

Aus der Dieselgeschichten-Sammlung der Dieselpensionierten Winterthur

Eine Dieselgeschichte von Köbi Schlumpf geschrieben im 2007

Schwierige Montagebedingungen und interessante Inbetriebsetzung einer Dieselzentrale

Meine erste Aufgabe als Platzmonteur in Brasilien war, 1949 für die im Nordosten des Landes gelegene Stadt Campina Grande, drei Dieselgeneratorgruppen 6BAF29 mit Sécheron-Generatoren sowie eine Kühlwasserrückkühlanlage zu montieren.

In der Usina Electrica Municipais (später nur Usina) röchelte eine uralte ATLAS-Dieselgeneratorgruppe, die es mit Mühe fertigbrachte, die Glühbirnen in den Häusern der Stadt noch mit schwach gelblichem Licht zu erhellen. Das obwohl in der ganzen Stadt die Transformatoren bereits von 220 auf 110 Volt zurückgestellt wurden und deshalb die Einwohner auch Glühbirnen für 110 Volt benutzten. Erst spät in der Nacht, wenn weniger Strom gebraucht wurde, leuchteten die Lampen etwas heller.

Selbst im „Grandhotel“, wo ich zusammen mit meiner Gattin einquartiert war, standen auf jedem Tisch mehrere Kerzen zur Unterstützung der schwachen Beleuchtung.

Weil der amtierende Stadtpräsident, Dr. Freitas, der Stadtbevölkerung besseres Licht versprochen hatte, nachdem sein Amtsvorgänger zwei Motoren einfach ausbauen liess und verkaufte, war diese natürlich hungrig, endlich wieder gutes Licht zu bekommen. Besonders die vielen Geschäftsinhaber warteten sehnsüchtig auf eine anständige Stromversorgung, damit sie die fast in jedem Eingang ihrer Geschäfte stehenden, mit Benzin angetriebenen Notstromgrüppchen, nicht mehr brauchen müssten.

Gleich zu Beginn der Montage wurde ich darüber orientiert, dass die Stadtverwaltung praktisch kein Geld mehr habe, und ich deshalb mit allem was brauchbar sei, auszukommen hätte. So musste ich sogar die Nägel von den Kisten, in welchen die Motoren in Winterthur verpackt worden waren, geradebiegen und aufbewahren lassen, für den Fall, dass solche benötigt würden.

Um Öffnungen, z.B. um die Anlassluftflaschen herum, abdecken zu können, mussten aus einem unbrauchbaren Heizkessel Blechplatten geschnitten werden. Weil diese aber gewölbt waren, wurden sie mit Vorschlaghämmern zuerst flach

geschlagen, bevor sie zugeschnitten werden konnten. Normalerweise werden für solche Zwecke entsprechende Riffelbleche bestellt und auch geliefert.

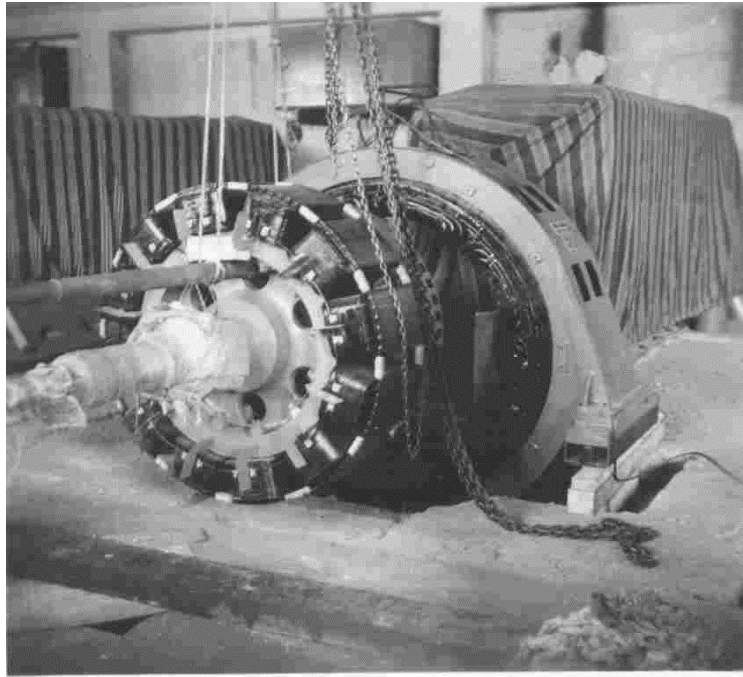
Die Motoren waren in zusammengebauten Zustand, ohne schon daran gekuppelte Generatoren, in grossen Kisten geliefert worden. Da jede davon, allein nur mit dem Motor, ca.15 Tonnen wog, die Tragkraft der Laufkrane jedoch nur 5 Tonnen betrug, war es enorm schwierig, die Motoren und Generatoren über ihren Fundamenten zu platzieren. Wie angenehm wäre es doch gewesen, die Kisten in der Halle auszupacken, den entsprechenden Motor mit dem Kran zu fassen und auf sein Betonfundament zu stellen. Stattdessen musste jede, unter Verwendung von Rollen (Rohren), auf das entsprechende Fundament gebracht und dort ausgepackt werden.

Als Erstes galt es deshalb, den Laufkran mittels Holzpfehlen zu unterstützen, um seine Tragfähigkeit zu erhöhen, was nicht besonders anspruchsvoll war. Schwieriger, oder gar unmöglich, erwies sich hingegen, in dieser Stadt einen Flaschenzug mit mindestens 20 Tonnen Tragkraft aufzutreiben, mit dem ich die Motoren hätte heben können.

Mit viel Mühe gelang es mir schliesslich, bei verschiedenen Werkstätten in der Stadt, einen Flaschenzug mit 10 und zwei mit je 5 Tonnen Tragkraft aufzutreiben. Ob diese aber jemals geprüft wurden, wusste ich nicht. Mit einem etwas mulmigen Gefühl begann ich, den ersten Motor, mit drei Flaschenzügen unterschiedlichster Tragkraft und Übersetzung, anzuheben. Weil ich nicht riskieren durfte, einen Motor auf das Betonfundament absacken zu lassen, war höchste Vorsicht geboten. Nachdem ich das ziehen an den Ketten der Flaschenzüge einige Male trocken üben liess, hob ich den ersten Motor um jeweils höchstens fünf Millimeter an, liess dann sofort dünne Bretter unterlegen, und senkte den Motor auf diese Weise stufenweise ab, bis er mit dem Betonfundament Kontakt hatte.

Bei den ersten zwei Motoren verlief deren Platzieren ohne Zwischenfall. Beim Dritten hingegen zog einer der Arbeiter zu schnell an der Kette des 10 Tonnen Flaschenzuges, den er zu bedienen hatte, als der Motor nur noch einige Millimeter über dem Fundament hing. Dadurch wurde die Last von den zwei schwächsten Flaschenzügen übernommen. Das war für diese zu viel. Es krachte und stob als die Ketten der 5 Tonnenflaschenzüge rissen und der Motor mit dumpfem Knall auf dem Betonfundament aufsetzte. Es hatte sich also gelohnt, dass ich den Motor immer nur um einige Millimeter hob und sofort dicke Hölzer unterlegt hatte. So endete alles ohne jegliche Beschädigung.

Sehr schwierig erwies sich auch das Einfahren der Rotoren in die Statoren, weil die Beweglichkeit des Laufkrans sehr beschränkt war.



Einfahren eines Rotors in den Stator

Weil ich wusste, dass die Bevölkerung, aufgrund der in letzter Zeit schwachen Spannung des Stadtnetzes, in ihren Häusern statt Glühbirnen für 220 Volt solche für 110 Volt verwendete, um etwas helleres Licht zu erhalten, ersuchte ich die Verantwortlichen der Stadtverwaltung, die Bevölkerung über Presse und Radio zu informieren, dass ich, ab einem von mir bekannt zugebenden Tag, das Netz wieder mit 220 Volt speisen werde, das heisst, alle bisher verwendeten 110 Volt-Birnen kaputt gehen, falls sie nicht ausgetauscht worden sind. Dasselbe galt natürlich auch für alle anderen elektrischen 110 Volt-Geräte.

Der Tag der offiziellen Inbetriebsetzung nahte. Vom Stadtpräsidenten erhielt ich ein Wunschprogramm gemäss welchem diese ablaufen sollte. Ich erfuhr, dass Radio und Presse anwesend sein würden und nebst ihm selbst seien als Gäste der Staatspräsident des Staates Paraiba de Norte, der Bischof des Bistums Paraiba de Norte sowie hohe Militärs und wichtige Leute aus Politik und Wirtschaft anwesend. Ein Militärspiel werde aufspielen, wenn er den Schnellschlussschalter an der Schalttafel betätigt, damit die ganze Stadt gleichzeitig in hellem Licht erstrahle.

Zudem wünschte er, dass ich an einem Strick eine Sektflasche befestige, welche dann von seiner Gemahlin gegen einen der Motoren geschleudert würde, ähnlich wie bei einer Schiffstaufe.

Ich wusste, dass die Betätigung des Hauptschalters an der Schalttafel recht viel Kraft erforderte und zweifelte daher daran, ob der Stadtpräsident dafür kräftig genug war.

Als ich ihn bat, noch bei stillstehenden Motoren, den Hauptschalter versuchshalber zu aktivieren, gelang ihm dies, wie ich vermutet hatte, nicht. Wir einigten uns, dass ich an der feierlichen Inbetriebsetzung, bei Erregerspannung Null, den Hauptschalter

einschalten werde und er, durch Drehen an einem kleinen Rädchen an der Schalttafel, nur die Erregerspannung langsam auf den Sollwert erhöhen soll. Auf diese Weise würden die Glühbirnen aller Lampen in der Stadt nicht plötzlich, sondern langsam aufleuchten, was ebenfalls einen wirkungsvollen Effekt erzeugen werde.

Einem Bekannten von mir, der ein Geschäft für Elektroartikel führte, empfahl ich, einen grossen Vorrat an 200 Volt Glühbirnen und anderen Elektroartikeln anzulegen. Mit Bestimmtheit würde ein Teil der Bewohner unserem Aufruf keine Folge leisten, was voraussehbare Konsequenzen hätte.

Einweihungsakt durch die Gattin des Stadtpräsidenten Dr. Freitas

Die bei Einbruch der Dunkelheit erfolgte Inbetriebnahme verlief dann mehr oder weniger programmgemäss. Fotografen knipsten eifrig, die Lautstärke der Musikkapelle übertraf Brummen der Motoren und die Radioreporter schrien in ihre Mikrofone als wären sie in Lebensgefahr. Auf den Strassen klatschten die Menschen Beifall, als die vielen Strassenlaternen zu leuchten begannen, während ich an den Schalttafeln die Instrumente beobachtete und feststellte, dass schon bald alle drei Aggregate volle Leistung erzeugten. Das gefiel mir gar nicht, hätte ich doch lieber alle Motoren nur mit Teillasten eingefahren. Erst nach Mitternacht konnte ich eine der drei Gruppen aus dem Betrieb nehmen, nachdem die Leistung von zwei Gruppen nun ausreichte.

Am Tag nach der Inbetriebsetzung erhielt ich im Hotel, wie auch in der Usina, Besuch zahlreicher empörter Einwohner, die sich beklagten, weil bei ihnen zu Hause alle Glühbirnen den Geist aufgegeben hätten. All diesen riet ich, ihre Beschwerden nicht bei mir, sondern bei der Stadtverwaltung anzubringen, hatte ich doch schon alles getan, um die Folgen der Inbetriebnahme der neuen Motoren publik zu machen.

Weil die Bevölkerung sich schnell daran gewöhnte, dass das Städtetz nach Jahren wieder konstant mit Elektrizität versorgt wurde, erreichte die Belastung der drei Aggregate schon nach wenigen Tagen beinahe das Maximum, sodass ich vor meiner Abreise aus Campina Grande dem Stadtpräsidenten empfahl, rasch möglichst eine weitere Dieselgeneratorgruppe anzuschaffen.

Der Verfasser Jakob Schlumpf, Jahrgang 1921, lernte bei SULZER Maschinenschlosser. Sein Plan, anschliessend das Technikum zu besuchen, scheiterte, weil sein Vater im Alter von 48 Jahren verstarb, und er ab sofort alleiniger Verdiener war um die Mutter und zwei Schwestern zu ernähren. Eine Möglichkeit besser zu verdienen war, sich zum Monteur ausbilden zu lassen. Nach einigen Montageeinsätzen in Europa folgten ab 1946 bis 1957 Einsätze als Platzmonteur in Indien und Brasilien. Zurück in Winterthur wurde er mit der Leitung des Ressorts Betriebsanleitungen beauftragt, wo er für die Gestaltung der benötigten Unterlagen für alle von Sulzer fabrizierten Dieselmotoren und Turbolader verantwortlich war. Nach 48 Dienstjahren erfolgte 1985 die Pensionierung. Er starb am 9. November 2015.

DPW-DG79: Schlumpf Jakob – Schwierige Montagebedingungen und interessante Inbetriebsetzung einer Dieselizele – 1. Ausgabe 01.03.2020