

Nr. 60 St. Crt. nr. 201 van 15 oktober 1968.

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake het ongeval met de motor op het motorschip „Vesta” in Het Kanaal.

Betrokkenen: de kapitein en de motordrijver.

De werktuigkundige moet de kapitein op de hoogte houden van elk voorval in de machinekamer.

Op 3 februari 1968 heeft zich aan boord van het motorschip „Vesta” dat op reis was van Bayonne naar Antwerpen, in Het Kanaal een ongeval met de motor voorgedaan, waarbij de zuigerstang van een der cilindrs door het carterdeksel is geslagen. De „Vesta” is hierna voor reparatie naar Brest gesleept.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de raad van 24 juni 1968. Voor het hoofd van de Scheepvaartininspectie was ter zitting aanwezig de inspecteur voor de scheepvaart M. Th. J. Berlage.

Uit het vooronderzoek blijkt het navolgende:

De „Vesta” is een Nederlands motorschip, toebehorend aan Beck's Scheepvaartkantoor N.V. te Groningen. Het schip meet 499,76 brutoregisterton. Het schip was geladen met 810 ton aluminium in blokken. De diepgang bedroeg voor 3,64 meter en achter 3,90 meter.

Aan de Scheepvaartininspectie hebben verklaard:

De kapitein:

Op 31 januari 1968 kwam het schip te Bayonne in belading voor het innemen van een lading aluminium in blokken. Op 1 februari 1968 vertrok ik met het schip naar zee.

In de Golf van Biscaye werd een goede gelegenheid ondervonden.

Op de 4.00 tot 8.00 wacht van de 3e februari 1968 kwam de eerste motordrijver mij waarschuwen dat de motor niet regelmatig liep. Ik ben toen met hem naar de machinekamer gegaan en heb daar geconstateerd dat er een tik — een soort klop — in de motor zat. Ik heb de meester toen opdracht gegeven om het toerental terug te brengen van volle kracht tot iets meer dan halve kracht. De meester deelde mij mede dat er verder niets

weg van Bayonne naar Antwerpen zeer slecht weer ondervonden en het schip zwaar te keer ging, werd de tik in de motor abnormaal hard. Toen heb ik de kapitein gewaarschuwd. Het was onze bedoeling onder de zuidkust van Engeland opper te zoeken om de motor te repareren. Het ophopen van de smeeroliettemperatuur geschiedde zeer geleidelijk. Toen ik de brandstofpomp van cylinder 2 op minimaal zette bleef de tik hoorbaar. Later heb ik de brandstofpomp op de normale stand teruggezet. Ik heb er niet bij stil gestaan de brandstofpomp geheel uit te schakelen. Ik dacht met een losse zuigerpen te maken te hebben. Voor het ophangen van de zuiger — dit zou getaxeerd ongeveer 3 uur geduurd hebben — zag ik daarom geen aanleiding. Het was zeer slecht weer. Ik heb met de kapitein besproken om het schip te laten drijven om het mankement te controleren en te verhelpen, doch — de risico's tegen elkaar afwegend — meende ik niet met alle kracht bij de kapitein er op aan te moeten dringen het schip hiervoor te laten stoppen. Ik achtte voldoende mogelijkheid aanwezig om zonder ongelukken naar de Engelse kust te kunnen varen. Er was nog een tweede motordrijver aan boord; deze zat naar mijn herinnering al enige tijd op het schip. Ik heb met hem ook over de tik in de motor gesproken. Hij achtte de lichte tik niet verontrustend.

Het oordeel van de raad.

Naar het oordeel van de raad heeft de kapitein een wat aarzelend beleid gevoerd. Hij heeft niet positief aan de motordrijver gevraagd of deze adviseerde door te varen of te stoppen. Zijnerzijds heeft de motordrijver ook geen stellig advies gegeven. Het resultaat was, dat men min of meer vertrouwend op goed geluk doorvoer. In ieder geval had de motordrijver de brandstoftoevoer naar cylinder 2 moeten afzetten.

Gelet op de moeilijke positie waarin de beide betrokkenen verkeerden, komt de raad tot de volgende beslissing.

De raad past geen maatregel toe op de kapitein. De raad straft de motordrijver door het uitspreken van een *berisping*.

Opmerking.

De raad wijst er op dat de werktuigkundige de kapitein dient te waarschuwen wanneer zich technische storingen of onregelmatigheden voordoen bij de machinekamer-installatie. Als hij dit uit technisch oogpunt noodzakelijk of wenselijk acht zal hij de kapitein adviseren niet naar zee te gaan, dan wel, in zee zijnde, vaart te minderen of te stoppen. Hij zal daarbij de kapitein dienen mede te delen welk risico voor de installatie zijns inziens verbonden is aan het naar zee gaan, dan wel aan het doorvaren al of niet met verminderd vermogen.

De kapitein behoort de navigatorische en andere eventuele gevolgen of risico's verbonden aan het niet naar zee gaan of vaart verminderen dan wel stoppen onder de ogen zien en behoort na het afwegen van alle factoren en risico's een beslissing te nemen.

in de weg was; het was volgens hem alleen een losse zuigerpen. Te 18.50 werd Quessant gepeild op 93° , 2 mijl afstand. De motor werkte toen onregelmatig. Het schip liep een matige vaart. Daar het tikken of kloppen in de motor niet erger werd, was ik ook wel gerustgesteld. De meester was nog maar pas aan boord. Ik weet niet of hij mij goed heeft geadviseerd. Ik heb nog wel aan de meester gevraagd of hij de kloppende cylinder niet buiten werking kon zetten. De meester antwoordde dat dat wel 24 uur kon duren, doch het niet nodig was en ik best kon doornvaren. Ik had geconstateerd dat het geluid uit cylinder 2 kwam. Op 3 februari 1968 te 23.40 hoorde ik een knal. Ik merkte dat de motor werd gestopt. Ik heb eerst de rode lampen in de mast aangestoken en ben daarna naar de machinekamer gegaan. Ik constateerde aldaar dat de zuigerstang gebroken en door het carterdeksel van cylinder 2 gekomen was. Het weer was minder geworden. Er stond toen een noordenwind, kracht 4. De verwachting was zuid tot zuidwestenwind, kracht 8 à 10. Het weer leek mij niet gunstig om de tijd te nemen een noodreparatie uit te laten voeren. Ik heb getracht verbinding te krijgen met Scheveningen-Radio, doch dat is niet gelukt. Wel kreeg ik verbinding met Brest Radio en de sleepboot „Utrecht”. Op 4 februari 1968 te 7.15 kreeg ik sleepverbinding met de „Utrecht”. Deze sleepboot heeft ons naar Brest gesleept.

De eerste motordrijver:

Op 13 januari 1968 ben ik te Rotterdam aan boord van het m.s. „Vesta” gekomen. Er waren in totaal 2 motordrijvers. We liepen zes uur op zes uur af. Ik liep van 6.00-12.00 uur en van 18.00-24.00 uur. De hoofdmotor was een 4-tact Brons type 8ED N=500 pk $n=320/\text{min}$, zoutwater gekoeld en voorzien van aangehangen pompen. De motor was direct omkeerbaar, niet vanaf de brug bedienbaar en niet voorzien van alarmeringen. De schroefas dreef een asdynamo. Op zee draaide dus alleen de hoofdmotor.

De eerste motordrijver, die ik aan boord afloste, heb ik te Rotterdam gevraagd naar bijzonderheden omtrent de installatie. Volgens hem waren er geen bijzonderheden of moeilijkheden. Wel heeft de kapitein mij verteld dat de hoofdmotor bij slecht weer een abnormaal geluid voortbracht, dat hij niet thuis kon brengen. De hoofdmotor was voor het laatst nagezien in april 1967 bij de firma A. Vuyk te Capelle a/d Yssel.

We vertrokken 1 februari 1968 van Bayonne naar Antwerpen. Op 2 februari ondervonden we 's-avonds zeer slecht weer. Het schip slingerde en stampde hevig. De hoofdmotor werkte erg onregelmatig. Op 3 februari 's-morgens omstreeks 7.00 hoorde ik een vreemd geluid in de hoofdmotor. Tot dat ogenblik was er niets bijzonders aan de hoofdmotor. De temperaturen van de uitlaatgassen, het zoutkoelwater en de smeerolie van de koeler waren normaal; evenals de smeeroliedruk.

Ik constateerde dat het een klap was in cylinder 2. Ik heb de kapitein gewaarschuwd en hem medegedeeld, dat ik vermoedde dat het een losse zuigerpenlager was. Ik bemerkte geen verhoging van de smeerolietemperatuur of smeeroliedruk. Bij navoelen van de carterdeksels constateerde ik niets bijzonders. Ik heb met de kapitein besproken dat het wenselijk zou zijn de motor te stoppen en na te zien. Gezien de slechte weersomstandigheden kon de kapitein zich hiermee niet verenigen; hij zei mij dat hij, als het enigszins mogelijk was, liever door zou varen. Mij leek het ook wel mogelijk met verminderd vermogen door te varen en rustig water op te zoeken om het euvel te herstellen. De motor draaide 275 omwentelingen per minuut. Ik bemerkte dat de smeerolietemperatuur langzaam opliep en besloot daarom de hulpsmeeroliepomp bij te zetten, die aangedreven wordt door de bakboordhulpmotor. Ook heb ik de brandstofpomp van cylinder 2 verscheidene uren op minimaal gezet. Door deze handelwijze verminderde het kloppen van cylinder 2 echter niet; alleen de

uitlaattemperatuur zakte beneden de 100° C. De brandstof van cilinder 2 heb ik zelf weer bij gezet, daar het mij bekend was dat het schip bij minder dan halve kracht in slecht weer moeilijk bestuurbaar was. Het weer bijzetten van de brandstof deed de motor niet harder kloppen, zodat ik veronderstelde dat het op dit moment geen nut had de brandstof af te laten staan. Ook heb ik regelmatig met de hand extra cilinderversmering toegevoerd. Door het oplopen van de smeeroliettemperatuur vermoedde ik wel, dat het krukpenmetaal te veel ruimte had. Maar ik dacht hiermee wel door te kunnen blijven varen. Gedurende twee uren voor de breakdown werd het geluid van het kloppen minder. Dat gaf me de indruk dat ik het juist deed en door kon blijven varen.

Op 3 februari te 23.40 terwijl ik op wacht was in de motorkamer, vloog met een hevige dreun de onderschaal van het drijfstanglager door het carterdeksel. De drijfstang was losgeslagen en heeft een hap uit de voering geramd. Door de kracht waarmee de drijfstang door de krukas naar buiten geslingerd werd is de zuiger als het ware scheef in de voering gekomen; waardoor deze scheurde en de zuiger klem liep.

De zuiger bleek later verder doorgezakt te zijn dan normaal en vertoonde geen sporen van verhitting of vastlopen. De zuiger hing voor meer dan de helft uit de voering.

Na de dreun stopte ik de motor en waarschuwde ik de kapitein. Bij demontage van de hoofdmotor te Brest is mij gebleken, dat het smeerolietvoerkanaal naar de krukpenlager 2 open was. Het witmetaal van het boven en onder lager was bijna verdwenen. De krukpen, noch het staal van de krukpenlager, vertoonde oververhittingsverschijnselen. Hierdoor en uit hetgeen de kapitein mij eerder had verteld ben ik van mening dat het krukpenlager van cilinder 2 reeds veel eerder uitgelopen geweest moet zijn.

Ter zitting van de raad hebben aanvullend nog verklaard:

De kapitein:

Bij het overdragen van het commando van mijn voorganger heeft deze mij niets bijzonders over de motor van het schip verteld. Ik had enige reizen met de „Vesta” gemaakt en had toen wel geconstateerd dat de motor bij slecht weer onregelmatig liep. Voor vertrek voor de onderhavige reis heb ik de rederij hiervan in kennis gesteld; dit was in de nacht voor de dag van vertrek. De rederij heeft hieraan toen geen aandacht geschonken en heeft niets gedaan. Als afloskapitein heb ik niet tot het uiterste bij de rederij willen aandringen om de motor te laten controleren. Op 3 februari 1968 waarschuwde de eerste motordrijver mij dat er iets met de motor niet in orde was. In de machinekamer hoorde ik toen een tik in de motor. De tik was in cilinder 2 en zeer duidelijk hoorbaar. Ik kon niet horen of de tik van onder of van boven was. Volgens de motordrijver was het een losse zuigerpen, waarmee met verminderd vermogen wel doorgevaren kon worden. Ik heb gevraagd cilinder 2 buiten bedrijf te stellen. Hij antwoordde dat het demonteren van de zuiger een groot karwei was, hetgeen wel een dag in beslag zou nemen. Toen het tikken sterker werd, vertrouwde ik de zaak niet meer en was ik van plan naar de zuidkust van Engeland te varen en daar opper te zoeken om het euvel te verhelpen. Ik kon geen Franse haven aanlopen, omdat hiervoor geen kaarten aan boord waren en ik aldaar niet bekend was.

De eerste motordrijver:

Ik was met het type motor — een viertact Brons ED Diesel motor — bekend. De motordrijver die ik afloste had mij gezegd, dat de motor bij slecht weer onregelmatig liep, doch ook, dat hij geen last hiervan ondervonden had. Ik had met de „Vesta” tevoren enige korte reizen, o.a. naar Engeland, gemaakt en toen wel een lichte tik in de motor gehoord, die naar mijn mening niet verontrustend was. Pas op 3 februari 1968, toen wij op