

Macoma

Nadat begin augustus 1974 het ss Metula de pech had in Straat Magelhaen aan de grond te lopen en dit wereldnieuws was voor de hierop volgende weken met als hoogtepunt het begin van de sleepreis naar Rio de Janeiro trof een andere VLCC het lot zonder voortstuwing stil te komen liggen. Het ss Macoma onderweg van de Perzische Golf naar Singapore in geladen toestand ter hoogte van Kaap Comorin (zuidpunt India) werd omstreeks 28-29 september 's nachts op de 12-4 wacht opgeschrikt door een machinekameralarm wegens het wegvallen van het vacuüm van de hoofdturbine. Het enig waarneembare was de hoge temperatuur uitlaat koelwater. Eerst werd er gedacht aan het dichtvallen van de scoop (inlaat koelwater zonder tussenkomst pomp) de hulp circulatiepomp werd gestart maar dit hielp niet. Getracht werd om de elektrisch aangedreven overboord afsluiter te openen al gaf de stand aan dat deze open stond het motortje draaide prachtig maar er gebeurde niets, er werd een handgat deksel enigszins losgemaakt maar er stond nogal veel druk achter dus alles vlug vast. De hoofdcondensor werd afgetapt en opengemaakt en er werd aan de uitlaatzijde een kijkje genomen bij de overboord schuif (diameter 1,4 mtr) deze zat dus mooi dicht dit was nog een gewone schuifafsluiter en de enige conclusie die getrokken kon worden was dat de spindle was afgebroken dus goede raad was duur. De sparks werd opgetrommeld om verbinding te maken met kantoor waar alleen een wachtsman te bereiken was het was nog nacht de enige boodschap was dan ook dat de hiervoor verantwoordelijke personen benaderd zouden worden en dat we maar wat moesten proberen. Aan boord werden de koppen bij elkaar gestoken en de mogelijkheden bekeken om toch weer koelwater door de condensor te krijgen. De Macoma was uitgerust met een dubbele smeeroliekoeler en als we materiaal en middelen genoeg hadden kon van één der mangatdeksels een leiding gecreëerd worden naar een smeeroliekoeler, dit was natuurlijk lang niet voldoende maar een begin. Er werden twee ploegen gevormd onder leiding van de Hwtk en 2 wtk. De eerste ploeg startte de werkzaamheden en de Hwtk met zijn ploeg ging proberen wat te slapen. Ondertussen was het kantoor in Rotterdam ook weer begonnen aan de dagelijkse werkzaamheden en er werd ook aan de Macoma gedacht in de vorm van een telefoongesprek waarin door een zeer geagiteerde adjunct directeur met een licht spraakgebrek, waardoor het gesprek 2 maal de normale tijd in beslag nam, op hoge toon in niet mis te verstane bewoordingen van de Hwtk geëist werd dat het schip binnen 24 uur weer op volle kracht onderweg zou moeten zijn naar Singapore (de Hwtk die net sliep moest hiervoor uit zijn bed komen aan de gezagvoerder of 2 wtk had deze kantoor medewerker geen boodschap). De gezagvoerder had nog wel gevraagd om sleepboothulp maar dit was helemaal uit den boze er mocht totaal geen ruchtbaarheid aan gegeven worden men was natuurlijk net bezig met de sleepreis van de Metula. Ondertussen gingen de werkzaamheden door en er werd gezocht naar een manier om ergens leidingen te demonteren van voldoende diameter voor de aansluiting op de smeeroliekoeler. Er kwam iemand met het goede idee dat de leidingen van de Butterworth installatie in de top van de pompkamer zeer geschikt waren zodoende werd begonnen de nodige leidingen uit de top van de pompkamer te demonteren tot groot verdriet van de eerste stuurman want nu kon hij niet meer tankwassen. De installatie was al geruime tijd buiten dienst omdat men ondertussen was overgegaan op crude-oil wassen dus de stuurman zijn bezwaren werden terzijde geschoven. Daar de middelen om te branden en lassen beperkt waren, weinig gas en zuurstof evenals laselektroden, moest alles wel goed worden voorbereid. Het grote geluk was dat één der scheepsgezellen een uitzonderlijk goed lasser was die met een laselektrode wonderen verrichte. Besloten werd op een ander mangat deksel nog een leiding te maken en deze aan te sluiten op een sanitair overboord, dit werd weer door een ander ploegje gedaan wat klaar was met de demontagewerkzaamheden in de top van de pompkamer dit tot grote opluchting van de stuurman. Als dit zou lukken was er alleen nog het probleem om de top van de condensor ook wat te koelen in de maanden ervoor waren al een stuk of 80 pijpen afgestopt wegens lekkage allemaal in de top van de condensor en grote voorzichtigheid was geboden hier. Er werd nog een dekseltje ontdekt met een gat van een centimeter of 8 en hier werd een brandslang op aangesloten die in de wel van de lenspomp werd gelegd dus met constant lenzen zou dit ook wel lukken. De werkzaamheden verliepen voorspoedig en men vorderde goed. Ondertussen ging men de derde nacht in en als alles volgens wens bleef gaan kon er tegen de morgen voorzichtig koelwater op het systeem gezet worden. Om een uur of 5 werd het systeem getest en op wat kleine lekkages na in orde bevonden er werd gestart met voorwarmen en besloten om 9 uur een poging te wagen om te gaan varen. Bij het wisselen van de wacht om 8 uur op de brug zag men een sleepboot aankomen. Het kantoor had toch maar besloten een sleepboot te sturen zonder het schip hiervan in kennis te stellen. De sleepboot was van Bugsier met toen het grootste vermogen ter wereld dus geen halve maatregelen. Het schip werd opgeroepen en er werd gevraagd of ze konden vastmaken wat natuurlijk door de gezagvoerder van de Macoma werd geweigerd, zodoende lagen er 2 schepen te drijven. De Hwtk had in overleg met zijn wtk's besloten om een maximale condensaat temperatuur aan te houden van 35 graden Celsius en een koelwatertemperatuur in de top van de condensor van maximaal 38 graden Celsius het waren waarden die we maar met wat gevoel hadden aangenomen en we wisten niet hoe het in de praktijk uit zou komen. Om 9 uur werd voorzichtig stoom op de turbine toegelaten tot ongeveer 10 rpm van de schroef er kwam langzaam beweging in het schip tot verbazing van het sleepboot personeel, we werden natuurlijk gelijk opgeroepen omdat we ons langzaam verwijderden er werd alleen gemeld dat we aan het testen waren. Deze sleepboot had natuurlijk veel betere communicatieapparatuur dan de Macoma en heeft gelijk het kantoor opgeroepen voor uitleg. Nog geen half uur later was er al telefoon uit Rotterdam wat of we aan het uitspoken waren en waarom ze niet waren geïnformeerd dat we gingen

varen, we waren alleen aan het testen en verder geen uitleg. De omwentelingen werden opgevoerd naar 15 en alle temperaturen nog steeds onder de gestelde waarden zo werd in de loop van de morgen een toerental bereikt van 25 op de schroef met een condensaat temperatuur van 34 graden en top condensor van 38 graden. De sleepboot was ondertussen een klein stipje geworden maar we horen ze nog mopperen. Het kantoor werd ingelicht dat we de reis voort zetten met 25 omwentelingen van de schroef en dat alles verder volgens wens verliep. Het volgende probleem deed zich nu voor de gezagvoerder kreeg opdracht van de medische dienst om Colombo aan te lopen voor medische verzorging van de 2 wtk die tijdens de werkzaamheden metaal splinters in een oog had gekregen Een helikopter was niet beschikbaar dus met dit moeilijk manoeuvreerbare schip werd toch Colombo zo dicht mogelijk aangelopen 2 wtk afgezet en de reis vervolgd naar Singapore. De reis naar Singapore heeft 18 dagen geduurd. In Singapore kwam de 2 wtk weer aan boord. De lading werd gelost maar men zat nog wel met het probleem dat de overboord onder water bleef en zo een groot schip kroppen viel ook niet mee. Aan de wal was al een nieuwe spindle in de maak want tekeningen met de goede maten waren aan boord. De stuurman werd opgedragen een ballastplan te maken om de overboord boven water te krijgen dit lukte in zoverre dat de top van de overboord ongeveer 15 cm boven water kwam. Zelden een schip gezien dat met zoveel hogging onder maximale spanning in het water lag. Top afsluiter gedemonteerd maar toen de grote vraag hoe halen we de schuif eruit zit hij vast of valt het mee. Het viel alles mee een takel erboven en de schuif kwam mooi naar boven zonder extra inspanning. Nieuwe spindle gemonteerd en alles afgemonteerd en ook deze ervaring waren we weer rijker. Voor zover mij bekend is er nooit enige vorm van schriftelijke of telegrafische waardering geweest voor een toch wel aardig geklaarde klus, er viel natuurlijk ook niet veel eer te halen voor de walorganisatie.

Als kleine anekdote valt nog te vermelden dat de schrijver van dit verhaaltje 2 jaar later examen moest doen voor C 2 in het vak bijzondere herstellingen hij kwam te zitten tegenover 3 heren met een Shell schelpje op hun revérs en daar de kandidaat ook van club was zij gelukkig waren het weer niet over motoren te moeten hebben maar deze keer over stoom. De eerst stelling van de vragensteller was bij Shell Tankers gebeurt nooit iets dus we gaan het theoretisch houden. Gelukkig kon ik hierop antwoorden dat er wel eens iets gebeurde en kon het bovenstaande verhaal afdraaien wat met aandacht werd gevolgd en een dikke voldoende opleverde en over theorie werd niet meer gepraat.