

LASTBILER OG FÆRGEBRANDE.

Århus 2010-11-17

Erland Egefors

Klokken 6.16 i morges blev der slået alarm på DFDS færgen "Pearl of Scandinavia", der går i rutefart København - Oslo. Færgen var 2,5 sømil nordvest for Kullen, og der var 161 søfolk og 490 passagerer ombord. En påhængsvogn og to personbiler var brudt i brand. Branden blev slukket af søfolkene, og færgen kunne anløbe København uden tab af menneskeliv og uden sårede. Lørdag morgen den 9. oktober var det DFDS færgen "Lisco Gloria", der havde brand ombord, færgen var en route Kiel - Klaipėda, Lithauen. 19 blev reddet fra færgen, der hurtigt var overtændt, til forskel fra "Pearl of Scandinavia" har "Lisco Gloria" åbent vogndæk, hvilket giver ilden masser af ilt, hvis der udbryder brand i lasten på en lastbil eller påhængsvogn.

En af de værste katastrofer på grund af brand i en lastbils lad var branden 24. marts 1999 i Autoroute et Tunnel du Mont Blanc. Vejtunnelen mellem Frankrig og Italien blev indviet i 1965, dengang havde man ikke erfaringer i sådant tunnelbyggeri, senere er hele tunnelen ombygget med masser af små tunneler for dels indsprøjtning af vand og dels udluftning. Branden udbrød i en lastbil læsset med, ifølge tunnelens hjemmeside, "farine et margarine". Hver for sig er mel og margarine harmløse stoffer, men antændes et fedtstof som margarine, vil et fint pulver som mel omgående bryde i brand. Jo mindre en enhed er, desto lettere antændes den. Århus Havn har AarhusKarlshamn (oliemøllen) og oliehavn, som de fleste vil betragte som brandfarlige områder, hvad de selvfølgelig også er. Men de store kornsiloer kan meget hurtigere antændes på grund af kornstøv, en af de værste brandkatastrofer i Ålborg var brand i kornsiloer på havnen.

Hvorfor går der ild i lasten på en lastbil?

Det kan der være flere grunde til. I slutningen af 1960'erne kørte jeg for en vognmand, der havde kørsel for jernstøberiet Dania i Åbogade, Århus, det ligger i dag i Hornslet. Slaggerne blev presset til store klodser, som blev læsset med gaffeltruck, hvorefter de med lastbil blev kørt til Bomholts losseplads mellem Søften og Trige, og tippet. Altså en almindelig seks tons lastbil med tippelad. En dag på vej op af den lange bakke til Lisbjerg opdagede jeg, at der var brand i en af disse klodser. Den var ikke kølet ned og fartvinden på den åbne lastbil virkede som en blæsebælg. Jeg fortsatte kørslen, desuden havde jeg intet på bilen til brandbekæmpelse, og det tog kun få minutter at køre ud til tippet. Hvis læsset havde været dækket af en pressenning, kunne det tilmed havde udviklet sig til en større brand, fordi en blafrende pressenning kan virke som en blæsebælg. Derfor udviklede branden på "Lisco Gloria" sig voldsomt, formodentligt var det en lastbil med fedtstof, der udbrød brand i.

I dag er pallegods det mest almindelige, det giver hurtig og nem omladning med palleøftere og gaffeltrucks, og som regel stables pallerne i lagerbygninger direkte. Men ved transport over større afstande kan kartoner, sække, tromler eller dunke flytte sig, hvis de ikke er surret forsvarligt. Hvis eksempelvis to metaltromler slår mod hinanden, kan der slås gnister, som kan antænde støv. Skødesløshed i forbindelse med tobaksrygning er også hyppig årsag til brand. En færges bevægelser i søen kan forårsage væltede tromler, hvis de ikke er surret forsvarligt og så har man branden. Inden for kort tid har der været to brande på færger, som kunne have haft katastrofale følger, og ser man i det større tidsperspektiv, har der været mange brande i lastbillæs. Flere gange har trafikken gennem Eurotunnel under Kanalen været stoppet, fordi der er udbrudt brand i en lastbil ombord på et biltog. Disse biltog kan i princippet betragtes som færger, da de løser samme transportopgaver som færger.

Den 14. maj 2008 sendte jeg et åbent brev til Trafikudvalget, Transportministeriet og Miljøministeriet, titlen er "Kampen om pallerne". Min pointe er, at det er kombinationen af pallegods og dør - til -dør trafik, der er lastbilernes stærkeste trumfkort. Det er samtidig containernes akilleshæl, fordi EUR pallen (800 x 1200 mm) nok er en standard, der gælder fra

Kanalen til Vladivostok, men ikke i Storbritannien, USA, Australien og store dele af Asien. Den maritime container er udviklet i USA og Korea, derfor passer dens indvendige mål ikke til EUR pallerne. Ved transporter over kortere afstande og med flere omladninger samme dag, har pallegods sin relevans. Men ved transporter over større afstande og en omladning dagligt, giver pallegods en dårlig udnyttelse af lastbærernes kapacitet, blandt andet fordi godsets omfang og pallens grundflade ikke altid passer sammen, således der er luft mellem pallerne - og dermed også risiko for at en stabel gods på en palle vælter. Stables godset derimod direkte på gulvet og pakkes tæt, er risikoen for skred derimod langt mindre.

I perioden 1986 - 90 var jeg chauffør ved Vilh. Nellesmann A/S i Århus, firmaet importerede Raleigh cykler og Honda motorcykler og knallerter. Der blev i gennemsnit samlet 100 Raleigh cykler om dagen, de blev i Nottingham pakket i aflange papkasser, passende til en cykels længde uden hjul, stablet på træpaller og læsset i en sættevogn, der overførtes Felixstowe - Esbjerg. Der kunne stå to papkasser i bredden og de var stablet fire i højden, hvorved der kunne være 160 kasser, og der var ti letvægtsstel i hver kasse, for turiststels vedkommende fem. I princippet kunne sådan en ladning lige så vel være pakket i to 20 ft containers eller en 40 ft container, sidstnævnte har samme mål som en sættevogn, og være sendt med bane Nottingham - Felixstowe, overført på færgen til Esbjerg på en mafi, en lav blokvogn, og den videre transport Esbjerg - Århus kunne også foregå med bane.

Nye motorcykler og knallerter kom altid fra Japan pakket i containere og selvfølgelig med skib til Århus Havn. Som der står i papirerne: "Hjemkommet med skib fra det fjerne Østen". Hos Honda i Japan er en gruppe teknikere ansat til udelukkende at beregne og udforme transportmoduler, således en containers bundflade og rumfang udnyttes mest muligt. Motorcyklerne pakkes uden hjul, disse placeres ved siden af, og placeres i en papkasse på en stålramme med huller til gafler. Containerne blev fra Århus Havn kørt til Vilh. Nellesmann A/S, de blev tømt med en gaffeltruck - vi trak dem ud med et reb - og de fleste af papkasserne blev læsset på fragtbiler og kørt direkte til forhandlerne, som pakkede ud og monterede. På den måde er der tale om dør - til - dør trafik, selvom varene er fremstillet i Japan på den anden side af kloden.

Spørgsmålet er, om pallegods og lastbiler er sikre transportmetoder over større afstande, især ved færgesejls og kørsel i tunneler. Internationalt og nationalt bør der arbejdes for fremme af transport med containere, såvel maritime containere som rullecontainere. I Schweiz udgør transport med rullecontainere bane - bil hovedparten af de indenrigs transporter. Når gods er pakket i lukkede containere af metal, især brandfarligt gods, er risikoen for antændelse under transport minimeret. En lukket container giver ikke meget ilt til ilden og begrænser ilden til containeren, desuden kan den forsegles, således der ikke er ilt. I de tilfælde, hvor der er tale om farlige stoffer, eksempelvis ved transport af giftstoffer, giver en lukket og forseget container også mere sikker transport end en åben vogn med eller uden blafrende pressenning. Desuden bør brandfarlige stoffer og giftstoffer m.v. i højere grad transporteres med skibe (ikke færger) og jernbaner, end det er tilfældet i dag.

Lastbiler kører i blandet trafik og er på færger blandet med personbiler, hvorved brand, eksplosion eller udslip af farlige stoffer vil have konsekvenser for trafik, der er godstrafikken uvedkommende. Med fragtskibe og godstog er godstransporterne differentieret fra persontrafikken, hvorved risici for persontrafikken er minimeret.