

Aus der Dieselsehichten-Sammlung der Dieselpensionierten Winterthur

Eine Dieselsehichte geschrieben von Max Huber im 2020

Zweimal Weihnachten

Heiri Schmid und ich waren, für eine Projektbesprechung betreffend einen Neubau, in der Woche vor Weihnachten 1984, in Alexandria Shipyard. Unsere Rückreise von Kairo nach Zürich für den 23. Dezember 1984 hatten wir, wegen der grossen Nachfrage um diese Jahreszeit, schon im Voraus gebucht.

Am 22. Dezember erhielten wir von Sulzer Winterthur die überraschende Nachricht, dass die «M.V. Merzario Britannia» (heute Cape Victory), bestückt mit einem 6RLB66 GMT-Sulzer Motor, am nächsten Tag mit Motorschaden in Suez ankommen werde. Da der Motor erst seit ein paar Monaten im Service war und somit noch unter Garantie stand, insistierte der Reeder und Fincantieri (Besitzer von Grandi Motori Trieste, also GMT), dass Fachleute von Sulzer Winterthur oder GMT das Schiff besuchen müssten, bevor dieses die Fahrt durch den Suezkanal antrete. Da aber alle Flüge nach Kairo in der Weihnachtswoche ausgebucht waren, war es nicht mehr möglich, sofort einen Service Engineer zu senden.

Sulzer Winterthur entschied deshalb, dass wir beide, die wir uns schon in Ägypten befanden, die M.V. Merzario Britannia aufsuchen sollen, damit das Schiff die Heimreise durch den Suezkanal nach Italien, ohne Verzögerung antreten könne.



Zuerst mussten wir den Flug von Kairo nach Zürich auf den 24. Dezember umbuchen. Und das erwies sich als grosses Problem. Nur dank Heiris gutem Kontakt zu seinem Nachbarn in Berg am Irchel, der bei Swissair für die Buchungen zuständig war, führte das schliesslich zum Erfolg.

Und los gings! Wir flogen von Alexandria nach Kairo, wo wir im Hotel Sheraton Heliopolis eincheckten. Vom Fahrer unseres Vertreters Youseff abgeholt, fuhren wir zum Agenten der Reederei Merzario in Suez. Dort wurde uns höflich mitgeteilt, dass wir das Schiff, welches an einer Boje im Golf von Suez vertäut war, erst am nächsten Morgen aufsuchen könnten, da der Hafen ab 22 Uhr geschlossen sei.

Nach längerer Diskussion über Funk zwischen Captain, Agenten und uns beiden, sowie der Mithilfe von etwas «Bakschisch», wurde ein Taxi organisiert, welches uns zum Hafen brachte. Ein Tugboat wartete dort. Dieses sollte uns zum Schiff und wieder zurück transportieren.

Auf dem Weg machte uns der Taxifahrer aber klar, dass er nur bis 02 Uhr warten könne, da er sonst mit der Hafenzentrale ernsthafte Probleme bekommen würde.

Als wir schliesslich mit dem Tugboat wegfuhren, war es bereits nach Mitternacht.

Nachdem wir etwa eine halbe Stunde herumtorkelten, fragte ich den Schiffsführer, ob er denn nicht wisse, wo das Schiff geankert habe. Ich hatte bemerkt, dass er einfach von Schiff zu Schiff fuhr und mit einer Lampe die Namen der Kähne anleuchtete. Endlich, nach ca. einer Stunde, fanden wir «unsere» M.V. Merzario Britannia.

Über die «Gangway» erreichten wir unser Ziel und wurden vom Captain begrüsst. Und das mit den Worten, dass alles bereit sei, damit wir morgen die Inspektion/Reparatur ausführen könnten. «Captain, so das geht nicht! Das Tugboat wird uns in einer Stunde verlassen und wir müssen unbedingt mit diesem Boot zurückfahren, da wir in Kairo um 8:00 den Swissair Flug nach Zürich nehmen werden!»

Ruckzuck und die ganze Mannschaft wurde aus den Betten gejagt!

Bei unserer Ankunft an Bord waren die zwei defekten Kolben bereits gezogen. Wie die Inspektion am Motor zeigte, trat, wie erwartet, das uns bekannte RLB Problem mit «Scuffing Marks» an zwei Kolbenhemden und Zylindereinsätzen auf. Unsere nötigen Anweisungen wurden sofort dem Chief Engineer und von ihm an die Crew weitergegeben. (Kreuzschliff etc.).

Nach zirka einer Stunde verliessen wir das Schiff wieder und erreichten den Hafen um einiges schneller als auf dem Hinweg. Unser Taxi, welches uns zurückbringen sollte, war leider verschwunden. So hatten wir keine andere Wahl, als zu Fuss zum Eingang zu marschieren. Es war bitterkalt und ein eisiger Wind fegte durch den dunkeln Hafen und wir hatten doch unsere Mäntel im Hotel zurückgelassen.

Beim Gate angekommen, hielt uns die Polizei an und bereitete uns Schwierigkeiten. Die Wache war in der Zwischenzeit ausgewechselt worden und nun wollte auch diese neue Garde ihren Zutritt. Mit ein paar Noten und meinem Sackmesser konnten wir diesem «Wunsch» nachkommen.

Um etwa vier Uhr morgens weckten wir unseren schlafenden, im Auto sitzenden Fahrer. Wir instruierten ihn, so schnell wie möglich ins Hotel zu fahren, um unser Gepäck abzuholen und uns nachher zum Flugplatz zu bringen.

Heiri nahm vorne Platz, ich hinten und schon sauste er los mit seinem Peugeot 504!

Auf der Autobahn von Suez ging es rasant und mit hoher Geschwindigkeit Richtung Kairo. Wir wollten ja unbedingt den Flug nach Hause erreichen, um am heiligen Abend bei unseren Familien zu sein.

Auf einmal hörte ich einen Schrei vom Fahrer, dann einen Knall und schon überschlug sich das Auto mehrmals in Richtung Wüste. Das Fahrzeug kam schliesslich auf der Seite liegend zum Stillstand. Alle Fenster, inklusive Frontscheibe, waren herausgerissen. Wir kletterten aus dem Wagen. Der Fahrer war eingeklemmt zwischen Steuerrad und seinem Sitz (keine Sicherheitsgurte). Der Motor lief immer noch auf Hochtouren. Wir konnten durch das defekte Fenster den Zündschlüssel rausziehen und den Fahrer befreien. Einige Lastwagenfahrer kamen uns zu Hilfe, um das Auto wieder auf die Räder zu hieven. Wir testeten den Peugeot und fanden, zur grossen Überraschung, dass Motor, Lenkung und Licht noch in Ordnung waren. Da der Fahrer verletzt war, wollte ich weiterfahren und ihn auf den Rücksitz setzen, aber er weigerte sich. Er müsse selber fahren, ansonsten verliere er seinen Job. Und so sauste er mit hohem Tempo weiter. Da der Wagen keine Fenster mehr hatte, peitschte der Fahrtwind Wüstensand in und um unsere Nasen und Ohren. Das fühlte sich sehr unangenehm und kalt an. Wir erfuhren später, dass der Fahrer, nach der Ankunft in Kairo, für ein paar Tage, mit 4 gebrochenen Rippen und anderen Verletzungen, ins Spital musste.

Circa um 06:00 erreichten wir das Hotel Sheraton Heliopolis, wo bereits viele Gäste am Auschecken waren. Die anwesenden Leute und das Personal an der Réception starrten uns unverhohlen an. Heiri lachte und meinte: »Du siehst aus wie aus einem Kriegsfilm mit deinem Dreitagebart und dem blutverschmierten und Sand verzierten Kopf. Da müssen wir uns schnell rasieren und duschen, sonst lassen uns die Grenzbeamten nicht passieren! In der Zwischenzeit wurde die Swissair informiert, dass wir auf dem Weg zum Flughafen seien. Dort wurden wir direkt zum Flugzeug gefahren. So schafften wir es tatsächlich noch, Weihnachten mit unseren Familien zu feiern! Ja, die guten alten Zeiten!

Nach der Ankunft in Zürich fuhren wir zuerst ins Büro in Winterthur. Dort fand soeben die Jahresschlussfeier statt. Da der Kairoer Agent unseren Arbeitgeber in Winterthur von unserem Unfall informiert hatte, wurden wir wie Helden empfangen.

Wiedersehen mit dem Captain von der «M.V. Merzario Britannia» in Mailand:

Ein paar Monate später besuchte ich das Merzario Head Office in Mailand für eine Projektbesprechung. Und wen traf ich da wieder? Den Captain von der M.V. Merzario - Britannia? Er meinte schmunzelnd, dass ich schuld am späteren Arrest der «M.V. Merzario Britannia» sei. Ich hätte ihm zwar geholfen, rechtzeitig durch den Suez Kanal Richtung Italien zu kommen. Aber, hätte ich ihn nicht unterstützt, wäre sein Schiff später nicht im Golf arretiert worden! (Krieg zwischen Irak und Iran, siehe die Beilage aus dem Lloyds Bericht «IRAN BOARDS ITALIAN SHIP»).

Doch sei er nun glücklich und danke mir, dass er die Weihnachtszeit doch noch mit seiner Familie verbringen durfte!

The West German side was cleared by the end of the year when Hermes, the German government-backed export credit insurance organisation, agreed to guarantee Dm.300m of credits.

That means the parent company, which will continue to hold ownership, will not pick up any loss incurred by the Hamburg yard.

The TUC also presses on the LDC where it has been able to secure a loan which would allow it to dispose of low levels of uranium's heat, disposing of one of radioactive waste.

UK unions are more work. LEADERS officers are to draw up more work. A meeting and shop union facilities agreed that increase investment. Mr Jimm covering unions was the total amount a subcontract. It is like unions into General N and Allied Electrical, communication Union — with Government Department their case.

Iran boards Italian ship



The Italian registered Merzario Britannia which was boarded yesterday in the Persian Gulf.

By Peter Green

IRANIAN helicopter-borne soldiers swooped on an Italian-registered roll-on, roll-off ship in the Gulf yesterday. And in a further escalation of the Gulf conflict, Iranian jets also attacked Iraqi oil installations.

A marine salvage executive in the Gulf reported the master of the Merzario Britannia, 22,425 tons gross, radioed a signal at 10.35 am local time saying "two armed men came by an Iranian helicopter and boarded my ship. Then the vessel's radio fell silent."

She was later allowed to proceed towards Kuwait after an inspection.

The released Merzario Britannia is expected to berth in Kuwait today.

A spokesman for the owners said the Iranian soldiers carried out a five-hour inspection in which they ordered some containers to be opened.

Picture by FotoFilia

handing over to Iraq for use in its war effort against Iran.

The ship was built earlier this year. There was no immediate information available on what cargo the Merzario Britannia carried.

There was still no sign yesterday that the UASC container ship *Al Wafiyah* which was reported to be detained in the Iranian port of Bandar Abbas, would be released.

The air war between the two countries has been stepped up with Iraq claiming it had attacked Iran's Kharg Island oil export terminal for the fifth time in three weeks, dropping four tons of bombs and shooting down an Iranian fighter jet.

Iranian jets were reported to have raided and heavily damaged one of Iraq's oil installations. The official Iranian news agency, IRNA, quoted president Mr Ali Khamenei as saying:

Continued on back page

ALAN Cameron's book reviews contain some valuable advice for the enterprising tourist or traveller who might wish to plan some unusual holidays around the coasts of Northern Europe or the British Isles — Page 3

MAVIE D'Souza's law report features a Federal Court of Canada

THERE has been a slight drop in the volume of tanker and combination carrier tonnage used for floating oil storage, a report from London shipbroker Howard Hooper (Chartering) Ltd shows — Page 3

THE US-French scientific team which found the "Titanic" is heading for Massachusetts — Page 3

A DRAMATIC return to profitability has been made by Kobe Steel, one of Japan's leading steel and marine engineering companies, but the company's president warns that the outlook is not overly optimistic — Back

A MAJOR financial reconstruction

San

By Alan M

PLANS to

rage Saab

its massive

back into

to cost

(\$104.3 m)

More di

from Japa

plan which

size magi

involved a

new build

The is

counts its

company

Miyata,

ing the

floor of

cancelli

which ha

users, an

Finan

make the

really r

Der Verfasser **Max Huber**, Jahrgang 1940, stammt aus Mellikon, Kanton Aargau. Seine Lehre als Maschinenschlosser machte er bei Sulzer Winterthur. Anschliessend arbeitete er in der Zweitakt-Dieselmontage und auf dem Prüfstand. Nach einer kurzen Ausbildung auf dem Traktionsmotorenprüfstand wurde er 1962 nach England delegiert, wo er Motoren in neue Lokomotiven einbaute und in Betrieb nahm. Nach Leeds versetzt, war er zuständig für den Unterhalt der Motoren in der N.E. Region. Ab 1964 wurde er als Supervisor in London und später in Cardiff eingesetzt.

Als Service Engineer für verschiedene Sulzerprodukte in Indien vorgesehen, absolvierte er die entsprechende Ausbildung. In dieser Funktion war er jedoch nur kurzzeitig in Indien und Spanien. 1968 „verschlug“ es ihn für drei Jahre nach Kobe/Japan, wo er für Bauüberwachungen, Inbetriebnahmen und den Service von Marinemotoren eingesetzt wurde.

Nach einem Zwischenspiel als Service Manager Marine bei Sulzer UK in London kehrte er nach Winterthur zurück, wo er bis 1979 in der Lizenzabteilung die polnischen und englischen Lizenznehmer betreute. Darauf folgte ein Einsatz im Verkauf Marinemotoren mit Zuständigkeit für Südeuropa und den mittleren Osten.

1990-93 verkaufte er bei Bucher-Guyer Fruchtpressen für Osteuropa und Indien.

In der Ersatzteilabteilung von New Sulzer Diesel ging seine Karriere als Assistant General Manager weiter. Er übernahm später eine eigene Gruppe als GM für den weltweiten „Customer Support“. Zwei Jahre nach der Übernahme durch Wärsilä beschäftigte er sich, als Key Account Manager, mit dem Service und Ersatzteilen für Südeuropa und Afrika.

Auf März 2002 wurde er in Pension geschickt, aber kurz darauf wieder angeheuert, um das Geschäft in Zypern aufzubauen, welches er auf Befehl von Helsinki ein paar Monate vorher schliessen musste! Später hat er in Limassol eigenständig seine Firma „MAXRON Services Ltd“, Wärtsilä Cyprus, bis November 2008 geführt und ist dann, nach 50 Jahren Sulzer Motoren, ein zweites Mal in Pension marschiert.

Zum Abschluss seiner beruflichen Tätigkeit vertrat er noch „Burckhardt Compression“ sowie „MESPAS“ bis Ende 2011 in Zypern.