



Vervolg van online bericht van 05 september 2010

## Genk : Binnenschip met gaten in de romp.

Volgens nv De Scheepvaart is alles volgens het boekje verlopen.

**Met het online artikel van 5 september 2010 brachten we het nieuws over een binnenvaartschip dat, gemeerd aan de Genkse kade, dreigde te zinken. Machinekamer en kajuit liepen onder water en het schip dreigde te kapseizen, een snel ingrijpen van de Genkse brandweer kon dat voorkomen, maar daarmee is het verhaal niet af.**

### Dekt de vlag hier de lading?

De omstandigheden van het ongeval zullen we wel nooit kennen want wie zal er een grondig onderzoek naar de staat van het schip en / of de correcte manipulatie van de lading willen of durven voeren. Maar mogen wij daarover, gezien de geheimdoenerij na het incident, onze twijfels hebben?

De nv De Scheepvaart heeft trouwens verregaande bevoegdheden, zelfs politionele en voor wie daarbuiten even nagaat wie de nv De Scheepvaart bestuurt, moeten we hier geen tekeningetje meer bij maken. Kunnen we een gewezen NATO Secretaris-generaal Willy Claes als Voorzitter en een Leo DELCROIX als ondervoorzitter, als betrouwbare personen aanzien? Daarom blijft deze redactie alert en vraagt de nv De Scheepvaart deze zaak beter te onderzoeken en dat hebben we bij de perswoordvoerster Paula Palmans niet onder stoelen of banken gestoken. Wij

kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat hier de vlag van de nv De Scheepvaart, de lading dekt.

### Beste stuurlui.

Wanneer Morsum Magnificat in contact komt met perswoordvoerders, zoals hier waar de Vlag de lading dekt, wordt het meteen een moeilijk gesprek, vooral wanneer de woordvoerders denken alle wijsheid in pacht te hebben en zich bovendien meteen en formeel over technische onderwerpen gaan uitspreken, is voor Morsum Magnificat de maat vol. Volgens woordvoerster Paula Palmans zijn na het voorval alle handelingen volgens het boekje verlopen, de dame verwijst daarvoor naar de Brandweer, de Civiele Veiligheid en de eigen diensten van de nv De Scheepvaart maar uiteraard weet Morsum Magnificat, dat de beste stuurlui ook hier weer aan wal staan. Hoeveel we van de beweringen van Mw. Palmans moeten geloven, tonen we hierna aan.

### Artikel 192 A.R.E.I. is duidelijk.

Wanneer werken in de nabijheid van onder spanning staande blanke elektrische leidingen, in casu 380.000 Volt, worden uitgevoerd, moet de beheerder van die lijn -ELIA- om schriftelijke toelating worden gevraagd en dat gebeurde niet. Op 5 september 2010 heeft deze redactie contact genomen met ELIA, maar de woordvoerster, Lise Mulpas, was op die zondag niet bereikbaar. Op maandag 6 september 2010 heeft deze redactie om 11:36u ELIA, in het kader van het algemeen belang, ingelicht omtrent de werken die daar in de omgeving van de 380

kV werden uitgevoerd. Voor zover ons bekend en na

 meer p. 2



Binnen de draaicirkel van de kraan, op de rand van de kaaimuur en geen enkele PBM

Morsum Magnificat® Professioneel

*Is een periodiek dat maandelijks één of meerdere malen zowel online als in geprinte versie verschijnt. Het is totaal onafhankelijk en onderscheidt zich van andere tijdschriften wegens het dieper ingaan op het "maatschappelijke". De belangen van de burger staan aan de top, zonder politieke of andere inmenging waardoor onderwerpen behandeld kunnen worden die elders onvoldoende of helemaal niet aan bod kunnen komen, we bestrijden de corruptie, de incompetentie en het machtsmisbruik. Lezers kunnen reageren via de postbus of via e-mail.*

#### Jaarabonnementen <sup>2</sup>

Online -PDF- : 80 •  
Online sociaal -PDF- : 30 •  
Losse nummers in kleur : 10 •

<sup>2</sup> BTW inclus.

Verantwoordelijke uitgever  
hoofdredacteur :  
Erik Verbeeck  
Postadres :  
Postbus 105 3600 Genk.

van p. 1 nieuwe informatie bij ELIA, zou er vanuit nv De Scheepvaart geen aanvraag zijn geweest waardoor het duidelijk is dat hier Art. 192 van het KB van 10 maart 1981 -A.R.E.I.-, met alle mogelijke risico's van dien, werd overtreden. Met het feit dat de brandweer had gezegd dat er geen gevaar was, kan deze redactie geen

genoegen nemen. Artikel 192 van het A.R.E.I. is duidelijk en de brandweer van Genk is ELIA niet.

### Geen P.B.M.

Een ander item waarover Morsum Magnificat het met Paula Palmans niet eens was, is het al dan niet verplicht dragen van een zwemvest. Diverse personen waren aan het werken terwijl zij zich op de rand van de kaaimuur bevonden, volgens de woordvoester van de nv De Scheepvaart is het dragen van een zwemvest in dat geval niet verplicht, Morsum Magnificat deelt die mening niet.

### Tijdelijke en mobiele werven.

De interventie van de firma die de lading diende over te laden moet aanzien worden als een mobiele werf, de facto onderworpen aan het KB van 25 januari 2011, de werf had dus minstens dienen afgebakend, op die manier zou ook niemand binnen de draaicirkel van de kraan hebben kunnen komen, wat hier systematisch gebeurde. De kraanman ging nogal brutaal te werk, waardoor delen van de lading ook op het wegdek terecht kwamen, vliegassen, of ergo, resten van metaalslakken moeten niet op de openbare weg terecht komen, ze zijn schadelijk -zie inzet -

### Wikipedia over vliegassen.

Vliegass is as die bij de verbranding van onder andere steenkool meegaat met de rookgassen. Het deel van de as die blijft liggen heet bodemas.

Vliegass veroorzaakt **luchtvervuiling**, vandaar dat het tegenwoordig moet worden afgevangen. De deeltjes met een doorsnede groter dan 5 micrometer worden afgevangen door middel van luchtwervels. Kleinere deeltjes worden voor 99% afgevangen door elektrostatische filters: Doordat er een potentiaalverschil op het filter wordt gezet, zal het

vliegass zich op de filterwand verzamelen. Eens in de zoveel tijd wordt dit eraf geklopt met hamers.

Vliegass bestaat voor het grootste deel uit **siliciumoxide, ijzeroxides en aluminiumoxide**. Daarnaast bevat het onder andere zware metalen. Een groot deel van de vliegass wordt verwerkt in cement, beton en straatklinkers. Het verdicht namelijk de structuur van het beton, waardoor het beter beschermd wordt tegen invloed van buitenaf.

Een klein deel van de vliegass is in water oplosbaar en wordt opgeslagen in tanks.

 meer p. 3

### Werken in de nabijheid van een 380 kV hoogspanningslijn zonder de beheerder van de lijn -ELIA- in kennis te stellen kan niét door de beugel.



foto EVER

Vliegassen of metaalslakken, het maakt niet uit, ze kunnen ondermeer niet onafgedekt vervoerd worden, of ergo, op de openbare weg worden achtergelaten.

◀ van p. 2

## De gaten in het schip..

Het schip kon water maken wegens een gat in de romp, daarom liep de machinekamer en de kajuit onder water dat gemengd werd met olie en ander spul. De meubels van de kajuit dreven op het water. Het



De Civiele Veiligheid uit Brasschaat spuit detergent in het water rond het schip en staat daarbij op de rand van de kade. PBM moeten ze niet dragen, geen zwemvest en zelfs geen handschoenen!!



Werken in de nabijheid van 380 kV hoogspanning, personen binnen de draaicirkel van een kraan met grijpbak vol schadelijk product, de werf is niet afgebakend, niemand draagt een helm en toch is volgens nv de Scheepvaart alles volgens het boekje verlopen -sic-.

was een voorbijvarende schipper die rond de middag de hulpdiensten alarmeerde. Behalve het gat lager in de romp, was er ook nog een lek ter hoogte van de lading. De romp vertoont ook al diverse andere lappen -zie foto op blz. 4- dus moeten er wel degelijk vragen worden gesteld over de zeewaardigheid van dat binnenvaartschip dat toebehoort aan een eigenaar uit Charleroi.

## Wat heeft nv De Scheepvaart in Herentals te verbergen?

*Zijn alle radioactieve elementen van de illegale RABA van het loodshuis wel verwijderd?*

***Tussen de in België 15.000 illegale radioactieve opvangsters voor bliksem, prijkte er ook een exemplaar op het gebouw van de nv De Scheepvaart aan de sluis te Herentals. Dat tuig was na minstens vijftig jaar boven op het dak te hebben gestaan, in dermate slechte staat dat de radioactieve bronnen er moeten afgevallen zijn, de nv De Scheepvaart staat echter niet toe dat Morsum Magnificat zich ter plaatse gaat vergewissen.***

Erik Verbeeck ©

▶ meer p. 4

◀ van p. 3 **“Lek” en “Lappen” in het laadruim van het binnenvaartschip**



foto EVER

Lek en lappen in de wand van het ruim van het schip dat geladen was met vliegassen of metaalslakken, in geen geval een goedje dat zich zómaar met water mag vermengen en in het kanaal terechtkomen. Mogelijk manifesteert het lek zich hier tussen de laadruimte en de ballasttanks, maar dat is niet zeker. Hoe dan ook, er is een lek en dat was niet het enige dat er ooit was.

### Het radioactief tuig

◀ van p. 3



foto EVER

◀ Links : de RABA in 2009

▼ Onder : wat er na minstens 50 jaar buiten te staan, nog van overblijft.



foto EVER

De radioactieve bronnen zijn zéker en vast weggeroest. Is er na de verwijdering een meting gedaan met een **volgens de ISO 7503 normen** vereiste besmettings-monitor?

▶ meer p. 5

van p. 4

Het radioactief tuig dat wellicht meer dan vijftig jaar op het

dak van het loodsgebouw van de nv De Scheepvaart aan de sluis te Herentals heeft gestaan, is wellicht een IONIC. Dat onnuttig maar gevaarlijk tuig is gemaakt -en wellicht ook geplaatst- door de kampioenen van de illegale plaatsingen, de familie Van Droogenbroek uit Sint Pieters Leeuw. De overheid -DBIS- en later

het F.A.N.C. hebben dat malafide bedrijf nooit een strobreed in de weg gelegd. Het heeft tot 2009 aangeslept om enkele Directeurs van het FANC opzij te zetten.

Agentschap Nucleaire Controle door het Parlement, na vele vergaderingen van een onderzoekscommissie, officieel als incompetent werd bestempeld en de minister, Patrick Dewael, Directeur-generaal Jean Paul Samain móest ontslaan, vaardigt het FANC nog steeds geen correcte procedure uit voor de verwijdering van de radioactieve tuigen. Na de verwijdering moet er op de onderliggende delen gemeten worden op besmetting, dat gebeurt met een "besmettingsmonitor" met een detectievenster van minstens 150 cm<sup>2</sup> -ISO 7503- maar het FANC spreekt in haar procedure enkel van metingen met een dosistempometer waardoor besmette delen achter blijven en verloren bronnen niet ontdekt worden. Wellicht is dat hier ook weer het geval.



foto EVER



foto EVER

Morsum Magnificat krijgt van nv De Scheepvaart geen toelating om haar werk te doen !

EVER ©

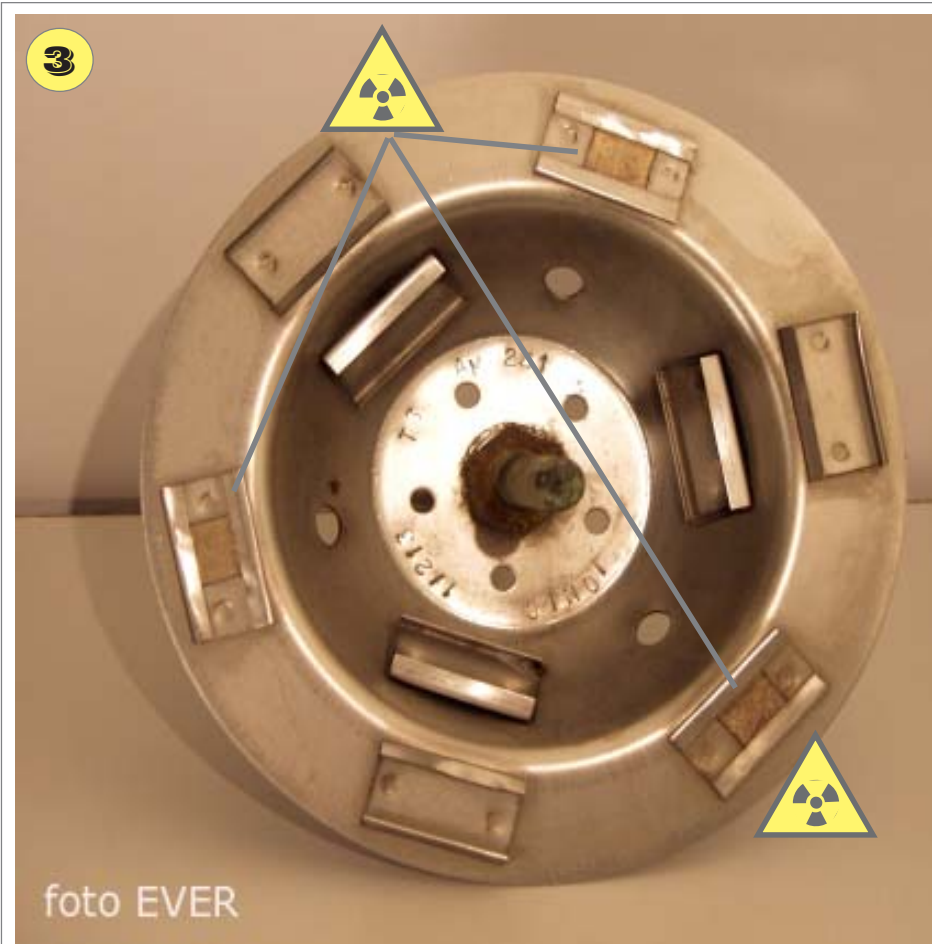


foto EVER

Dit is een afbeelding van een IONIC maar dan uitgevoerd met een roestvrijstalen basis, dit in tegenstelling tot deze die op het loodsgebouw te Herentals stond opgesteld. Dat exemplaar was vervaardigd uit gewoon plaatstaal vandaar dat de radioactieve delen er afgevallen zijn. Deze redactie twijfelt eraan of de verloren bronnen, na de verwijdering van de RABA, ook verwijderd werden