

**Aus der Dieselsegeschichten-Sammlung der Dieselpensionierten Winterthur**

**Eine Dieselsegeschichte geschrieben von Max Huber im 2023**

## **Unfreiwillige Schifffahrt**

Als Service Engineer war ich vom Januar 1968 bis Juni 1971 bei Sulzer Japan in Kobe stationiert und erlebte eine unvorhergesehene Fahrt mit der M.V. CASTASEGNA von Osaka nach Nagoya.



M/V Castasegna in Aktion

Am 2. Juli 1968 besuchte ich im Auftrag von Suisse-Atlantique dieses Schiff im Hafen von Osaka, wo ich Hr. Krauss, Technical Director und Chief Engineer Piknic von Suisse-Atlantique traf, um Probleme und Reparaturen am 8SAD72 Sulzermotor zu diskutieren.

Diese zeigten sich wie folgt:

- Pitting (Rostfrass) an den Nocken, Nockenhaltern sowie an der Nockenwelle. (Diese Unzulänglichkeiten entdeckte man während dem Ersetzen von beschädigten Brennstoffnocken in Südafrika)
- Problem an Turbolader Nr.2: Ein reduzierter Ölfluss wurde während der Fahrt nach Osaka im Schauglas der Ölrücklaufleitung vom «thrust-bearing» (Drucklager)

festgestellt, was auf ein beschädigtes Lager hinwies! Die Revision führte dann die Mannschaft durch.

Am 6. Juli 1968 wurde das Schiff ins «Dry Dock» von Namura Shipyard in Osaka verschoben und die Reparatur an der Nockenwelle wurde ausgeführt.

Auf mein Insistieren mussten die Nockenwelle sowie die meisten Halter «chromium-plated»(verchromt) werden, da keine neuen Ersatzhalter zur Verfügung standen.

Der Ersatz aller Kammern war ebenfalls erforderlich.

Nach der Reparatur mussten die Brennstoffpumpen eingestellt werden. Aber leider waren keine Einstellprotokolle auf dem Schiff. Die benötigten Daten wurden dann von einem anderen Schiff übernommen, welches mit dem gleichen Motor versehen war.

Am 15. Juli 1968 wurde ich wieder aufgeboten, um alles nochmals zu kontrollieren, weil sie den Motor nicht zuverlässig umsteuern konnten.

Das Problem war, dass der Umsteuerservomotor auf halben Weg stecken blieb. Nachdem wir diese Angelegenheit in Ordnung gebracht und alles funktionsfähig war, kam der Wunsch von Hr. Krauss und dem Chief Engineer auf, dass ich bei einer Testfahrt im Hafen dabei sein sollte und dann anschliessend mit dem Piloten zurück nach Osaka fahren würde. Sie wollten also sicherstellen, dass die Motorumsteuerung arbeitsfähig war. Ich gab mein OK, warum nicht! Auch ich wollte ja überzeugt sein, dass alles in Ordnung war.

Ich ging also in den Motorenraum, um die Manöver zu überwachen und in meiner Anwesenheit wurde der Motor einige Male umgesteuert. Alle Schaltungen waren OK.

Nach längerer Zeit erlaubte ich mir, den Chief Engineer zu fragen, wann der Pilot nach Osaka zurückkehre? Er grinste und meinte, dieser sei schon lange weggefahren und «sie bleiben an Board bis zum nächsten Hafen, sie wollen doch auch sicher sein, dass alles funktioniert!»

Da hat es mir den «Deckel gelupft» und ich schrie ihn an: «What the hell, ich habe mein Auto auf einem zeitlich limitierten Parkplatz und meine Frau weiss nichts von einer Verspätung!» «Beruhige dich! Wir haben bereits über Funk dein Büro informiert und die werden das auch deiner Frau mitteilen». «Warum habt ihr mir nichts im Voraus gesagt», meinte ich. «Wir hatten Angst, dass du uns im Stich lässt für diesen extra Trip! Speziell nach den Problemen in der Werft mit dem Umsteuern des Motors».

Der Chief und der Kapitän gaben sich nun grosse Mühe, mich gut zu behandeln. Das beste Menu wurde aufgeföhren und mit einem guten Tropfen Wein untermalt. Zusätzlich offerierten sie mir die «Owners Cabin» zum Übernachten.

Während der Fahrt von Osaka nach Nagoya nahm ich die Motordaten auf und zog Indikatorkarten. Die «Firing pressures» (Zünddrücke) in den Zylindern 3 & 4 waren zu hoch und im 7 zu tief. Um die Drücke wieder auszugleichen, wurden die Kammern von Zylinder 3 & 4 ein Grad zurück und von Zylinder 7 eines nach vorn verschoben.

Schon vor meiner Ankunft in Nagoya hatte der Agent von Suisse Atlantique alles für meine Rückfahrt nach Osaka, um mein Auto abzuholen und nach Hause in Kobe zu fahren, organisiert.

Am 29. Juli 1968 kam die M.V. Castasegna in gutem Zustand im Hafen von Kobe an, um neue Fracht aufzunehmen. Ich nahm die Gelegenheit wahr und besuchte das mir nun recht bekannte Schiff, um die neuen Einstellungen an der Brennstoffpumpe zu überprüfen. Alles war im grünen Bereich.

Somit konnte die abenteuerliche Reparatur an diesem Schiff erfolgreich abgeschlossen werden.

## Schiffsgeschichte M/V Castasegna

Am 31. Juli 1957 als CRUZEIRO DO SUL für Maranave S.A. (Management: Société d'Armement Maritime Suisse-Atlantique S.A., Lausanne), Monrovia, vom Stapel gelaufen. Am 30.06.1958 in Dienst gestellt.

Ladebäume: 4x 5-10ton SWL, 8x 3-5ton SWL, 2x 3ton SWL. Liberia Register Nr.: 1240.

BRT: 8839, NRT: 5280, DWT: 12864.

L.R. Nr.: 5082637.

Rufzeichen: 5LUB.

Am 07.10.1965 in Port Taranaki, New Plymouth, Neu Seeland., an Oceana Shipping A.G., (Chur) (unverändertes Management), Båle verkauft und in CASTASEGNA umbenannt.

BRT: 5852/8871, NRT: 3234/5037, DWT: 11097/13404.

Offizielle Nr.: 075.

Rufzeichen: HBDP.

Am 12.03.1973 in Cardiff, Wales, an Yick Fung Shipping & Enterprises Co. Ltd., Hong Kong, verkauft und in MINDANAO SEA mit Heimathafen Mogadiscio umbenannt.

BRT: 5862/8795, NRT: 3214/4958, DWT: 11'275/13'615.

Offizielle Nr.: 1317.

Rufzeichen: 6ONH.

1976 übertragen an China Ocean Shipping Co., Guanzhou/Canton und in MAO LIN umbenannt worden.

BRT: 5862/8795, NRT: 3214/4958, DWT: 11'275/13'615.

Rufzeichen: BOLP.

1984 wird als Eigner nun Guangzhou Ocean Shipping Company (COSCO GUANGZHOU) Guangzhou/Canton, angegeben.

Aus dem Lloyd's Register of Shipping 1991 gestrichen, da die weitere Existenz des Schiffes fraglich erscheint. Die letzte bekannte Reise führte im November 1983 von Yokohama nach Kamaishi und von dort nach China.

PS: Shimonoseki Shipyard hatte für Suisse-Atlantique 2 Schiffe mit je einem 6RD68 MHI-Sulzer Motor während dem Sommer 1970 gebaut. Sulzer Japan erfüllte einen Supervision Contract mit Suisse-Atlantique für diese Neubauten. Somit hatten wir, Peter Huber & ich, einige Inspektionen und Shop & Sea-Trials im Mitsubishi Kobe Werk, sowie in der Shimonoseki Werft durchzuführen. Für die Inspektionen und Sea-Trials in Shimonoseki war mir ein ständiger Begleiter Namens Eric André, der Sohn des Besitzers (Eric André Senior) von Suisse-Atlantique, zugeteilt. Er schloss kurz vorher als Navel Architekt ab und absolvierte somit sein noch nötiges Praktikum. Dieser Kontakt war in meiner späteren Karriere sehr nützlich für mich!

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 Wärtsilä 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.

DPW-DG99: Max Huber, -Unfreiwillige Schifffahrt-, 1. Ausgabe 01.02.2024