

Aus der Dieselgeschichten-Sammlung der Dieselpensionierten Winterthur

Eine Dieselgeschichte geschrieben von Max Imilian im 2016

MV Purus

Wie schon anderweitig erwähnt, verfügte das Marineministerium (MM) über die verschiedensten, der brasilianischen Küste entlang stationierten, relativ einfachen Schlepper, die sogenannten CORVETAS. Diese lagen rund um die Uhr einsatzbereit im Hafen für einen sofortigen Notauslauf.

Deshalb musste ich, als vertraglich zugesicherter SULZER Residenz-Service-Ingenieur, für ein eventuelles Aufgebot, immer erreichbar sein.

Das war der Fall, als eines Abends ein MM Jeep vor der Pension Dona Erna erschien und mir, der zufällig auf der Veranda das Abendbrot einnahm, zwei Westernformulare überreichte. Aus denen ging hervor, dass ich für einen Einsatz an Bord der im Hafen von Recife liegenden, havarierten CV PURUS, bestückt mit zwei 6TD36 Motoren, unverzüglich technische Hilfe zu leisten hatte.

Ich liess mich nach der BASE NAVAL von VAL DE CAES bringen und erfuhr, dass die oben genannte Einheit bei der dortigen Hafeneinfahrt einen versteckten Felsbrocken gestreift und dabei die backbordseitige, hintere Schiffswand aufgeschlitzt hatte.

Ich erinnerte mich, dass dieser Schiffstyp zwei getrennte Maschinenräume besass. Eine Tatsache, welche das Schiff vor dem Absaufen gerettet hatte. Ebenfalls sagte man mir, dass die aufgeschlitzte Bordwand bereits notfallmässig zugeschweisst worden war und der überflutete Maschinenraum zurzeit leergepumpt wurde.

Man hatte auch bereits ein Sonderflugzeug aufgeboten. Ich würde morgen früh um 07:00 auf den hiesigen Flughafen gebracht.

Als dann anderen Tags niemand erschien, glaubte ich schon, ein Taxi bestellen zu müssen. Noch rechtzeitig erreichte mich in meiner Herberge ein Telefonanruf der mich wissen liess, dass das Flugzeug aus Recife verspätet sei und sie mich erst um 13 Uhr abholen würden.

Es stellte sich heraus, dass „MEIN FLUGZEUG“ noch weitere Passagiere aufnehmen sollte, wobei es sich ausnahmslos um Frauen mit neugeborenen Kindern handelte.

Die klapperige DC 3 war für Fallschirmübungseinsätze vorgesehen und hatte, an stelle der Sitze, an den beiden inneren Wänden je eine längs verlaufende, niedrige, durchgehende Bankreihe. Auf der Höhe des rechten Flügels gab es eine grosse Rumpfföffnung, welche beidseitig von je einem Besatzungsmitglied abgesichert wurde.

Kurz nach dem Start ging ein allgemeines Unwohlsein mit Kindergeschrei und kotzenden Erwachsenen los. Das dauerte während der gesamten sechsstündigen, mit vielen Zwischenlandungen unterbrochenen Reise.

Geflogen wurde maximal zwei- bis dreihundert Meter über Boden. Je nach Lust und Können des Kommandanten, flog er die verschiedenen Streckenabschnitte immer auf Sicht, da, wie ich später erfuhr, fast alle Instrumente schon lange ausgefallen waren. Ich selber war ebenfalls völlig erledigt und überglücklich, in Recife endlich festen Boden unter den Füßen zu verspüren.

Ich wurde von drei Matrosen der CV PURUS abgeholt und an Bord gebracht, wo ich eine Viererkombüse mit eigener Dusche erhielt. Der Kommandant befand sich noch an Land und man bat mich, anderntags, nach dem Frühstück, an einer Lagebesprechung teilzunehmen.

Diese wurde auf 09:00 einberufen, wobei ich erfuhr, dass man über Nacht schon mit dem Ausbau von Zylinderdeckeln sowie dem Triebwerk begonnen habe und gerade dabei war, die Hauptlagerdeckel zu lösen.

Ich bat den Kommandanten, mir, ab sofort, die Führung während der ganzen Reparatur zu überlassen. Das stiess anfänglich auf starken Widerstand. Speziell als ich anordnete, alle gelösten Teile unverzüglich wieder einzubauen, ansonsten mit gefährlicher Rostbildung gerechnet werden müsse.

Als erste Massnahme verlangte ich die Beschaffung von möglichst vielen Fässern mit neuem, sauberem Öl, um noch am gleichen Tag das Schmierölsystem bis auf die Höhe der seitlichen Inspektionsdeckel zu füllen und mittels der Vorschmierpumpe in Zirkulation zu bringen.

Das mit Seewasser vermischte Öl wurde an Land gebracht, durch Zentrifugieren wieder einsatzfähig gemacht und dann auf Reserve gehalten, um, falls nötig, für weitere Spülvorgänge zur Verfügung zu stehen. Während diesem Vorgehen wurde das verunreinigte Öl ständig auf dessen Wassergehalt überprüft, um je nach Resultat, durch „Auffrischen“ mit neuem Schmieröl, für weitere Umlaufmanöver bereitzustehen.

Da der 6TD36er nur über eine von Hand betriebene Schaltvorrichtung verfügte, musste ein ziemlich mühseliger, viel Muskelarbeit verlangender Frondienst durchgezogen werden. Inzwischen konnten die Zylinderdeckel wieder aufgesetzt und die zum Teil bereits gelösten Hauptlagerdeckel ebenfalls festgeschraubt werden.

Wie etliche Laborprüfungen, nach dreimaligem Wechseln des Umlauföls, ergaben, waren, nach 24 Stunden, nur noch minimale Wasserspuren festzustellen und man konnte bedenkenlos, zum ersten Mal bei minimal gehaltener Drehzahl, verschiedene kurze Testläufe riskieren.

Es war geplant, dass die CV PURUS anschliessend im MM Dock in Recife generalüberholt werden sollte und man, da ich nach Belem zurückreisen musste, doch noch eine kurze Probefahrt unternehmen sollte.

Ich sagte bedenkenlos zu, ohne zu ahnen, dass ich eine neue Erfahrung machen musste. Wurde ich doch zum ersten Mal in meinem Landrattenleben von einem völlig neuen

Erlebnis, namens Seekrankheit, betroffen. Kaum hatten wir nämlich die Hafentreppe umschiffen, wurde ich OPFER DES NEPTUNS, und nur wer dieser Plage verfällt, weiss was das bedeutet!

Ich hatte später noch öfters an diesem Übel zu leiden und es nie fertiggebracht, mich dagegen zu wappnen, obwohl ich die ausgefallensten Mittel ausprobierte. Die wirksamste Arznei hiess Dramamin und in meiner Not schluckte ich jeweils bis zu zehn Tabletten auf einmal, wobei ich in einen rauschartigen Zustand verfiel und immer jemanden zur Seite haben musste, da ich doch, in meiner Not, weit mehr als das dreifache der ärztlichen Empfehlung, nur scheinbar problemlos ertrug.

Der Kommandant beschloss, einen kleinen Probeausflug zu improvisieren. Er ignorierte dabei, dass im Heck seiner Einheit ein Rettungsboot zu Wasser gelassen war und ohne Riem- und Steuerruder an einem ca. 30 Meter langen Schlepptau nachgezogen wurde. Die PURUS war aber bereits einige hundert Meter von der Hafeneinfahrt, auf halboffener See, als er auf dieses Problem aufmerksam gemacht wurde.

In diesem Kahn befanden sich drei Besatzungsmitglieder, als blinde Passagiere, in einer geradezu lebensgefährlichen Lage. Sie waren den starken Wellenbewegungen ausgeliefert und es bestand keine Möglichkeit, diese unglücklichen Insassen an Bord zu bringen.

Dazu kam, dass das Mutterschiff eine gewisse Fahrtgeschwindigkeit einhalten musste, ansonsten es von Wind und Wellen gegen das Land getrieben wäre. Aber auch bei einer langsameren Fahrt wäre es nicht möglich gewesen das "Rettungsboot" an Bord zu hieven, ohne während einem solchen Manöver das Leben der drei in noch grössere Gefahr zu bringen.

Der Kommandant, der auf SEINE „Probefahrt“ nicht verzichten wollte, befahl trotzdem eine langsamere Fahrt, bei der sich das im Schlepp gezogene Rettungsboot und seine «Besatzung» ungefährdet und heil in den Hafen zurückgebracht werden sollten. Das gelang dann schliesslich zur Erleichterung aller Beteiligten und sogar ohne Landberührung.

Wie ich oben erwähnte, litt ich die ganze Zeit an der schweren Seekrankheit, hatte aber kein Dramamin zur Hand. Es galt dabei strikte darauf zu achten, stets über die Windboard abgewendete Seite zu kotzen.

Nichtdestotrotz teilte ich an einer Abschiedsbesprechung formell mit, dass der von mir entwässerte 6TD36, auch bei einer späteren Hauptprobe, von der Besatzung problemlos belastet werden könne.

So endete dieser Auftrag für mich mit einer neuen schmerzlichen Naturerfahrung. Ich bestand dann allerdings auf einen Rückflug nach Belem mittels einer zivilen Fluggesellschaft, was mir grosszügig zugestanden wurde.

Zu sagen wäre noch, dass ich, wieder an Land, während geraumer Zeit unter der Dramaminwirkung litt. Trotzdem blieb dieses Medikament bis zu meiner Pensionierung mein ständiger Reisebegleiter.

Der Verfasser Max Imilian, Jahrgang 1933, lebte während vielen Jahren in Brasilien und ist profunder Kenner der Lebens- und Verhaltensweisen in diesem vielschichtigen Land.

DPW-DG78 Max Imilian – MV Purus - 1. Ausgabe 1.02.2020