

Aus der Dieselseichten-Sammlung der Dieselpensionierten Winterthur

Eine Dieselseichte geschrieben von Max Huber im 2023

Ein stürmisches Wochenende

Vom 1. Oktober 1971 bis März 1974 war ich bei Sulzer in London als Technical Manager für den Service von Sulzer Marine Diesel und Escher Wyss C.P. Propellers verantwortlich.

Am Samstag, 10. Februar 1973 weilte mein Schwager John Glen auf Besuch in unserem Haus in Bexleyheath im Südosten von London.

Da John London nicht kannte, fuhren wir zusammen in die Stadt, um ihm die verschiedenen Wahrzeichen von London zu zeigen. Ich hatte mit meiner Frau Veronica abgemacht, dass ich sie anrufe, bevor wir nach Hause zurückkehren würden, damit sie das Abendessen vorbereiten könne.

Nach einem gemütlichen Tag in London und einigen Besuchen in Pubs, rief ich schliesslich meine Frau aus einer Telefonkabine an (noch kein Handy). Veronica antwortete sehr aufgeregt und sagte, das Telefon laufe heiss mit Anrufen von Capt. J. Smith, Technical Director von C.M. Lemos, sowie dem Chief Engineer vom Schiff M.T. Harmonic 1.

Zuhause angekommen, rief ich sofort Capt. Smith an. Er schilderte mir ganz aufgeregt, dass der Crude Oil Tanker Harmonic 1, mit einem 9RD90 Sulzer Motor, seit längerer Zeit vollgetankt offshore vor Anker liege und jetzt dringend in die Mobil Refinery in Coryton fahren sollte. Der Dieselmotor springe aber nicht mehr an und das sei nun wirklich eine Katastrophe! Er habe schon versucht, meine zwei Service Engineers Lusby and Vass zu erreichen, aber ohne Erfolg.

Der Reeder verlange von ihm, dass das Schiff unbedingt bis morgen früh in der Mobil Refinery Coryton sein müsse, sonst verliere er, der Reeder, eine Menge Geld, was für ihn ebenfalls Konsequenzen hätte!

Zu diesem Zeitpunkt war die «Ölkrise» auf dem Höhepunkt und die Hälfte der Tankstellen in London hatten schon keinen Treibstoff mehr.

Ich arrangierte mit Capt. Smith, dass ich um 24:00 in Tilbury sein werde, wo ein «Tugboat» (Schlepper) auf mich warte würde.

Ich bemerkte dann zu meinem Schwager John: «Wenn du einmal einen typischen Serviceeinsatz erleben möchtest, das ist **die** Gelegenheit!».

Wir fuhren um 21:00 weg, und zwar bei Regen und Sturm. Kurz vor Mitternacht erreichten wir Tilbury. Sofort bestiegen wir den bereitstehenden Schlepper. Die Fahrt zum Schiff war

dann, wie erwartet, sehr stürmisch! Um 02:45 kamen wir beim Schiff, auf offenem Meer, an.

Es stürmte nach wie vor gewaltig. Die Wellen peitschten an den Schiffsrumpf! Die «Gangway» konnte nicht benützt werden, der Wellengang war viel zu hoch. Die einzige Möglichkeit, um an Board zu kommen, war via Strickleiter. Dies stellte nun ein echtes Problem dar, weil das Tugboat unter solchen Umständen mehrere Meter rauf und runter sauste. Wir mussten darauf achten, dass wir im richtigen Moment vom Boot auf die Leiter springen konnten. Für mich war es nicht das erste Mal, dass ich mich in einer solchen Situation befand. Für den guten John allerdings schon. Er bekundete grosse Angst, um auf die Strickleiter zu springen. Nach mehreren Versuchen gelang ihm schliesslich, im richtigen Moment, vom Boot aus, die Strickleiter zu erreichen. Damit ich auch noch Platz auf der Leiter fand, musste John einige Stufen hinaufsteigen, was einiges an Überredungskunst brauchte! Schliesslich kletterten wir hoch und kamen heil auf das Schiff. Schon dieser Teil der Reise war also ein sehr gewagtes Abenteuer!

John stöhnte: «Dies war das erste und letztes Mal, dass ich mit dir ein Schiff besuche!»

Mit dem Chief Engineer und seiner Gefolgschaft stiegen wir in den Motorenraum, wo er mir die Situation erklärte. Das Schiff war schon seit ein paar Wochen vor Anker und man wartete ab, weil der Ölpreis stieg und stieg. Nachdem dieser die optimale Höhe erreicht hatte, musste das Schiff nun sofort in die Raffinerie zur Löschung der Ladung, aber leider wollte der Motor nicht starten. Den Grund dafür erkannte ich sofort. Deshalb bewegte ich den Umsteuerhebel einige Male hin und her und schon konnte der Motor gestartet werden. Der Chief Engineer bedankte sich sehr für den schnellen Einsatz und meinte: «DU hast mir meinen Job gerettet»!!!

Die Ursache, warum es zu dieser Situation kommen konnte, war mir schnell einmal klar. Die Crew hatte die Ölpumpen etc., während dieser doch sehr langen Liegezeit, nicht regelmässig in Betrieb genommen. Das führte zu Kondenswasseransammlungen und somit konnte der Umsteuerhebel nicht mehr bewegt werden, er war blockiert. Der Unterhalt des Motors war während dieser Periode sträflich vernachlässigt worden!

Wir begleiteten das Schiff bis in die Croyton Refinery. Um 14:00 wurde, zusammen mit Captain J. Smith, Technical Direktor von C.M. Lemos, noch eine gründliche Inspektion an Bord des Schiffes durchgeführt.

Für den Reeder und die Oil Company brachte diese Aktion Millionen ein. Für mich, immerhin, eine Kiste Whisky!!!

Der Verfasser **Max Huber**, Jahrgang 1940, stammt aus Mellikon, Kt. 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 Technical Manager 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“, Wärsilä 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.

DPW-DG9: Max Huber,-Ein stürmisches Wochenende-, 1. Ausgabe 01.05.2023