

Resor med T/T Tabriz

Kockums nybygge nr 510 - 528 T/T Tabriz för rederiet Wilhelm Wilhelmsen, Oslo med hemmahamn Tönsberg signalbokstäver JWSL var en VLCC på 210 650 dwt, den sista i KMV:s serie av denna storlek och försedd med ett STAL LAVAL AP - turbinmaskineri på 32 000 HK. Dopet hade förrättats den 16 oktober 1970 av fru Anne Marie Willoch.

Enligt uppgift var kontraktets pris ca 80 miljoner NRK, ett lågprisbygge. Kontraktet hade skrivits så länge varvspriserna ännu var låga och hade leveransdagen betingat ett beställningspris av ca 230 milj NKR. Hon saknade t.ex. kontrollrum i maskinrummet samt slingerkylor. Inredningen var trång och standardmässig. Tankspolssystemet utgjordes av en konventionell Butterworth anläggning.

Efter den fullgjorda provturen överläts hon till rederiet den 28 oktober på Stavangers redd och avgick därpå till Mina al Ahmadi i Persiska Gulfen. Hon ingick därmed i ett 3 - års tidscerteparti för Texaco.

Besättningen bestod av välmeriterat norskt sjöfolk. Befälhavare var kapten Harald Wiik, överstyrman I. Steinsvåg, maskinchef Odd Mathisen och förstemaskinist Bringeland. Samarbetet ombord fungerade bra.

Sedvanligt provprogram med tester av all utrustning hade utförts vid kaj och under efterföljande provtur mellan Malmö och Stavanger, provtursfart 16,2 knop. Det kan nämnas att man på KMV då var stolta över att Tabriz hade den mest noggrant uppriktade Huvudturbinen som hade lämnat varvet. Speciellt var att man hade haft alla ångrör till HT kopplade under uppriktningen. Bakgrunden till denna extra noggrannhet var att STAL LAVAL hade erfarit haverier på HT stjärnväxlar i ett antal fartyg.

Utresan gick bra. I ballastkondition erfor vi starka vibrationer i däckshuset och plattformarna runt panntopparna. Då vi kom ner i varmare vatten försämrades vakuumet gradvis. Vi genomförde en noggrann läcksökning men orsaken visade sig sedermera vara järnsulfat beläggning i kondensortuberna till följd av alltför riklig dosering.

Lastningen i Mina och Ras Tanura gick snabbt med en kapacitet av ca 16000 ton/ tim vilket ansågs vara mycket bra.

Så var fartyget lastat och avgångstiden inne. En speciell känsla smyger sig över en när man står inför en ny lång resa, ca 30 dygn, till destinationen som denna gång var Rotterdam.

På däck gör man sig redo genom att enkla upp förtöjningarna. Anslutningen från land till lastsystemet har kopplats loss och ledningarna är blindflänsade. Lotsen är ombord och ett par bogserbåtar kommer smygande för att hjälpa till att dra ut fartyget från lastterminalen. Maskinen är uppvärmd och ångtrycket på topp, styrt av KMV: s eminenta Combustion Control. Baxmotorn har kopplats ur och Idlingen har tagits över av Aseas bryggkontroll.

Maskinisten är upptagen av allehanda kontroller inför väntade manövrar. Maskinchefen och I:e maskinisten är också tillstädes. I ett hörn slamrar Hedemora-dieseln parallellt med den spinnande STAL - turbindrivna generatorn. Den stora sjövattpumpen, som förser kondensatorerna med kylvatten i hamn och under låg fart brummar på. Vid ca 60 varv Fram går Scoopen in och tar översjövattneförsörjningen till kondensatorerna. De båda kondensatpumparna kaviterar högljutt. Detta var före nivåregleringens tid.

Garantiingenjören smyger runt, känner, sniffar och lyssnar av alla ljud. Det var en upplevelse att gå runt i ett modernt, välskött maskinrum och spana in alla olika komponenter som ingår i en sådan komplex anläggning och som var och en med sin funktion bidrar till att detta stora fartyg kan drivas framåt.

På min vandring har jag kommit ner vid propelleraxeln. Jag upplever en mäktig känsla att stå där nere vid den grova axeln som sakta idlar fram och back. Snart skall den börja överföra framdrivningseffekten till fartygsskrovet, tusentals ton av stål fyllt med 210 000 ton råolja, mot sin destination och oljehungrande konsumenter borta i Europa.

Några smärre manövrar tar fartyget från kaj. Ett kraftigt smattrande ljud hörs vid fartygssidan i position vid ångpannorna. Det är propellerljudet från bogserbåten som legat alldeles till fartygsskrovet och puffat på. Efter ett tag följer fartreducering och lotsen lämnar men snart blir det Full Fart Fram och resan har börjat.

Att lyssna på de drivande växlarerna är alltid spännande. Både turbiner och växlar spinner på utan missljud.

Den 6 december var vi i närheten av Madagaskar och vädret var lugnt. Kaptenen hade beslutat att genomföra livbåtsmanöver. Övningen gick enligt planen med deltagande av en stor del av besättningen. Och snart hade vi återupptagit Full Fart Framåt.

Natten mot den 7 december ca kl 0200 så trippade Högtrycksturbinen på hög vibrationsnivå. Det var andre maskinisten som hade vakten och han hörde en smäll åtföljt av ett krossande ljud. Han reducerade omedelbart varvtalet till 65 varv och tillkallade maskinchefen och undertecknad.

Vi kunde konstatera att inga onormala ljud hördes ifrån växeln och vibrationsnivåerna samt lagertemperaturerna var också normala. Varvtalet reducerades gradvis utan att störande ljud kunde höras. Kl 0303 ställdes maskintelegrafens på Stop och kl 0320 stod propelleraxeln stilla med baxen tillkopplad. Först inspekterade vi slutreduktionens pinjonger och fortsatte med att lyfta kåpan över Högfartsaxeln. Där fann vi, på botten av kåpan, en kuggbit 32 mm lång härrörande från solhjulet. Kåpan över HT1 reduktionen lyftes sedan och där fann vi ytterligare en kuggbit. Ingenting ovanligt hade noterats innan säkerhetssystemets utlösning. Vädret var lugnt.

Fartygets position var då mellan Madagaskar och Afrika, en bra bit ifrån land.

Arbetet med förberedelser för demontering av, i första hand, HT1 och HT2 växlarerna påbörjades. Vår möjlighet att fortsätta färden för egen maskin låg i att ställa om till nöddrift genom att demontera Högtryckssidans drivande delar och sedan köra på enbart

Lågtrycksturbinen.

Telegram avsändes till Rederi och KMV. Då kontoret öppnades ringde jag upp KMV serviceavdelning och redogjorde för det inträffade. Kl 1300 påbörjades arbetet med att iordningsställa för nöddrift. Kontakt hölls sedan under arbetets gång, men några principiella problem stötte vi inte på. En allvarlig brist var att lyftmöjligheterna för HT2 epicykeln var mycket primitiva. Där det skulle suttit en lyftbalk med löpkatt så fanns endast några ditsvetsade ögelbultar. Det försvårade arbetet betydligt. Som tur var så rådde lugnt väder under hela arbetet. Besättningen var ju inte vana vid denna typ av maskinarbete men det löpte bra. Från däckbesättningen assisterade båtsman med några matrosar när det gällde att rigga till och lyfta de olika delarna.

Det största arbetet var att montera loss HT1 och HT2 epicyklarna och att säkra dem i bra position. Crossovern blindades och nödkörningsröret för ånga från reglerventilen för backånga direkt till LT turbinen monterades. LT turbinen kördes således med ånga genom den ordinarie reglerventilen för manöver av bakturbinen. Som en följd därav förlorar man möjlighet till backmanöver. En viktig detalj var strypflänsen som skulle monteras i ledningen. Den hittade vi faktiskt på rätt angiven hylla i förrådet.

Den 08/12 kl 1630 var arbetena slutförda och efter ca 36 timmars slit var vi klara för att börja ta upp vakuum. Kl 1810 släpptes ångan på genom "manöverventil V27" och långsamt ökade vi varvtalet. Vid fullt öppen ventil nådde vi 54 r/m.

Färden mot Kapstaden gick bra med ca 10,5 knop och man kan slå fast att nödkörning med LT turbinen fungerar alldeles utmärkt.

Då vi kom ned runt Godahoppsudden försenades framfarten för det maskinsvaga fartyget av vind och sjö. Vid ankomsten den 21/12 ankrade vi upp på den yttre redden. Det blåste friskt och gick kraftig dyning men vädret var, under hela tiden vi låg där, relativt stabilt och som tur var då vi ju var manöverodugliga.

Där väntade nya delar för HT1 växeln samt ing. Wolrath Isoz från STAL LAVAL och Allan Haynes från växeltillverkaren W H ALLEN. Ombordtagningen av folk och delar var något äventyrligt i den kraftiga dyningen och det var nog lika mycket tur som skicklighet att inte lådorna med de nya växeldelarna hamnade på havets botten.

Folk från Globe Engineering utförde arbetet under Isoz och Haynes ledning. De arbetade i två skift och var kunniga. HT1 växeln hopmonterades med nya delar:

Högtrycksturbinens lager inspekterades liksom turbinens uppriktning. Visuellt inspektion utförde av Lågtrycksturbinens LT1 växel liksom av slutreduktionen. Lloyd's surveyor gjorde en inspektion av växeln. Installation hade gjorts av Bracket pins för både HT och LT turbinerna för att kunna uppmäta deras rörelse relativt växeln från kall turbin till fullt varvatal.

Arbetena var slutförda den 24/12 kl 1645 varefter uppvärmning av maskineriet vidtog. Avgång skedde kl 2250 efter det att vi intagit ulaftonens måltid. Varvtalet ökades sakta till 70 r/m vilket behölls över natten. Kontrollmätningen av Bracket pin inleddes vid stabilt varvtal. Resan till Rotterdam fortsatte utan anmärkningar och vi anlände dit den

10/1 1971. Effektuttaget var fastställt till max 27659 SHP vilket gav 83,3 r/m. Ing A Haynes från W H Allen hade följt med på resan.

I Europort i Rotterdam vidtog lossningen av oljelasten samtidigt som HT1 växeln ånyo lyftes ut och inspekterades. HT turbinens läge i förhållande till växeln kontrollerades och justerades. Från STAL LAVAL leddes arbetet av Per- Erik Larsson och KOCKUMS serviceavd. representerades av Karl- Erik Rydén

Några andra fel hittades ej på huvudmaskineriet förutom manöverventil Fram som överhalades. En hel del andra garanti och servicearbeten utförde på andra komponenter. Ett ovanligt fel upptäcktes då fartyget var utlossat, skyddskonan över propellermuttern hade fallit av.

Efter utlossningen avgick fartyget till Ras Tanura den 15/1. Under resan fortsatte jag att dagligen utföra Bracket pin mätningar och telegrafera dessa till KMV.

Detta fortsatte så länge jag var ombord Rotterdam - Ras Tanura - Porto Torres - Ras Tanura tills jag lämnade fartyget i sistnämnda hamn den 18/4 1971.

STAL- maskineriet fungerade utan anmärkningar under hela denna tid. Sjötid 5 månader och 27 dagar.

Torsten Lindholm
Garantiingenjör hos KMV

Kämpinge maj 2007 TL













