

## Aus der Dieselgeschichten-Sammlung der Dieselpensionierten Winterthur

### Eine Dieselgeschichte geschrieben von Manfred Welle im 2008

#### Die Vergnügungsreise

Für mich waren die Jahre von Anfang und Mitte des 1970er Jahrzehnts eine hektische Zeit. Ich war unermüdlich mit der Entwicklung und der Projektierung von Gasturbinenantriebsanlagen für Handelsschiffe beschäftigt. Die Spezifikation für alle wichtigen Bauteile, wie Offertunterlagen und Richtlinien für die Projektierung dieser Anlagen auszuarbeiten, gehörten zu meinen Aufgaben.

Mein damaliger Vorgesetzter sah auf diesem Gebiet eine interessante Marktlücke, aber auch den Steigbügel zum Chef der von ihm angestrebten Marineabteilung, also Anlagen mit Diesel- oder Gasturbinenantrieb.

Die Sulzer Gasturbinen Typ 3 und 4 waren schon auf den ersten Blick, mit ihrer kompakten, platzsparenden Leichtbauweise, für den Einsatz in Schiffen prädestiniert. Ihre Bauart lag irgendwo zwischen den handelsüblichen Kraftwerksturbinen und den modernen Flugzeugtriebwerken.

Unser Mangel an Referenzanlagen erwies sich jedoch als nicht zu unterschätzender Nachteil. Wir wussten nur, dass unsere Offerte für eine gasturboelektrische Maschinenanlage, ausgelegt für 50`000 dwt Küstentanker der US-Ölgesellschaft «Chevron», in der engeren Wahl war.

Zum gleichen Zeitpunkt, nach der Gründung der gemeinsamen Firma «BST» (Brown-Boveri-Sulzer-Turbomaschinen AG mit Sitz in Zürich), waren also unsere Partner nicht nur in Winterthur, sondern auch in Baden und Zürich stationiert.

Von der BBC-Vertretung in Dänemark ging dann eine Mitteilung nach Baden, dass in der Universität Kopenhagen am kommenden Freitagabend von unserer US-Konkurrenz ein Vortrag über Gasturbinen-Schiffsantriebsanlagen für 50`000 dwt Küstentanker gehalten werde.

Baden leitete die Einladung an meinen Chef weiter und dieser gab mir, im Einvernehmen mit den Herren in Baden, den Auftrag, diesem Vortrag beizuwohnen. Das hiess, zusammen mit einem hochrangigen Vertreter von Baden, nach Kopenhagen zu fliegen.

Während dem Flug realisierte ich, dass ich zum ersten Mal vollkommen frei und unbelastet im Dienst von Sulzer reisen durfte. Eine Vergnügungsreise!?

Bei Anbruch der Dunkelheit trafen wir zwei Schweizer heiter und erwartungsvoll in der BBC-Vertretung ein. Nach einer kurzen Begrüssung entliess uns der Chef der Vertretung in die Obhut seiner Sekretärin, welche uns mit Kaffee und Gebäck versorgte.

Für mich war diese Pause die Ruhe vor dem Sturm, denn kaum hatte ich die erste Tasse Kaffee konsumiert, rief mich Herr «Juffli», so kam er mir auch vor, in sein Büro.

Dort überfiel er mich mit den Worten: «Herr Welle, als Mensch sind sie mir sympathisch. Als Sulzeraner jedoch nicht. Da sitzt nun ausgerechnet ein Sulzerangestellter in meinem Büro und ich soll ihn auch noch, an meiner Seite, an den Vortrag der Amerikaner mitnehmen. Ein unmöglicher Fall!»

«Herr Welle, ihre Anwesenheit bei uns in Kopenhagen könnte doch zu einem Verdacht führen und mir einen Strich durch die Rechnung machen. Ich lasse mir doch vom «Sulzerwelle» mein Geschäft mit B&W nicht vermiesen. Sie nehmen jetzt unverzüglich Kontakt mit ihren Leuten von der Sulzervertretung auf.»

Ein Telefonanruf unterbrach dann seinen komischen und gehässigen Ausbruch.

Ich hatte nun Zeit, mir eine Antwort zu überlegen und meinte dann zum Vertreter «Juffli»: Die Sulzervertretung hat vermutlich keine Kenntnis von meiner Anwesenheit. Die Büros sind seit einer Stunde nicht mehr besetzt. Da ist doch nichts zu machen!»

Es war allgemein bekannt, dass B&W (Burmeister & Wain) und Sulzer seit Jahrzehnten die grössten Konkurrenten auf dem Gebiet der Dieselmotoren waren.

Ich fuhr also weiter: «Auf dem Gebiet des heutigen Vortrages kommen wir uns sicher nicht in die Quere, es besteht kein Interessenkonflikt. Übrigens habe ich mich nicht selbst eingeladen. Sie kam von ihren Kollegen in Baden oder gar ihrem Chef. Herr «Juffli», ich wurde zu ihnen geschickt! Wenn ihnen die Einladung nicht passt, dann müssen sie sich in Baden beschweren. Ich bin jetzt hier, und bleibe hier! Bitte, ermöglichen sie mir den Besuch des Vortrages.»

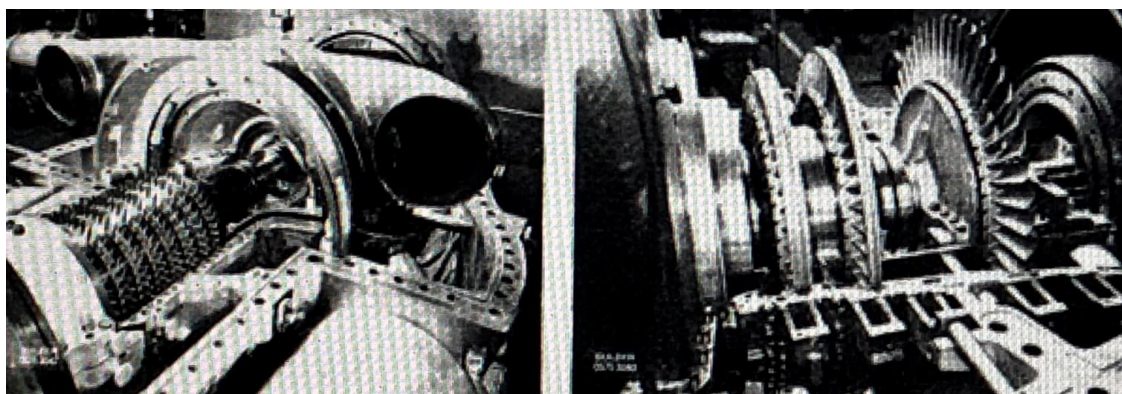
Wir schlossen schlussendlich einen faulen Kompromiss. Als mein Begleiter in die Universität und zurück zum Hotel wurde ein junger, bei B&W noch unbekannter Ingenieur ausgewählt und ich musste versprechen, dass ich während und nach dem Vortrag keine Fragen stellen werde. Dass ich mich also nicht als Sulzermitarbeiter zu erkennen gebe und so tue, als ob alle im Saal anwesenden BBC-Herren für mich unbekannte Gesichter seien.

Das Tüpfelchen auf dem bösen «i» war dann noch die Randbemerkung des Referenten am Schluss des Vortrages: «Für die Lieferung der Gasturbinenanlagen in die 50'000 dwt Küstentanker wurde von «Chevron» definitiv der US-Anbieter bevorzugt».

Am nächsten Vormittag kehrte ich erstmals als ein gedemütigter Sulzeraner heim nach Winterthur. **Es tat weh!**

**Der Verfasser Manfred Welle**, Jahrgang 1929, trat 1952, nach seinem Abschluss als Maschinenbau-Ingenieur am Staatstechnikum in Konstanz, in die SULZER-Abteilung Diesellokomotiven ein. Dort entwickelte er sich, in mehreren Schritten, zum Turboladerspezialisten, um ab 1968 die Betreuung aller Sulzer Turbolader zu übernehmen. 1971 wechselte er in die Abteilung „Projekte und Anlagen“, wo er sich, neben den Ladern, auch mit anderen Antriebsarten, wie der Anwendung von Gasturbinen für den Schiffsantrieb und für Schiffshilfsaggregate befasste. Das führte ab 1975 zu seiner Tätigkeit in der Anlagen-Entwicklung. Nach seinem Übertritt zu Max Briner, Leiter Entwicklung 2-Taktmotoren, wurde er mit Spezialaufgaben betraut, welche die P.T.O.Getriebe, das Con-Speed-Getriebe sowie den Efficiency-Booster umfassten. Ab 1987 kam die Betreuung von Patenten und Dokumentationen dazu. Manfred starb am 18. Mai 2016.

DPW-DG100: Manfred Welle – Die Vergnügungsreise – 1. Ausgabe-1. April 2024



Sulzer Gasturbine Typ3