

ROS 408 Stamm  
Abt. Maschine  
z. Z. ROS 409

An Bord, den 26.06.1981

Betr.: Reisebericht der 34/IV. Fangreise vom 04.04. bis 30.06.1981

Für die 34/IV. Reise waren folgende Kollegen angemustert:

Menschel, Thomas ; LTO	Schoknecht, Jürgen; TO-E
Suffa, Ronald ; TO	Meinel, Hans ; TO-K
Schmeisser, Gerd ; TO	Gennert, Uwe ; M-assistent
Kaeding, Norbert ; Deckschl.	

Am 05.04.1981 wurde die Maschinenanlage von ROS 408 durch die Stammbesatzung von ATB III "betriebsklar" übernommen.

Hauptmaschine 6 NZD 72:

Am 06.04.81 gab es im Hafen Anlaßschwierigkeiten des Hauptmotors. Lt. ATB III sollte die Maschine "schwer" anspringen. Eine Untersuchung ergab eine gebrochene Steuerluftleitung und eine undichte Gummimanschette des Anlaßluftventiles an Zyl. V. Nach Behebung der Schäden wurden verschiedene Anlassmanöver gefahren (bis 12 Kp/cm<sup>2</sup> der Anlaßluft). Die Maschine wurde um 23<sup>30</sup> Uhr klar gemeldet.

Am 07.04.81 lief das Schiff zum Fangplatz aus.

Am 18.04.81 16<sup>51</sup> Uhr wurden an Zyl. III klopfende Geräusche bemerkt und die Maschine durch den LTO gestoppt.

Als Ursache wurde ein defektes Pleul- und Kolbenbolzenlager erkannt. Reservekolben und Reservelagerschalen wurden eingepaßt und montiert.

Am 20.04.01<sup>00</sup> Uhr bis 21.04.00<sup>11</sup> Uhr wurde ein Einfahrprogramm mit verminderter Pumpenfüllung an Zyl. III gefahren. Anschließend wurde nochmals eine Kontrolle des Pleullagers und des Grundlagers 5 vorgenommen. Es konnten keine Schäden festgestellt werden.

Am 21.04.81 13<sup>16</sup> Uhr wurde die Maschine zur Fortsetzung des Fischereibetriebes freigegeben.

Am 04.05.81 04<sup>30</sup> Uhr wurde durch den wachhabenden TO ein rapider Ölverlust am Nabenölbehälter der Verstelleinheit bemerkt. Dabei traten bei 18° Steigung des Propellers starke Schwingungen im Achterschiff auf. Die Steigung wurde sofort auf 0 Grad verringert und versucht Nabenöl aufzufüllen. Als sich kein Erfolg zeigte wurde die Maschine um 04<sup>53</sup> Uhr gestoppt. Beim nochmaligen Füllen konnten nun am Achterschiff in der See Ölflecken bemerkt werden.

Im Zusammenhang mit den starken Schwingungen bei Propellersteigung

und des Ölverlustes von Nabenoel mußte ein Propellerschaden angenommen werden. Damit konnte die Hauptmaschinenanlage nicht mehr in Betrieb genommen werden.

Von der Fangleitung See wurde festgelegt, daß das Schiff durch SAS 414 zur Tonne 4 Reedee Maputo zwecks einer Taucheruntersuchung geschleppt wird.

Am 06.05.81 erfolgte eine Taucheruntersuchung der Propellernabe. Bei der festgestellt wurde, daß die Propellernabe in der Ausbuchtung des Ruderstabilisators auflag. Weiterhin konnte ein Oelaustritt unter dem Sandschutz der Welle festgestellt werden (Eine Demontage des Sandschutzes konnte nicht durchgeführt werden, da dieser fest am Stevenrohr verschweißt war.)

In Absprache mit Fangleiter Technik wurde als Ursache des Schadens, eine gelöste Propellernabe, bzw. eine gebrochene Schwanzwelle vermutet.

Rostock wurde informiert.

Am 09.05.81 erfolgte eine Triebwerkskontrolle des Hauptmotors, gleichzeitig wurde dabei Kolben und Pleuellager Zyl. III zur Kontrolle demontiert. Es konnten keine sichtbaren Mängel festgestellt werden.

Am 12.05.81 wurde das Schiff nach Beira zum Docken durch SAS 414 auf Weisung von Rostock geschleppt.

Am 17.05.81 wurde beim Ankern auf Reedee Beira die Wangenatmung des Hauptmotors gemessen.

Am 19.05.81 wurde das Schiff in Beira/Mocambique eingedockt. Bei der am selben Tag durchgeführten Dockbesichtigung wurde eine ausgeschlagene Stevenrohrbuchse (ca. 30 mm) und Nabenoelaustritt aus dem Stevenrohr erkannt. Somit lag die begründete Vermutung einer gebrochenen Schraubenwelle nahe.

Auf Weisung des Fangleiters Technik wurde das Schiff am 20.05.81 ausgedockt und Rostock informiert.

Von Rostock wurde entschieden, das Schiff zwecks Reparatur nach Rostock zu schleppen.

Nach Auslaufen Beira senkte sich bei schweren Wetter (8 bis 9) am 23.05.81 die Propellernabe und verklemmte die Ruderdüse. Dadurch kam es zum Ausfall Ruderanlage I (Motorschaden-Wicklungsschluß). Eine nochmalige Taucheruntersuchung in Verbindung mit einem Festsetzen der Propellernabe wurde notwendig und wurde am 29.08. durch ATB VIII durchgeführt.

Am 29.05.1981 wurde das Schiff an ATB VIII bei Tonne 4 Reedee Maputo übergeben. Alle Hilfsanlagen befanden sich in einem betriebsklaren und sauberen Zustand.

(Siehe auch Schadensbericht vom 19.05.81)

Am 29.05.1981 wurde ROS 409 "Heinz Kapelle" von der ATB VIII durch die Stammbesatzung von ROS 408 übernommen.

Die einzelnen Anlagen liefen wie folgt:

Hauptmaschine 6 NZD 72

Am 03.06.81 wurde das Einspritzpumpenoberteil von Zyl. I -III gewechselt, da das Pumpenelement von Zyl. I undicht wurde, sowie alle 6 Einspritzdüsen erneuert.

Am 04.06.1981 18<sup>22</sup> Uhr erfolgte Notstopp der Hauptmaschinenanlage, während des Hievens bei 14° Stg.

Durch TO Suffa wurde eine gerissene Laufbuchse am Kühlwasserübertritt bei Zyl. V festgestellt. Er war damit beschäftigt, mit Putzlappe den Wasserstrahl einzudämmen, der sonst voll auf die Motoramplidynen der Netzwinde traf, und wollte so den Hievprozeß überstehen, um dann die Maschine zu stoppen. Durch den mocambiq. Lehrling wurde der LTO informiert. Ich vernahm aber selbst schon klopfende Geräusche in der Maschinenanlage. Ich begab mich sofort in den Maschinenraum, in dem schon Abgase wahrzunehmen waren und betätigte sofort Notstopp der Hauptmaschine.

Im selben Augenblick des betätigen des Notstoppes kam es beim Austönnen der Maschine zu einer Kurbelwannenexplosion. Die Verpuffung der Oeldämpfe der Kurbelwanne wurden durch die Dekompressions-schauklappen der Maschine abgeleitet.

TO Suffa befand sich in diesem Augenblick neben mir im Schalttafelraum. Dem mocambiq. Lehrling hatte ich das Betreten des Maschinenraumes bei meinem Erscheinen untersagt.

Nach der Explosion wurde unter Benutzung von Rauchgasmasken der Hilfsdiesel I angelassen und eine Kontrolle des M-Raumes auf Brandquellen durchgeführt. Es wurde keine Brandstellen festgestellt.

Während dessen bestand eine Rufverbindung zu TO-E Schoknecht, der sich am Maschinenraumschott befand und dem durch TO Suffa ständig Meldung gegeben wurde.

Die Maschinenraumlüfter wurden zugefahren, nachdem keine Brandherde festgestellt werden konnten und die Brücke von dem möglichen Ausmaß der Schadens informiert. Vermutet wurde ein Kolbenfresser im Zusammenhang mit einer gerissenen Laufbuchse der Maschine, an Zyl. V.

Nach 15 min. wurden die Schauklappen der Maschine geöffnet und eine erste Sichtkontrolle durchgeführt.

Bei Zyl. V wurde Wassereintrich am unteren Buchsenbund zum Kurbelraum und Wassereintrich aus dem Verbrennungsraum zum Kurbelraum festgestellt.

Es wurde eine angehobene Laufbuchse durch Kolbenfresser, hervorgerufen durch eine gerissene Laufbuchse im unteren Kühlwasserbereich erkannt. Die Maschine konnte getörnt werden.

Durch die Brücke wurde Fangleiter Technik informiert und übernommen, sowie ein Nothieven des Netzes mit Hilfswinden festgelegt.

Durch den Fangleiter Technik wurde festgelegt, daß das Schiff zu Tonne 4 Reede Maputo durch SAS 414 geschleppt wird.

Während des Schleppens vom 05.06 bis 7.06.81 wurden wegen der schlechten Wetterbedingungen keine größeren Demontagearbeiten durchgeführt. Eine eingehende Kontrolle der Maschine bestätigte den Zustand der gesamten Maschine. Durch die Kontrollklappen des Spülluftkanals wurden alle Kolben kontrolliert und teils fehlende bzw. festsitzende Kolbenringe festgestellt.

Im Einvernehmen mit dem Fangleiter Technik wurde festgelegt, alle 6 Kolben zu ziehen, sowie bei Zyl. V den erforderlichen Laufbuchsenwechsel durchzuführen. Während des Schleppens wurden sämtliche Vorbereitungsarbeiten, einschließlich des lösen der Pleulbolzens und der Zylinderköpfe durchgeführt.

Vom 07.06. bis 10.06.81 wurde die Reparatur durchgeführt (unter aktiver Beteiligung des Gen. Trodtfeldt, Fangl. Techn., der eine Schicht anleitete.).

Während der Reparatur bestätigten sich die festgestellten Schäden: Eine am Kühlwasserübertritt nach außen und im unteren Kühlring gerissene Laufbuchse Zyl. V; unterhalb des Kolbenbolzen gerissener Kolben von Zyl. V. 2 Stck fehlende Kolbenringe bei Kolben Zyl. V. festsitzende und fehlende Kolbenringe an allen Kolben der Maschine. Zu 70 % verkockte Spülluftschlitze und zu 30% verkockte Auslassschlitze.

Sämtliche Schlitze wurden gereinigt, Kolben gereinigt und mit neuen Kolbenringen versehen, Zyl. V Laufbuchse gewechselt, Reservekolben montiert.

Die Wangenatmung der Maschine wurde gemessen.

Am 10.06.81 20<sup>16</sup> Uhr wurde die Maschine angelassen. Bis zum 11.06.81 wurde ein Leerlaufprogramm gefahren.

Am 11.06.81 09<sup>47</sup> Uhr wurde die Maschine gestoppt, da die Zylinderlaufbuchse an Zyl. V am oberen Buchsenband stark undicht wurde. Kolben und Laufbuchse wurden demontiert, da keine weiteren Banddichtungen auf diesem Schiff vorhanden waren, wurden über Gen. Petzold, Maputo nach Muster neue Ringe in Maputo angefertigt. Der Buchsendichtungsring im Maschinenstander wurde mit EP 11 neu eingedichtet.

Am 13.06.81 20<sup>32</sup> Uhr wurde die Maschine erneut angelassen und eingefahren.

Am 14.06.81 wurde an der Pier in Maputo Wasser gebunkert und um 13<sup>00</sup>Uhr zum Fangplatz ausgelaufen.

Bis zum 15.06.81 08<sup>00</sup> Uhr wurde ein Lasteinfahrtprogramm gefahren, die Maschine indiziert und eingestellt.

Am 18.06.81 wurde die Maschine nochmals indiziert und nachgestellt. Seit dem ohne Mängel.

#### Hilfsdiesel I:

Am Hilfsdiesel I mußten alle Anlassluftsteuerventile demontiert und überholt werden, da 3 Stck fest waren, (war schon länger bekannt auf diesem Schiff)

#### Verdampferanlage:

Beide Pumpen wurden gewechselt und die Destillatpumpe nach unten versetzt und entsprechende Rohrleitungsänderungen durchgeführt, um so die Saugseite der Pumpe zu entlasten. Verdampfer seit dem ohne Mängel.

#### Stevenrohr:

Die gesamte Stevenrohrnachziehvorrichtung mußte demontiert und überholt werden (war total fest!). Stevenrohr konnte dann nachgezogen werden, seit dem normal dicht.

Ansonsten ergaben sich auf ROS 409 viele Wartungsarbeiten am gesamten Techn. Bereich des Schiffes.

#### Personelle Veränderungen nach dieser Reise:

Menschel, LTO ; Suffa, Ronald TO , Meinel, TO-K ; Schoknecht, TO-E und Kaeding, Deckschlosser treten ihren Jahresurlaub an.

Schmeisser, Mard, TO und Gennert, Uwe M-Assistent während der Werftzeit eventuell eine Zwischenreise!

.....  
T. Menschel, LTO

.....  
Lottenburger, Kapitän