

14 dagen Hamburg

Een van mijn laatste schepen was het ms Niso in 1980. Deze tanker met een draagvermogen van 121.294 ton was in 1974 omgebouwd tot lichterschip van de steeds groter wordende mammoettankers.



Deze ultra grote schepen kwamen vanuit de olierijke landen in West-Europa aan, maar konden geheel geladen geen van de zeehavens aandoen, omdat hun diepgang dat niet toeliet. Daarom werd er in het kanaal met kleinere speciaal daarvoor uitgeruste tankers olie midden op zee overgepompt, zodat de diepgang na een aantal lichteroperaties wel voldeed aan diepgang in de havens in het gebied. Het gebeurde ook wel dat de schepen geheel op zee werden gelost om vervolgens weer rechtsomkeert terug te gaan naar de oliebronnen, waar ook ter wereld. Voor de bemanningen waren dat soort reizen een groot afzien, omdat er vrijwel nooit leuke havens werden aangedaan.

Voor de bemanning van de Niso lag het anders, want je lag om de zoveel dagen in een Europese haven. Het was wel hard werken want de reisjes waren kort en er moest veel gemanoeuvreed en geladen en gelost worden.



De Niso had voor deze taak een speciale loading-arm op dek gekregen en grote fenders die aan dek in davits hingen (net als de reddingboten) om ze bij het naderen van een mammoettanker naast het schip op de waterlijn te laten zakken, zodat de schepen geen contact zouden maken bij de laad- en losoperaties op zee.



Aangezien de zomer in aantocht was had mijn vrouw bedacht dat ze wel een aantal weken mee kon varen. Ze studeerde nog aan de Leidse Universiteit, maar de colleges stopten voor een flink aantal weken, dus er was ruimte om mee te varen.

Gepakt en gezakt met een flink aantal studieboeken vertrok ze uit onze woonplaats Vlissingen naar Hamburg, waar we een lading aardolie moesten lossen.



Ze kwam gelukkig net op tijd aan, want het schip lag op punt van vertrek naar weer een volgende lichteroperatie. Ik liep de 8-12 wacht en had om 11:00 uur van de brug te horen gekregen dat we de machinekamer klaar moesten maken voor vertrek. Zodra de loods en mijn vrouw aan boord

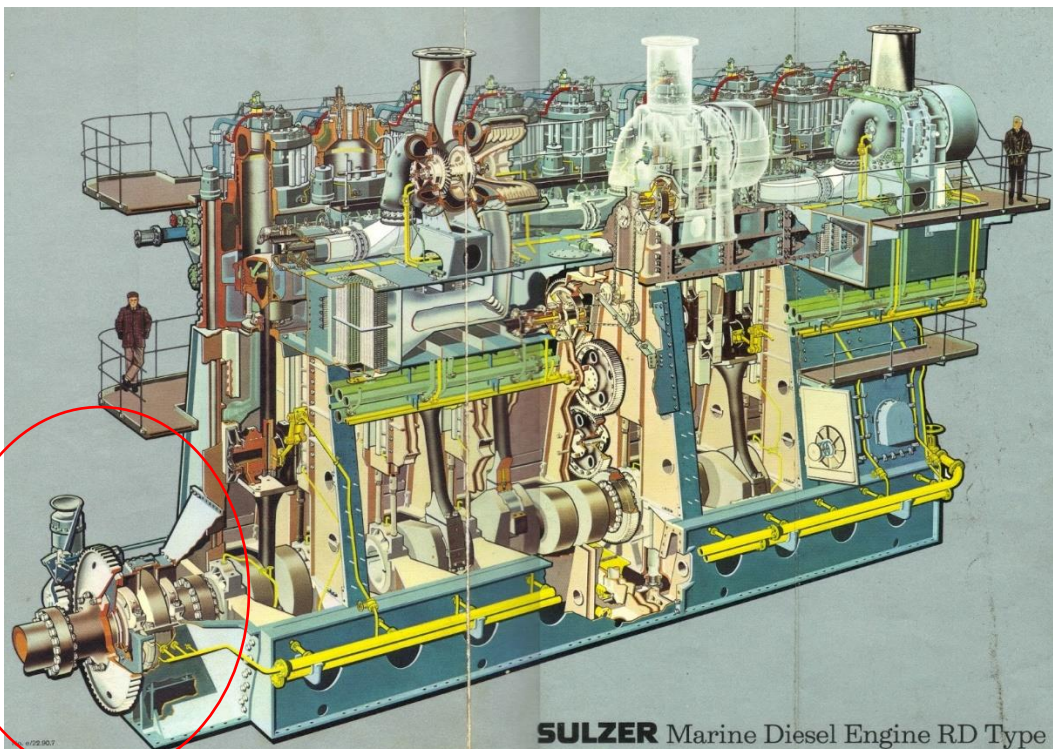
zouden zijn zouden we vertrekken. Ik gaf mijn wacht om 12 uur over aan de 3^e wtk en zijn assistent na te hebben doorgegeven wat er allemaal al klaar stond: startlucht vaten gevuld, stoom- en water aan dek, 2^e generator bij op het bord en de stuurmachines doorgedraaid.

Ik snelde naar boven met de lift om mijn vrouw in de armen te kunnen sluiten.

Na een verfrissende douche en keurig in het uniform kon ik haar opvangen en brachten we de koffers naar onze hut, met uitzicht op het hele voordek. De gehele accommodatie was op dit schip op het achterdek gesitueerd, boven de machinekamer. Het werd tijd voor de middagmaaltijd, maar altijd vooraf gegaan door een aperitiefje in de scheepsbar met alle niet op wacht zijnde officieren.



Tegen 13:00 uur, de tijd om aan tafel te gaan, klonk er een enorme dreun door het schip, vrijwel direct gevolgd door het machinisten alarm. Alle machinisten in uniform renden via het trappenhuis naar de machinekamer. Daar troffen we een verbouwde 3^e wtk aan in de controle kamer. Zijn assistent was nog op het onderste dek bij de tornmachine. Eenmaal beneden zagen we de ravage net achter de hoofdmotor. Het gietijzeren tornwiel van de hoofdmotor lag gedeeltelijk in stukken in de bilge (vullings) onder de motor.



Wat was er gebeurd?.....

Normaal gesproken wordt, na contact met de brug, vlak voor het ontmeren de hoofdmotor even beproefd door de motor met startlucht te testen. Er wordt dan even kortstondig voor- en achteruit gedraaid om zeker te zijn dat de motor goed functioneert.

Als laatste handeling voor dit kan gebeuren moet de tornmachine worden ontkoppeld van de hoofdmotor. De tornmachine is een elektromotor met daaraan vast een wormwiel. Dat wormwiel grijpt in de tandenkrans van het grote torn - / vliegwiel. (het geheel is op de tekening omcirkeld) Met deze tornmachine wordt de hoofdmotor gedurende de periode dat het schip ligt afgemeerd of voor anker ligt met ongeveer 1 omwenteling van de schroefas per minuut in beweging gehouden, zodat de as niet in de lagers zakt.

Om de motor te kunnen starten en testen moet de tornmachine worden los gehaald van het vliegwiel. Dit is de taak van de 5^e wtk of wachtassistent van de chef van de wacht, in dit geval de 3^e wtk, die boven in de controlekamer blijft.



Als de torn in het vliegwiel grijpt brandt er boven op het console in de controlekamer een rode lamp, als teken dat de torn actief is en de motor niet kan worden gestart. Als de 5^e wtk de torn heeft losgehaald van het vliegwiel gaat er boven een groene lamp branden als teken dat de hoofdmotor kan worden gestart.

En op dat moment ging het mis.....

Volgens de 3^e wtk ging de groene lamp branden en besloot hij de motor op lucht te starten.

In werkelijkheid was de tornmachine nog niet geheel los van het vliegwiel, waardoor het kleine wormwiel van de torn nog gedeeltelijk in het grote vliegwiel greep.

Door de motor te starten trok het vliegwiel aan het kleine wormwiel dat niet echt meegaf waardoor het gietijzeren vliegwiel in meerdere stukken brak en uiteen viel. De ravage was groot, want ook de tornmachine had een flinke optater gehad.

Later werd de waarschijnlijke oorzaak gevonden: de controle luchtleidingen, die het signaal naar de controlekamer moesten doorgeven bleken ernstig vervuild, waardoor mogelijk door een ongewenste drukopbouw het signaal van "alles veilig" naar boven te vroeg werd doorgegeven.

Het was duidelijk dat het schip zo niet kon vertrekken. De loods werd afbesteld en er werd scheepsraad gehouden wat ons nu te doen stond. Er werd contact opgenomen met het rederijkantoor in Rotterdam om de situatie toe te lichten en om advies van de motorfabrikant Sulzer te vragen.

Er gingen dagen overheen voor was uitgedokterd of het schip nog kon varen zonder vliegwielen, want het bleek niet mogelijk in Hamburg het vliegwielen te vervangen. Dat kon wel in notabene onze woonplaats Vlissingen, waar mijn vrouw net vandaan kwam. De Koninklijke maatschappij "De Schelde" kon aan een vliegwielen komen en inbouwen, want zij waren licentiehouder van Sulzer scheepsmotoren.



Er moest worden berekend hoe het schip kon varen met een motor zonder vliegwielen. Dat had te maken met de asbalancerings van de motor in combinatie met de gekoppelde schroefas en schroef.

Het kapotte vliegwielen moest in z'n geheel worden verwijderd en een passende tussenflens worden aangebracht. Het schip kreeg een tabel met toerentallen van de hoofdmotor die tijdens de vaart wel en niet gebruikt mochten worden. Het was een heel gedoe om zo te moeten vertrekken en naar Vlissingen te varen.

Al met al hebben we ruim 14 dagen in Hamburg gelegen en dat was geen straf. Het was inmiddels hoog zomer en we hadden alle tijd om te passagieren en de stad van onder tot boven te leren kennen.



Uiteindelijk zijn we naar onze woonplaats Vlissingen gevaren, wat een bijzonder weerzien was vanaf een varend schip langs onze eigen boulevard en zeevaartschool.



Op de rede voor anker heeft “De Schelde” de job geklaard en konden we onze lichtertaak weer oppakken.

