligheidsmeeting gehouden op de brug. In verband met het slechte weer werd alleen instructieles gegeven. Intussen was de wind toegenomen tot 30 à 35 m/sec (12 Bft.) uit het zuiden. Omdat het schip erg gierde besloot men, omstreeks 11.15 uur, op handsturen over te gaan. Het schip slingerde ongeveer 10° naar beide zijden en begon paaltjes te pikken. Omstreeks 11.30 uur kwam er vast water op de bak en werd een brandslangenkast vernield. De kapitein maakte lij door 90° bij te draaien, nam de vaart terug en liet inspecties op de bak uitvoeren. Nadat alles was gecontroleerd is men gaan steken.

Om 12.00 uur kwam de tweede stuurman op wacht. De wind was intussen toegenomen tot ruim windkracht 12. De wind nam daarna iets af in kracht en kon er weer langzaam vooruit gevaren worden. Door het zware slingeren liep veel olie uit de schroefaslagers. De hoofdwerktuigkundige wist dit te stoppen. Later zijn hiertegen verbeteringen aangebracht.

Rond 14.00 uur verslechterde het weer plotseling en nam de wind toe tot 42 m/sec (orkaankracht), met zeer hoge golven die soms tot de brug reikten.

Er kwam een grote golf met vast water van stuurboord in die de voorkant van de brug aan bakboord raakte. Door het overkomende water werd de zich daar bevindende casing van het trappenhuis met de daarbij behorende waterdichte deur ingezet. De windsnelheid was op dat moment 48 m/sec (15 Bft.). Kort daarop maakte het schip een haal van zeker 60° over bakboord. Toen het schip weer recht kwam vergrendelde de bemanning de waterdichte deur met een takel. Scheuren werden dicht gemaakt en een schakelkast met zeilen afgedekt.

De trailers op de achterste rij van het weatherdeck waren verschoven en lagen op hun kant. De secu's en de cassettes stonden, voor zover men kon zien, nog in positie. Geconstateerd werd dat het bakschot in de garage was ingezet maar niet lekte.

Omstreeks 16.00 uur nam de stagiaire vonken en rook waar van onder het mooring deck op het weatherdeck. De kapitein nam dit ook waar en gaf, in plaats van brandalarm, algemeen alarm omdat hij, gezien de omstandigheden, de voltallige bemanning op de brug wilde hebben. Na de brandmelding werden de aansluitingen van reefercontainers afgezet.

In opdracht van de eerste stuurman werden bij de "monkey doors" brandslangen in gereedheid gebracht. De eerste stuurman bekeek met de derde stuurman en de bootsman wat voor lading nabij het mooring deck aanwezig was. Er stonden vier tanktrailers IMO-class 9 en een trailer met 22 vaten Calcium Carbide, IMO-class 4.3. Calcium Carbide werd op deze dienst regelmatig vervoerd. De kapitein wist dat dit product niet met water geblust diende te worden, maar als het dan toch met water geblust moest worden dan met veel water. Bovendien was alles al nat van het overkomende water.

De eerste stuurman ging samen met de derde stuurman en de bootsman naar het achterdek om de brandhaard te ontdekken. Vanwege het zwaar slingerende schip

U 8

moest men zich kruipend voortbewegen over de walkway aan stuurboord. Men zag schittering van vuur ter hoogte van het mooring deck. De lading die daar stond lag al omver tegen bakboordzijde aan. De trailers waren gekanteld, alleen de rij met cassettes stond nog overeind, ze schoven wel heen en weer. Voor zover de stuurman kon zien was de brand niet begonnen bij de trailer met de carbidlading, maar meer naar achteren. Er stond daar wel een tanktrailer. De stuurman vroeg de kapitein om uit te zoeken wat de inhoud van de tanktrailer was. De trailer met vaten Calcium Carbide lag geheel op zijn kant een deel van de lading rolde heen en weer. Men begon met twee brandslangen de brand te bestrijden. Door de sterke wind bereikte het bluswater nauwelijks de brandhaard. Omdat de rookontwikkeling groter werd vroeg de eerste stuurman om een persluchtteam.

De eerste stuurman ging vervolgens naar voren om het team op te vangen en instructies te geven. Bij het verlaten van het firestation gleed de tweede stuurman, de leider van het persluchtteam, uit en raakte ernstig gewond. Omdat de eerste stuurman, gezien de ligging van het slachtoffer, dacht dat de tweede stuurman een nekletsel had opgelopen werd een nekkraag om de nek van het slachtoffer aangebracht.

Men bracht de tweede stuurman naar het hospitaal en na onderzoek bleek de stuurman een diepe snee op zijn voorhoofd te hebben opgelopen. Hij werd verbonden en van pijnstillers voorzien. Gedurende al die tijd slingerde en stampte het schip hevig en door de hoge en korte zee was het moeilijk om de kop op de wind te houden. Men stuurde het schip op de hand en de kapitein regelde de vaart. De derde werktuigkundige had intussen de taak van de tweede stuurman overgenomen.

Het persluchtteam begaf zich vervolgens op dezelfde manier naar achteren als de eerste groep. Toen zij even voorbij de rij cassettes waren, trokken de derde stuurman en de bootsman zich terug.

De kapitein zag op een gegeven moment een grote golf aankomen en waarschuwde de mensen aan dek. Het schip maakte een enorme haal over stuurboord. De rij cassettes op de zevende rij, iets achter de gangway verschoven van bakboord naar stuurboord waardoor men de twee mensen van het fireteam niet meer kon zien. Door de haal verschoof de brandende lading ook van bakboord naar stuurboord en ontstond er een enorme vuurzee aan dek. Alles lag uiteen en het gehele weatherdeck, van mooring deck tot de rij cassettes, stond in brand. De brand nam in omvang toe en viel niet meer te blussen.

De kapitein gaf wederom algemeen alarm opdat iedereen weer naar de brug zou komen.

Men had intussen brandalarmen gekregen van de stuurmachekamer op dek 1, het cargohold op dek 2 en de schroefastunnel.

Men wilde het sprinklersysteem van de garage bijzetten maar dit gaf problemen daar het CCS systeem niet volledig meer functioneerde. De drencherpomp kon niet meer gestart worden vanaf de brug. De hoofdwerktuigkundige ging naar de machekamer om de pomp daar handmatig te starten. Ook de afsluiter naar de sprinklerinstallatie kon niet meer via de computer bediend worden en moest ook handmatig geopend worden. Dit deed de hoofdwerktuigkundige met een hydraulische handpomp.

Vervolgens sloot men de accommodatie geheel af en stopte men de ventilatie. De hoofdwerktuigkundige ging meerdere keren de machekamer in om één en ander

te verhelpen en bleef via een portofoon constant in contact met de kapitein en de eerste stuurman. De machinekamer is in het voorschip en de schroefastunnel is circa 130 meter lang. De hoofdwerktuigkundige constateerde rookontwikkeling in de schroefastunnel maar de kapitein wilde daar geen mensen naar toe sturen.

Hij liet iedereen naar de brug komen en de overlevingspakken werden uitgedeeld. Omstreeks 16.40 uur zond de kapitein een noodbericht over de VHF en DSC uit. Het noodsignaal werd door Lyngby Radio ontvangen. Ook via MF/HF radio werd een noodsignaal uitgezonden.

De motortanker "Admiral", die in de buurt was, bleef stand-by. Een ander schip, dat ook in de buurt was vroeg, op verzoek van de kapitein van de "Schieborg", aan Lyngby Radio om een helikopter omdat de brand niet meer onder controle was te krijgen.

Omdat men zelf geen contact met Lyngby Radio kon krijgen nam de "Admiral" de communicatie met het station over.

De kapitein kon via de Satcom B wel contact krijgen met Dirkwager en zette de situatie aan boord uiteen. Toen hij tijdens dit gesprek viel nam de hoofdwerktuigkundige het gesprek van hem over en gaf de positie van het schip door.

Intussen bleven brand- en machinekameralarmen doorkomen en viel de eerste stuurmachine uit. Ook raakte een leiding van de startlucht lek, maar dit kon door de werktuigkundige verholpen worden.

De gehele bemanning had zich intussen op de brug verzameld en op enkele bemanningsleden na trok men de overlevingspakken aan. Met de overlevingspakken aan was het moeilijk werken, vooral de vaste handschoenen zaten in de weg. De kapitein wilde de eerste stuurman, de hoofdwerktuigkundige, de derde stuurman en de bootsman nog even paraat houden. Zij konden later altijd hun pak nog aantrekken. De eerste stuurman heeft met ballast de slagzij over bakboord nog iets kunnen verminderen.

Daarna haalde hij de monsterboekjes op uit de hut van de kapitein en verpakte die samen met het journaal in plastic. Gedurende al die tijd stond de derde stuurman aan het roer. Het werd steeds moeilijker om de kop op de wind te houden. Bij teveel vaart kwam vast water over en bij vaart minderen stuurde het schip slecht. Door gebruik te maken van de hekschroef probeerde de kapitein dit op te vangen. Later viel de hekschroef uit en probeerde de kapitein het sturen met de boegschroef te verbeteren. Dit had echter niet het gewenste resultaat.

De kapitein kreeg omstreeks 17.00 uur te horen dat de eerste helikopter omstreeks 19.24 uur zou arriveren. De brand breidde zich steeds verder uit maar de secus vormden nog steeds een buffer tussen de brand en de accommodatie. De eerste stuurman hield de brand in de gaten en gaf de bijzonderheden door aan de kapitein. Om 19.00 uur viel het stuurgerei uit en ging het schip door de wind. Later bleek dat het onderdeks van dek 2 door de hitte van de brand zwaar aangetast was en de leidingen verbrand waren. Onder dit dek lopen leidingen naar het achterschip, waaronder de leidingen naar de stuurmachine.

Toen de eerste helikopter arriveerde wilde men dat de kapitein het anker liet vallen. Men heeft eerst geprobeerd om het stuurboordanker te laten vallen maar de bandstopper verbrandde en de ketting liep geheel uit. De vaart over de grond was op dat moment circa 5 knopen. De kapitein stopte met de hoofdmotor de vaart af naar twee knopen. Hierdoor kwam het achterschip in de wind te liggen en kwam de brand

U 8

dichter bij de accommodatie. Men vierde het bakboordanker uit tot 8 shackles en zette de ketting vast.

Heel langzaam kwam het schip op wind te liggen en kwamen de sloepen vrij van vuur en rook. Vanaf het dek boven de flumetank hield de eerste stuurman de situatie op het weatherdeck in de gaten. Hij schatte dat men nog circa 15 minuten de tijd had om met de sloep van boord te gaan voordat het vuur de accommodatie en dus ook de sloepen zou bereiken. Men heeft nog overwogen om vanaf dit dek brandslangen op te stellen om vandaar de brand tegen te houden. Het was echter, onder de heersende omstandigheden, te gevaarlijk om dit dek te betreden en slangen aan te brengen.

Van de helikopter had de kapitein intussen te horen gekregen dat hij en zijn bemanning niet door de helikopter zelf van boord konden worden gehaald. De omstandigheden, zoals de brand en de bewegingen die het schip maakte, lieten dat niet toe. Voor dat doel was de supplier, "Esvagt Gamma", naar hen onderweg om de bemanning op te pikken. Dit schip had de beschikking over een "fast rescue boat". Elf bemanningsleden werden door de kapitein naar de sloepen gestuurd. Zelf bleef hij met de tweede en derde WTK en de derde stuurman op de brug.

Vanaf de bakboordvleugel zag hij dat een tanktrailer in brand vloog en ontplofte.

Het vuur kwam steeds dichterbij de accommodatie toe en de kapitein besloot om met de drie anderen naar de sloepen te gaan en het schip te verlaten. Besloten werd om stuurboordsloep te nemen omdat het schip over bakboord lag en de wind van bakboord in kwam. Bij het verlaten van de brug zette de kapitein de schroef in de vrije stand maar liet de hoofdmotor draaien. Hij wilde niet het risico lopen om, als de evacuatie per sloep niet haalbaar zou zijn, zonder machinevermogen te zitten.

Bijna iedereen had zijn overlevingspak aan en nadat de kapitein meerdere malen koppen had geteld werd de sloep te water gelaten. Het neerlaten van de sloep ging met veel horten en stoten gepaard en meerdere malen werd men hard tegen de scheepshuid geslagen. Toen de sloep te water kwam en de haken los waren trachtte de eerste stuurman met vol draaiende motor van de "Schieborg" weg te draaien. Na enige malen met de huid in aanvaring te zijn gekomen, lukte dat. De kapitein meldde aan de helikopter dat men veilig en wel in de sloep zat. Het was moeilijk om een goede koers te volgen en iedereen werd zeeziek. Via een schip kreeg men de windrichting door en kon men op het kompas een zo goed mogelijke koers sturen waarbij men zich het minst onprettig voelde. Tijdens het te water laten en het verblijven in de sloep raakte diverse bemanningsleden gewond.

De helikopter bleef stand-by en meldde dat men nog 2,5 uur moest wachten op de supplier. Men kon echter niet zomaar aan boord genomen worden, maar men moest eerst in zee springen om door de "fast rescue boat" te worden opgepikt. De bemanning werd één voor één door de reddingboot opgepikt en in groepjes van drie overgezet op de supplier "Esvagt Omega".

Men is door de bemanning van de supplier goed opgevangen en verzorgd.

Om 01.50 uur van de 9e januari was iedereen aan boord van de supplier en om 08.30 uur werd men in Esbjerg aan de wal afgezet. Vier bemanningsleden werden naar een ziekenhuis gebracht en de rest van de bemanning vond zijn onderkomen in een hotel.

De "Schieborg" werd later geborgen en naar de Eemshaven gesleept. Op 14 januari 2005 meerde men daar om 22.30 uur af.

Aan dek was alle lading verschoven. In de accommodatie was te zien dat het schip grote slingeringen had gemaakt. De dekken onder het weatherdeck waren wegens de gevolgen van de brand nog niet te betreden. Zowel aan dek als onderdeks smeulden nog rollen papier. Op de bak was te zien dat het schot van de opbouw met grote kracht naar binnen was gezet. Langs de huidplaten waren lasverbindingen gescheurd. Door de vervorming van de spanten was het kluisgat aan bakboord ingescheurd. De accommodatie en het bakdek waren gevrijwaard van brandschade. Schip en lading liepen door de brand, het overkomende water en de hevige slingeringen aanzienlijke schade op.



"Schieborg" gemeerd in de Eemshaven.

Beschouwing

De "Schieborg" is een Nederlands ro-ro-schip met een lengte van 183 meter, een inhoud van 21005 BRT en een machinevermogen van 10920 kW. Het schip onderhoudt een regelmatige dienst tussen Zeebrugge en Gotenburg. De zeereis duurt circa 32 uur en de binnenligtijd in beide havens is circa 10 uur. De bemanning vaart vast op het schip en doet dienst in een schema van een maand op, een maand af. De kapitein is in het bezit van het diploma S3 (behaald in 1986) maar heeft van IVW Toezichtende Zeevaart, afdeling Bemanningzaken wegens ervaringsopbouw een vaarbevoegdheid gekregen om als kapitein te mogen varen op alle schepen, uitgezonderd tankschepen.

De eerste stuurman heeft het diploma SKA (stuurman kleine handelsvaart + aanvulling), behaald in 1998, en heeft om dezelfde reden een vaarbevoegdheid om als eerste stuurman te mogen varen op alle schepen, uitgezonderd tankschepen.

U 8

De huidige wetgeving maakt het, sinds 2002, mogelijk om dergelijke vaarbevoegdheden, onder voorbehoud, te verkrijgen. De eisen hiervoor zijn internationaal vastgelegd in het STCW verdrag van 1995. Deze eisen zijn lager dan voor 1995.

De Raad vertrouwt erop dat de bevoegde instantie, IVW Toezichteenheid Zeevaart, afdeling Bemanningzaken, de verzoeken hiertoe met grote zorgvuldigheid zal behandelen.

De Raad heeft geen enkele reden om in het onderhavige geval te vermoeden dat zulks niet is gebeurd.

De reisvoorbereiding en de ontwikkeling van de weersomstandigheden

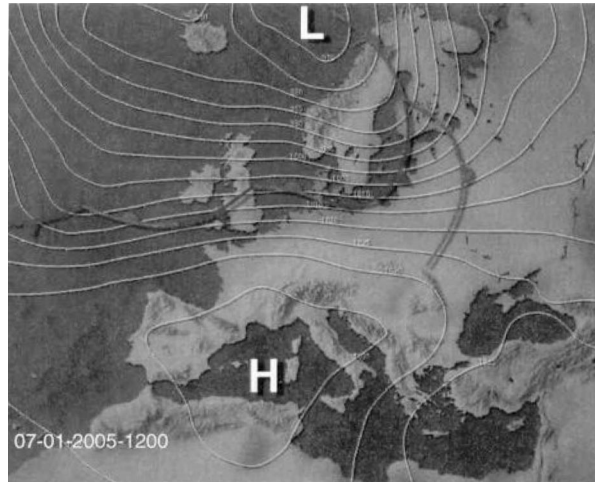
De schepen "Schieborg", "Spaarneborg" en "Slingeborg" hebben een contract met het Zweedse bureau "SMHI Weather Routing". Van dit bureau krijgt men per e-mail een zeer gedetailleerd weerbericht. Op vrijdag 7 december 2005 ontving de kapitein ruim voor vertrek de verwachte weersomstandigheden voor de komende vier dagen. Voor 7 januari werd voor het Skagerrak een windkracht voorspeld van 8 tot 9 Bft.

De wind zou krimpen van west naar zuidwest. De bijbehorende significante golfhoogten lagen tussen de 4 en 6 meter, met een maximale golfhoogte van 9 meter. Voor Fisher werd voor 8 januari tussen 00.00–12.00 uur een wind voorspeld van 9–11 Bft., ruimend van zuidwest naar west. Significante golfhoogten van 4 tot 6 meter met een maximale golfhoogte van 9 meter.

Voor de Duitse Bocht werd tussen 12.00–24.00 uur een wind voorspeld van 11 à 10 Bft. uit het zuidwesten met een bijbehorende significante golfhoogte van 6 tot 5 meter, met een maximale golfhoogte van 9 meter.

Het weerbericht van de BBC van 7 januari 2005 genomen om 06.33 uur gaf voor Fisher en German Bight een windkracht af van 7 tot 9 Bft. (later 10) uit het zuidwesten.

Er was aan boord een weerkaartenmachine van het merk Furuno. Deze machine stond constant op stand-by maar de kaarten die genomen werden waren niet te lezen. De kapitein heeft niet overwogen om bij zijn agent een weerkaart te vragen.



Weerkaart: 7 januari 2005 12.00 GMT

De "Schieborg" vertrok 7 januari 2005 om 12.55 uur uit Gotenburg. Op 7 januari zou men rond middernacht het Skagerrak door zijn en op 8 januari, via Fisher, in de loop van de ochtend de Duitse Bocht binnenvaren.

De verkregen weersvoorspellingen waren voor de kapitein geen aanleiding om een alternatieve route te overwegen (Kielerkanaal) of in Gotenburg te wachten op betere weersomstandigheden. Gesterkt door zijn ervaring op deze dienst en het gedrag van het schip bij slecht weer besloot hij via de normale route naar Zeebrugge te varen. Hij werd bij die beslissing niet beïnvloed door de rederij of de charteraar.

Zijn enige verandering aan de reisvoorbereiding was dat men deze keer wat verder uit de Deense kust zou blijven en bewesten de Jutlandbank de Duitse Bocht in zou varen.

Verder gaf de kapitein de opdracht aan de eerste stuurman om de sjorringen van de lading goed na te lopen. De hoofdwerktuigkundige kreeg de opdracht om in de machinekamer alles goed vast te zetten.

Tot 8 januari 12.00 uur was het weer zoals het voorspeld was. Om 03.00 uur nam de tweede stuurman het toerental van de hoofdmotor terug om paaltjes pikken en misfiring van de hoofdmotor te voorkomen. Er stond toen een zuidwesten wind, kracht 9 Bft.

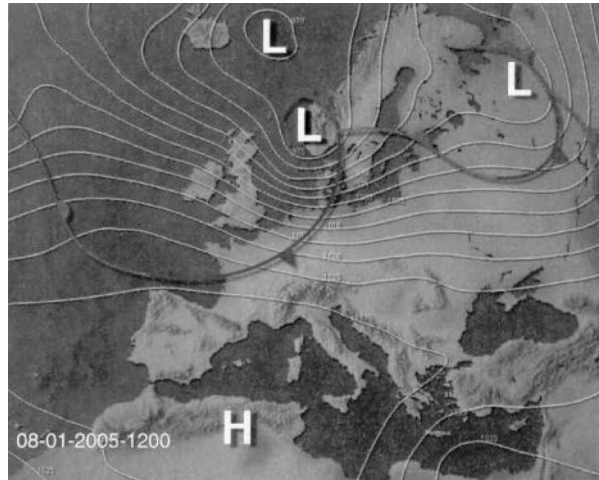
Om 07.00 uur nam de eerste stuurman het toerental verder terug en om 07.30 uur viel de asgenerator van het bord en nam de hulpdiesel het bedrijf over.

De wind was toen al toegenomen tot 11 Bft. In de loop van de ochtend werd een windkracht ondervonden van 12 Bft. uit het zuiden. Tot nu toe was het schip goed hanteerbaar en slingerde het schip circa 10°. Van schuivende lading was nog geen sprake.

U 8

Om 11.15 uur besloot de kapitein op handsturen over te gaan omdat het schip slecht begon te sturen en paaltjes ging pikken. Om 11.30 uur kwam vast water over de bak en werd een brandslangenkastje vernield. De vaart werd teruggenomen, lij gemaakt en inspecties uitgevoerd. Tussen 12.00 uur en 14.00 uur nam de wind iets af en werd weer koers gezet.

Na 14.00 uur begon het weer echt slecht te worden.



Weerkaart: 8 januari 2005 12.00 GMT

Op de weerkaart van 12.00 uur GMT is te zien dat zich intussen drie lagedrukgebieden samengevoegd hadden. Het lagedrukgebied dat zich pal ten noorden van de "Schieborg" bevond was uitgediept tot 954 hPa. Goed is te zien hoe dicht de isobaren bij elkaar liggen.

Vanaf 14.00 uur nam de wind toe tot zelfs 48 m/sec (15 op de schaal van Bft.).

Dit resulteerde in zeer hoge golven die schade aan het schip veroorzaakten en grote slingeringen, tot wel 60°, teweeg brachten.

Het is duidelijk dat het sjorsysteem aan boord van de "Schieborg" hierop niet berekend was en de lading op het weatherdeck gedeeltelijk aan de haal ging.

Dat zelfs de "pushers" door de wanden van de secu's gedrukt waren laat zien hoe groot de krachten op de lading geweest zijn.

Ook de trailer met de vaten Calcium Carbide werd van zijn sjorringen geslagen. De vaten rolden verspreid over het dek en sloegen lek. Hierdoor ontstonden felle branden.

De vraag is nu of de kapitein deze weersomstandigheden had kunnen voorzien.

Een goed werkende weerkaartenmachine had de kapitein wellicht eerder attent kunnen maken op de mogelijkheid van slechter weer. De weerberichten die hij bij vertrek Gotenburg tot zijn beschikking had waren voor hem niet al te verontrustend.

Een weerbericht van de BBC van zaterdag 8 januari 2005, 00.15 uur, geeft melding van het lagedruk gebied van 954 hPa. Voor Fisher werd windkracht 11 voorspeld, met de kans op windkracht 12. Voor de Duitse Bocht was de voorspelling 8 tot 10 Bft.

De voorspellingen van het KNMI voor de betrokken gebieden komen voor 8 januari niet boven de 11 Bft. uit. Het slechtste weer (15 Bft.) werd 's middags ondervonden. Men zat toen op de grens van Fisher en de Duitse Bocht.

De Raad komt tot de conclusie dat de waarschuwingen voor zeer slecht weer (windkracht 11 à 12) er terdege waren. Het extreme weer (15 Bft.) gedurende de middag van de 8ste januari was echter niet voorspeld. De weerkaart van 12.00 uur had ook geen uitkomst kunnen bieden want toen zat men al midden in het stormgebied. Bij eerdere weerkaarten had men misschien meer zicht op de situatie gehad en had de kapitein nog anders kunnen beslissen.

Bij het bestuderen van alle weerberichten komt de Raad tot de conclusie dat voor deze uitzonderlijke windsnelheden, met de bijbehorende golfhoogten, die men 's middags ondervond, geen duidelijke waarschuwingen zijn uitgevaardigd.

De Raad is van oordeel dat de kapitein, gezien de gegevens die hij op vrijdagochtend in Gotenburg had, nog wel uit kon varen. In de loop van de vrijdag en de nacht van vrijdag op zaterdag had hij echter actiever moeten zijn in het verkrijgen van meer gegevens omtrent het weer in Fisher en de Duitse Bocht. Als je zelf geen weerkaarten kunt maken moet je ze op een andere manier zien te krijgen. Met de huidige communicatiemogelijkheden, e-mail, fax of internet moet dat mogelijk zijn.

De kapitein had er in combinatie met het weerbericht van de BBC uit kunnen halen dat het weer zich slechter ontwikkelde dan voor vertrek voorspeld. Dit had wellicht wel invloed gehad op zijn beslissing om door te varen.

De slotsom is dat de kapitein actiever had moeten zijn in het verzamelen van weergegevens maar dat deze activiteiten hem wellicht niet attent hadden kunnen maken op het extreme weer zoals dit zich heeft voorgedaan op de middag van 8 januari 2005, zodat, hoewel de kapitein een verwijt treft, dit verwijt niet kan leiden tot de conclusie dat hij schuld heeft aan de ramp.

De lading

De lading van de "Schieborg" bestond over het algemeen uit secu's (grote boxen die inclusief lading circa 90 ton wegen), cassettes, containers, trailers, en auto's.

Men krijgt van de bevrachter (Cobelfret) de ladinggegevens via e-mail binnen, inclusief IMO-gegevens. Van de gevaarlijke stoffen krijgt men van de bevrachter een ladinglijst en het manifest. Bij de belading wordt tevens een "dangerous goods declaration" aangeboden. In dit document staat aangegeven om welke lading het gaat, de klasse en het UN nummer. Tevens verklaart de afscheper dat de lading in de trailer of container gestuwd is volgens de voorschriften van de IMDG-code. Volgens expert H. Overijnder van IVW Toezichtaanpak Zeevaart, afdeling Gevaarlijke Stoffen, blijkt uit steekproeven, uitgevoerd in Nederland, dat er in 40 tot 50% van de gevallen niet juist wordt gestuwd in trailers. Indien slecht weer verwacht wordt is het naar het oordeel van de Raad, indien mogelijk, zeer wenselijk zelf een controle uit te voeren, zeker als het brandgevaarlijke lading betreft.

U 8

De lading wordt door de wal geladen, gelost en vastgezet. Dit alles wordt in overleg met de eerste stuurman gedaan. Het sjarren van de diverse ladingonderdelen wordt aan de hand van de voorschriften in het Cargo Securing Manuel uitgevoerd. Tijdens het laden heeft de eerste stuurman het toezicht, bijgestaan door een tweede of derde stuurman.

Er wordt speciale aandacht besteed aan de plaatsing van de gevaarlijke stoffen. Bepaalde klassen mogen alleen aan dek vervoerd worden.

De secu's worden met speciale "translifters" aan boord gezet zodat ze stijf tegen elkaar geplaatst kunnen worden. Het sjarwerk wordt door de wachtdoende stuurman gecontroleerd.

Op de zuidgaande reis zijn de secu's beladen met rollen papier en op de noordgaande reis zijn zij meestal leeg. De secu's worden tegen de accommodatie gestuwd en dwarsscheeps vastgezet met zogenaamde "pushers". Na de ramp bleken de "pushers" door de wanden van de secu's te zijn gedrukt.

De cassettes worden zoveel mogelijk als "block stow" gestuwd en als zodanig gesjord.

De trailers worden met zes sjaringen gesjord. Alle sjaringen waren conform het CSM aangebracht en goed gecontroleerd.

Op de laatste geladen rij stond aan stuurboord een trailer met Calcium Carbide (IMO 4.3). Daarachter 4 tanktrailers, IMO klasse 9, met lading waarvan het vlampunt circa 300°C. bedroeg. Bij vertrek was de MG circa 1,40 m, met een slingertijd van rond de 15 seconden.

De diepgang bedroeg 7,30 m en het schip lag iets in de kop.

De totale lading bedroeg 8000 ton en men voldeed aan alle stabiliteitseisen.

Toen bij vertrek bleek dat men slecht weer tegemoet zou gaan liet de kapitein alle sjaringen extra nalopen. Trailers worden conform het CSM met zes sjaringen gesjord. In het verleden bestonden de sjaringen uit kettingen. Nu wordt er op verzoek van de Zweedse stuwadoors met weblashings gesjord. Deze zijn lichter en handzamer in het gebruik. Voor deze verandering was toestemming van de betrokken autoriteit noodzakelijk en deze was verleend. Qua sterkte doen de weblashings niet onder voor kettingen, alleen bij brand wordt een volledige andere situatie gecreëerd. Bij brand zullen alle sjaringen wegvallen en ontstaat bij slecht weer een zeer gevaarlijke situatie. Bij deze ramp komt de Raad tot de conclusie dat eerst de weblashings zijn gebroken en vervolgens de lading is gaan schuiven en de trailers zijn gekanteld. Trailers zijn uitgerust met zes sjarogen waarop de sjaringen aangebracht kunnen worden. Voor het sjarren van een trailer met gewone lading of gevaarlijke lading wordt geen verschil gemaakt. Afwijkend van het CSM is de aanbeveling van de fabrikant van de weblashings om tijdens de vaart in de winter twee extra sjaringen op trailers aan te brengen, dus acht sjaringen. Ondanks dat er zeer slecht weer voorspeld was heeft men de trailer met Carbide voorzien van zes weblashings. Men heeft de trailer dus niet conform de aanbevelingen van de fabrikant gesjord. Niet alleen de aanbevelingen van de fabrikant maar ook goed zeemanschap billijken het extra sjarren van een trailer, zeker als het om een zelfontbrandende lading als Calcium Carbide gaat. Het excuus van zowel de kapitein als de stuurman dat er maar zes ogen aan een trailer zitten gaat naar het oordeel van de Raad niet op. Extra sjaringen zijn altijd aan te brengen, in welke vorm dan ook.

Of dit het omvallen van de betrokken trailer, onder de heersende omstandigheden, had kunnen voorkomen, kan de Raad niet vaststellen.
 Hoewel de Raad van oordeel is dat de kapitein een verwijt treft dat de aanbevolen extra twee sjorringen niet zijn aangebracht, kan de Raad niet vaststellen dat het achterwege laten van deze extra sjorringen heeft geleid tot de ramp. Ook hierin kan derhalve niet gezegd worden dat de kapitein schuld heeft aan de ramp.
 Calcium Carbide valt onder de IMO klasse 4.3 en wordt vervoerd in vaten.
 Volgens de expert van IVW Toezichtseenheid Zeevaart, afdeling Gevaarlijke Stoffen, kunnen de banden waarmee de deksels vastgezet worden niet zomaar losschieten door het trillen of bewegen van de lading. Ze worden met een pin geborgd.
 De trailer was geladen met 22 vaten Calcium Carbide met een netto gewicht van 21.120 kg.

Zonder dat er een ontstekingsbron nodig is ontstaat er een felle brand indien het Carbide in aanraking komt met water. Rest nog de vraag of de stuwage van dit soort ladingen op een trailer wel veilig is. Trailers zullen eerder aan de haal gaan dan een goed verankerde (twistlocks en kettingen) open-top container. De Raad beveelt de bevoegde autoriteit aan hiernaar onderzoek te doen.

In het CSM worden richtlijnen en scheepscondities aangegeven die van toepassing zijn op de berekende versnellingen in het SSPA rapport, te weten:

- Deze zijn van toepassing op de route Zeebrugge-Gotenburg.
- Een maximale significante golfhoogte van 5,5 meter, met een maximale golfhoogte van 10 meter.
- Een aangepaste snelheid aan de significante golfhoogte.
- Een maximale MG van 2,08 meter.
- Een minimale diepgang van 6 meter.
- Gebieden met extreem slecht weer dienen vermeden te worden.

SSPA is een Zweeds bedrijf dat gespecialiseerd is in het meten van scheepsbewegingen.

Tijdens de metingen aan boord van de "Sparneborg" (zusterschip van de "Schieborg) werden metingen verricht in de Duitse Bocht. De voorspelde weersomstandigheden voor 15 december 2000 van SMHI Weather Routing waren toen windkracht 10 uit het noordwesten met een significante golfhoogte van 5 tot 7,5 meter en een maximale golfhoogte van 10 meter.

De metingen werden verricht tussen 15.00 en 19.00 uur. Het schip bevond zich in de Duitse Bocht en was onderweg naar Gotenburg. Men stuurde een koers van 029° en liep een vaart van 14,5 knoop. Gezien de koers die men stuurde en vaart die het schip liep tijdens deze metingen moet de Raad concluderen dat de actuele weersomstandigheden gedurende die tijd gunstiger geweest moeten zijn dan voorspeld was. Met windkracht 10 uit het noordwesten en golven tot 10 meter is het naar het oordeel van de Raad niet mogelijk deze koers en vaart aan te houden. Uit het rapport is niet af te leiden wat de werkelijke weersomstandigheden waren. Niet kan gezegd worden dat bovenstaande weersomstandigheden maatgevend zijn. Men dient zich dus te houden aan de beperkingen die opgelegd zijn in het CSM.

Wat betreft de maximale MG (2,08 meter) en de diepgang (6,00 meter) werd voldaan aan het gestelde in het CSM. De MG was 1,40 meter en volgens de eerste stuurman

U 8

niet verder te verkleinen. De diepgang, 7,30 meter, was ruim voldoende om een goede schroefwerking te waarborgen. Ook het aanpassen van de snelheid aan de golfhoogte werd op zaterdag 8 januari 2005 naar behoren uitgevoerd.

Bij vertrek werden voor de betrokken gebieden significante golfhoogten voorspeld van 4 tot 6 meter, met maximale golfhoogten tot 9 meter. Wat betreft de richtlijnen van het CSM zit men hier dus op het randje van de richtlijn.

Het begrip "extreem slecht weer" is rekbaar en afhankelijk voor de richting waaruit de wind komt. In de Noordelijke wateren zal een noordwester storm meer impact hebben dan wanneer diezelfde wind uit het zuidwesten komt. Op vrijdagmorgen werden voor Fisher en de Duitse bocht winden uit het zuidwesten voorspeld, zowel door het Zweedse weerbureau als de BBC.

De brand

Alle experts zijn het er over eens dat de brand op het weatherdeck is ontstaan door het lek raken van de rollende vaten Calcium Carbide. De Raad deelt deze conclusie. Komt de Carbide in aanraking met water dan ontstaat er spontaan een felle brand.

Iedere keer dat een vat lek raakt ontstaat er een nieuwe brand. De officieren van de "Schieborg" hadden allemaal een training gehad in "advanced fire fighting" en de eerste aanpak van de brand werd goed uitgevoerd.

Door de hevige windkracht bereikte het water uit de straalpijpen de vuurhaarden niet. Door de grote slingeringen en schuivende lading kon men niet dicht genoeg bij de brand komen. Tijdens trainingen in 2003, aan boord van de "Schieborg", heeft men destijds al het idee gelanceerd om bluskanonnen op het weatherdeck te plaatsen. Expert Alakopsa van Risc Fire & Safety Training BV is van oordeel dat een brand als deze en zeker onder de heersende omstandigheden moeilijk te blussen is met twee straalpijpen.

Het plaatsen van waterkanonnen op het weatherdeck, zeker ter hoogte van de locaties waar in het algemeen de gevaarlijke lading gestuwd wordt, is aanbevelenswaardig. Ook het blussen met waterkanonnen vanaf de accommodatie naar achteren had in dit geval vertragend kunnen werken.

De Raad is van oordeel dat gezien de weersomstandigheden waarin het schip zich bevond, de felheid van de brand en de schuivende lading het voor de bemanning niet meer mogelijk was om de brand zelf te blussen. De secu's die tegen de accommodatie gestuwd stonden hebben gelukkig voor een goede buffer gezorgd. Hierdoor werd de brand vertraagd en bleven de sloepen gespaard. De benedenruimen werden door middel van monitors regelmatig gecontroleerd.

Doordat de lading op het weatherdeck hevig brandde vervormde het dek door de hitte en verbrandde alle leidingen die tegen het onderdeks van dek 2 zaten. Hierdoor viel de besturing van het schip uit. In de Eemshaven smeulden op 15 januari 2005 nog steeds papierrollen, zowel aan dek als onderdeks. De secu's aan de voorzijde van het weatherdeck (overdekt) bleken door de daar aanwezige sprinklerinstallatie ongeschonden uit de strijd tevoorschijn te zijn gekomen. Ook dit geeft aan dat waterkanonnen vanaf de accommodatie (flumetank) zeer nuttig kunnen zijn.

De Raad is van oordeel dat de bemanning van de "Schieborg" er alles aan gedaan heeft om de brand te bestrijden. Uiteindelijk bleek "schip verlaten" de enige optie.

Schip verlaten en de reddingsactie

Allereerst wil de Raad zijn waardering uitspreken voor de wijze waarop de bemanning van de supplier "Esvagt Omega" zijn taak uitgevoerd heeft.

Men heeft onder zeer moeilijke omstandigheden de bemanning van de "Schieborg" veilig aan boord van de supplier kunnen brengen.

Het verlaten van het schip door de bemanning is vakkundig en gedisciplineerd gebeurd.

Ook de evacuatie vanuit de reddingboot werd door de scheepsleiding perfect uitgevoerd.

Toen het van boord halen van de bemanning door een helikopter niet mogelijk was door de brand en de weersomstandigheden kon de kapitein het schip alleen nog per reddingboot verlaten. Op verzoek van de helikopter was men in een eerder stadium al ten anker gegaan.

Na een mislukte poging met stuurboordanker lukte het met bakboordanker wel en kwam het schip op de wind te liggen. Ondanks dat de wind nu van voren kwam rukte de brand langzaam op naar de accommodatie.

In overleg met de eerste stuurman en de hoofdwerktuigkundige besloot de kapitein het schip te verlaten. Hij stuurde een deel van de bemanning, onder leiding van de eerste stuurman, naar het sloependek om de sloepen in gereedheid te brengen en bleef met de tweede en derde werktuigkundige en de derde stuurman nog op de brug. Toen aan dek een tanktrailer ontplofte was zijn beslissing definitief en verliet men de brug. Voor het verlaten van de brug zette de kapitein de schroef in de vrije stand, maar liet de hoofdmotor draaien.

Tijdens het inschepen in de reddingboot had bijna iedereen zijn overlevingspak al aan.

Omdat het erg moeilijk was om met het pak aan werkzaamheden te verrichten hadden enkelen het pak nog niet aan. Speciaal de vast aan het pak zittende handschoenen gaven veel overlast. Men heeft nu overlevingspakken waarbij men met een ritssluiting in de handschoenen de handen vrij kan maken. De overlevingspakken zelf hebben tijdens deze ramp hun waarde wel bewezen. Zonder deze pakken was een reddingsactie als deze, gezien de wilde zee en het koude water, niet mogelijk geweest of op een fiasco uitgelopen en mogelijk zouden er doden zijn gevallen.

Tijdens het te water laten van de sloep door middel van de "remote control" verliep alles goed. Door de grote klappen waarmee de sloep tegen de sloopshuid werd geslagen raakten enkele bemanningsleden gewond. Bij sommigen werden de gordels uit de wand van de sloep gerukt.

Het wachten op de supplier, bijna drie uur, is geen pretje geweest. Het was moeilijk om een goede koers te varen en iedereen werd zeeziek.

De verbinding met de buitenwereld was goed en op aanwijzingen van een ander schip kon de eerste stuurman een redelijk handzame koers sturen.

Na een moeilijke maar geslaagde evacuatie werd de bemanning goed verzorgd op de supplier.

Gedurende de gehele evacuatie bleef de helikopter stand-by.

Tijdens de evacuatie uit de sloep kwam aan het licht dat de deur van de sloep moeilijk was vast te zetten en dat de sloep nogal wat scherpe randen bevatte. Voor deze onvolkomenheden zijn intussen aanpassingen aangebracht.

U 8

Conclusie van de Raad

De Raad is van oordeel dat de kapitein, met de weergegevens die hij bij vertrek Gotenburg had, het extreme weer van zaterdag in Fisher en de Duitse Bocht niet had kunnen voorzien.

Wel is de Raad van oordeel dat de kapitein zich in de loop van de vrijdag en de nacht van vrijdag op zaterdag niet voldoende heeft ingezet om betere informatie omtrent het te verwachten weer te verkrijgen.

De aanwijzingen dat het slecht weer zou worden waren er, windkracht 11 met een gerede kans op windkracht 12. Dit moet al als zeer slecht weer bestempeld worden. Met de weergegevens die hij bij vertrek tot zijn beschikking had, zat hij al iets over de grens van de richtlijnen die aangegeven worden in het CSM. Met dit in het achterhoofd had de kapitein zeker alerter moeten zijn op een eventuele verandering van de weersomstandigheden.

Niet vastgesteld kan worden dat deze tekortkoming heeft geleid tot het ontstaan van de ramp.

Met het sjoeren van de lading dient rekening gehouden te worden met de aanbevelingen van de fabrikant van het sjormateriaal en niet alleen met de richtlijnen van het CSM.

Hoewel dit laatste niet is geschied kan niet gezegd worden dat dit geleid heeft tot de ramp.

Vanaf het moment dat de "Schieborg" op zaterdagmiddag 14.00 uur in het extreme weer terechtkwam met alle gevolgen van dien, het uitbreken van de brand en de evacuatie met de reddingboot heeft de kapitein zich uitstekend van zijn taak gekweten. De kapitein heeft geen schuld aan de ramp. Een maatregel van tucht voor de kapitein is naar het oordeel van de Raad daarom niet gepast.

De Raad heeft grote waardering voor de werkwijze van de bemanning van de supplier "Esvagt Omega" die onder zeer uitzonderlijke omstandigheden de reddingsactie tot een goed einde heeft gebracht, alsmede voor de bemanning van de "Schieborg" zelf, die onder levensbedreigende en moeilijke omstandigheden, gedisciplineerd het schip heeft verlaten.

Beslissing

Gezien het bovenstaande is de Raad van oordeel dat een tuchtrechtelijke maatregel ten aanzien van kapitein H.E.F.E. Bos, geboren 5 oktober 1962 te Groningen, niet aan de orde is.

Lering

1. Behalve de voorschriften van het CSM dienen bij het vastzetten van de lading ook de aanbevelingen van de fabrikant van het sjormateriaal gevolgd te worden.
2. Indien slecht weer verwacht wordt moet men er alles aan doen om zoveel mogelijk informatie in te winnen. Met de huidige communicatiemiddelen is meer mogelijk dan alleen het verkrijgen van een weerbericht. Indien het aan boord niet

mogelijk is om een deugdelijke weerkaart te ontvangen moet die op een andere manier verkregen worden.

3. Bij de onderhavige ramp kwam naarvoren dat er aan de sloep diverse onvolkomenheden waren, zoals het vastzetten van de deur en scherpe randen in de sloep die tot verwondingen leidden.
4. Het moet mogelijk zijn om met een overlevingspak aan eenvoudige werkzaamheden te verrichten. Indien dit niet mogelijk is moeten aanpassingen aan de pakken aangebracht worden, zoals bijvoorbeeld het verbeteren van de handschoenen.

Aanbeveling

1. Het verdient aanbeveling om op schepen die voorzien zijn van een groot weatherdeck vast opgestelde bluskanonnen aan te brengen. De plaats waar over het algemeen de gevaarlijke lading wordt geladen is hierbij essentieel.
2. Een alternatieve route via het Kielerkanaal voor noodgevallen in de reisvoorbereiding opnemen.

Aldus gedaan door mr. D. Roemers, (plv.) voorzitter, R.M. Heezius, E. Bakker, A.J. Both, mr. J.C. Lems, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads plv. secretaris mr. C.J.R. Eijsbouts, en uitgesproken door de voorzitter mr. D. Roemers, ter openbare zitting van de Raad van 5 april 2006.

D. Roemers
C.J.R. Eijsbouts

De uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart zijn te vinden op het Internet:
www.overheid.nl > officiële publicaties > uitspraken Raad voor de Scheepvaart.