



GEVIS-fondens Salénare berättar

Kolvhalning på Winterfartyg



Jag är andremaskinist på en Winter-båt på 80-talet. Det är någonstans på Nordsjön, en frisk bris blåser och dyningarna är 3 – 4 meter höga.

Det är jag som har jouren och jag väcks mitt i natten av larmet. Rusar upp från kojen i mina skrynkliga kläder, trär fötterna i pisstofflorna och flyger nerför lejdarna, kan göra det i sömnen – vet hur många steg det är – byter till maskinskor. In i kontrollrummet, kvitterar ”larm hög avgastemperatur cyl 4 huvudmaskin”. Framdrivningsmaskinen är en BW-Man tvärstycksmaskin 6L90GB 20200kW effekt.

Jäklar, en bränsleventil har slutat fungera.... eller har det brunnit hål i en avgasventil?

Ringer till styrman på bryggan, han har redan noterat larmet och saktat ner till halv fart. Medan vi pratar kommer ett larm till. ”Hög temperatur i spilluftsältet cyl 4 Hm.” Nä, det är inget falsklarm, det begriper vi båda två.

Adrenalinnet börjar pumpa på, det måste vara spilluftsbrand! Nu är det kris... jag tar över maskinkontrollen från bryggan till kontrollrummet och förvissar mig med styrman om att det är fritt vatten kring båten och att vi inte ligger för nära kusten. Efter OK från styrman saktar jag ner maskin till helt sakta fram. Ringer och väcker chiefen.

Springer ner i maskinrummet och känner på luckan till spilluftsältet cyl 4 Hm. Färgen ryker och bubblar av värmen. Tillbaka till kontrollrummet och ringer till bryggan och begär att de kopplar bort brandlarmet till maskinrummet. Det finns en massa rökdetektorer i maskinrummet som är kopplade till en brandcentral på bryggan så man kan se i vilka utrymmen det larmar. Onödigt att väcka hela båten än



Nu har chiefen kommit ner och styrmannen har varskott skepparn, det märks för han ringer mitt i alltihop och undrar om vi verkligen måste sakta ner farten, vi har ju turlistan att tänka på.... och förstemaskinisten har vaknat av att båten inte skakar längre och ringer och undrar varför vi har saktat ner farten. Behöver vi hans hjälp? Jo för sjutton, kom ner med en gång....

Trots kaoset känner jag att jag har situationen under kontroll, vet vad jag ska göra, det är ju vid sådana här tillfällen som min långa erfarenhet är så värdefull. Gör jag inte rätt så kan elden sprida sig till närliggande cylindrar och till spilluftsstrumman och gnistor kan smita ner genom kolvstångsboxen ner i vevhuset, en vevhusexplosion, en katastrof!

Mitt i alltihop tänker jag på när jag förklarade för Jan, min son, vad en vevhusexplosion är för något. Han var väl en sju-åtta år då och mycket intresserad av fartyg och bilar och flyg och



GEVIS-fondens Salénare berättar

tåg. Vad som händer, berättade jag, är att de heta förbränningsgaserna tränger förbi kolven med kolvringar och ner i vevhuset och då blir det en explosion. En bensinmotor i en bil och en tvårstycksdieselmotor i ett fartyg är inte likadana men principen är densamma.

Och jag jämförde med en formel 1 – bil. Hur publiken på starttrakan till sin fasa ser ett stort rökmoln slå upp från motorn och brinnande olja sprutar åt alla håll. Och jag sa att om det funnits en liten mus inne i motorrummet då, så hade det bara varit några små sotiga rester kvar av den. Och Jan sa - Men pappa tänk om du är nere i maskin när det exploderar i vevhuset, och grät mot min axel så det blev fläckar på nya skinnjackan och varje gång jag tog den på mig så mindes jag hur ledsen han var.

Jag måste klara av det här....

Det går inte att stoppa maskinen helt för då kan branden sprida sig okontrollerat. Man kör så sakta det går medan man förbereder släckningen. Ånga är bäst, den har störst släckverkan och den är så het att den inte kyler ner de varma maskindelarna för mycket för då är det risk att komponenterna spricker.

Nu är allt klart för släckinsats. Jag noterar att det inte gått mycket mer än fem minuter sedan larmet gick.

Chiefen rusar upp till kontrollrummet och slår stopp i maskin och i samma ögonblick som maskinen stoppar öppnar jag för ångan till cylinder 4 och sedan till cylinder 3 och 5 för säkerhets skull. Låter ångan stå på någon minut och kontrollerar i dräneringarna att det rinner ut oljeblandat vatten. Väntar 15 – 20 minuter, under tiden har förstemaskinisten kommit ner, och också de två motormännen. Öppnar sedan försiktigt luckan till spilluftsålbåtet för att kolla att det inte finns glöd kvar. Konstaterar att släckningen har lyckats den här gången också.

Funderar över vilken gång i ordningen som jag har varit med om detta men hittills har det gått bra.

Fartyget har lagt sig tvärs i sjön och börjat rulla ca 5 grader åt vart håll, och det stampar i längdled minst lika mycket. Usch, alltid lika obehagligt när vi ligger stilla mitt ute på havet.

Och nu börjar det verkliga arbetet....

Av branden har kolvringarna i cylinder 4 förlorat spänsten och cylindern måste därför kontrolleras och renoveras.

Chiefen och förstemaskinisten och jag och de båda motormännen måste göra kolvhalning, ett jobb som tar allt mellan sex och tolv timmar beroende på vana, kompetens och inte minst tumme med gudarna.

Stänga bränslet, kylvattnet, demontera bränslerör, kylvattenrör, startluftsör, avgasrör, diverse alarmgivare.

Alla vi fem inblandade blir oljigare och skitigare allteftersom arbetet pågår.



GEVIS-fondens Salénare berättar

Jag och den ene motormannen lossar på avgasventilen, den väger drygt ett ton, och transporterar bort den med en travers, och tar sedan det två – tre ton tunga topplocket som vi också transporterar bort för att vi ska komma åt den 90 centimeter grova kolven med kolvstång som sammanlagt har en längd av tre och en halv meter och som väger två, tre ton. Den har förstemaskinisten och den andra motormannen demonterat från tvärstycket i det oljiga vevhuset.

”Vid arbete med smörjolja måste heltäckande skyddskläder användas och oljegas får ej inandas under en längre tid” står det i instruktionerna.

Att göra detta arbete med kemskyddsdräkt är omöjligt på grund av värmen. Och förresten så finns det inga kemskyddsdräkter ombord. Så förstemaskinisten och motormannen i sina vanliga overaller har knutit trasor om sina huvuden, öppnat vevhusluckan och klättrat in i den 50-gradiga värmen så fort som oljan slutat forsa ner, men de blir ändå indränkta av sipprande olja medan de demonterar kolven från tvärstycket.

Vi hjälps åt alla fem att forsla de tunga maskindelarna i traversen genom maskinrummet utan att krossa maskindelar eller människor.

Varför har vi så brått att reparera alla fel? Kunde vi inte bara ringa efter en servicefirma från motortillverkaren. De har ju experter, med helikopter hade de kunnat vara här vid lunchtid.

Och jag tänker att det är här som sjömansskapet sätts på prov, eller rättare sagt det är den idiotiska yrkesstoltheten som säger att inga jobb är omöjliga. *”The impossible we do at once, miracles take a little longer time”*.

Så vi jobbar på och mitt upp i alltihop telefonsamtal Är ni inte klara snart, vi missar turlistan. Och kocken är ledsen för att ingen i maskin bryr sig om hans delikata frukost, han som gjort lite extra nu när han visste hur vi varit uppe hela natten och hur vi sliter.

Nu är maskinen igång och jäklar, den här gången klarade vi jobbet på sex timmar, är inte det rekord?

Och har kolvhalningsölen som chieften nu bjuder på någonsin smakat så gott?

