

Aus der Dieselgeschichten-Sammlung der Dieselpensionierten Winterthur

Eine Dieselgeschichte geschrieben von Albert Sennhauser im 2024

Das LPD17 «Abenteuer»

LPD = Landing-Platform-Dock

Die **USS San Antonio (LPD-17)** ist ein [Amphibious Transport Dock](#) der [United States Navy](#) und ist das [Typschiff](#) der [San-Antonio-Klasse](#). Sie ist nach der Stadt [San Antonio](#) in [Texas](#) benannt.



Als unsere Lizenz mit Westinghouse Sunnyvale in Kalifornien nicht zum Zug kam, weil die amerikanische Regierung die sogenannten «Construction Difference Subsidies» nicht mehr gewährte, bauten wir die drei für American President Lines vorgesehenen 12RND90M in eigener Regie bei Allis Chalmers in Milwaukee.

Westinghouse wollte aber ihre Motorenpläne nicht begraben. Das zeigte sich schon an der Autonummer vom CEO, Herb Cabral. Sein Amischlitten trug die Autonummer **RNDM**, also die Bezeichnung unserer Motoren des ersten Anlaufs.

WEC schlug vor, uns zusammen für die Lieferung unserer ZA40 Motoren, die neue San-Antonio-Schiffsklasse betreffend, zu bewerben.

Im Februar 1991 unterschrieben wir ein sogenanntes «Teaming Agreement» für eine Dauer von 36 Monaten und stürzten uns mit aller Kraft in die benötigten Vorbereitungen.

Unser Konkurrent war die Firma Colt-Pielstick (Fairbanks Morse), welche in Beloit /Wisconsin ansässig war. Wir waren überzeugt, die besseren, moderneren, leistungsfähigeren und sparsameren Erzeugnisse anzubieten. Der grosse Vorteil von Pielstick: Die amerikanische Marine hatte schon viele dieser Motoren zu ihrer Zufriedenheit in Betrieb.

27 amphibische Schiffe, mit den untenstehenden Merkmalen, sollten gebaut werden:

Bestellung	17. Dezember 1996
Kiellegung	9. Dezember 2000
Stapellauf	12. Juli 2003
1. Dienstzeit	
Indienststellung	14. Januar 2006
Technische Daten	
Verdrängung	voll beladen 24.900 ts
Länge	208,05 m
Breite	31,9 m
Tiefgang	7,0 m
Besatzung	28 Offiziere, 332 Mannschaften, bis zu 800 Marines
Antrieb	2 Propeller, vier Dieselmotoren; 41'000 Wellen-PS
Geschwindigkeit	22+ Knoten
Bewaffnung	2 Geschütze 30 mm, 2 Starter für Luftabwehrraketen

Wo sollten nun «unsere» Motoren gebaut werden? Sicher nicht in der dafür wenig geeigneten Fabrik in Sunnyvale, Kalifornien. Ein Zweimannteam wurde deshalb beauftragt, irgendwo in den USA, eine geeignete Produktionsstätte zu finden. Dieses Team bestand dann aus Dick Yates von Westinghouse, ein begnadeter Planer, und dem Schreiber von der Sulzerseite. Wir suchten nach einem Gebäude in Wassernähe mit genügend Bodenbelastungs- und Hebekapazitäten. Gute Ausbaumöglichkeiten und eine akzeptable Infrastruktur wie Bahnanschluss standen ebenfalls im Pflichtenheft.



Von links:
Willi Ruf (Delg. für Techn. Unterlagen),
Dick Yates, Albert Sennhauser,
Bill Williams (Finanzen WEC)

Wir «rasten» also durch die USA und fanden schliesslich eine sehr geeignete Möglichkeit in Panama City in Florida. Eigentlich fast zu schön, um wahr zu sein!

Unsere Anstrengungen nahmen ihren Lauf. Dazu gehörte natürlich auch die «Bearbeitung» der Navy und der sonst noch involvierten Stellen. Auch ein pensionierter Chef der Küstenwache (Coast Guard), Admiral Gracey, wurde dafür eingesetzt. Jim half uns schon bei anderen Gelegenheiten, heute würde man das als Lobbying bezeichnen, um einige Schiffe «seiner» früheren Einheiten mit unseren Motoren zu versehen.



Admiral James S. Gracey, US Coast Guard

Kurz vor dem Motorenentscheid fand in Washington D.C. eine Art «Jamboree» der Navy statt. In einem riesigen Saal versammelten sich so ziemlich alle die Rang und Namen hatten. Die niedrigsten Offiziere waren «vierstreifige» Captains. Es wimmelte nur so von Gold. An runden Achtertischen sassen die Marineoffiziere und je ein oder zwei Zivilisten, die «Lobbyisten». An meinen Tisch war ich der einzige Nichtuniformierte. Dafür mit einem gemieteten Dinnerjacket und Fliege ausgerüstet.

Rechts von mir Captain W., dann links Frau Captain, seine Frau. Eine riesige Navy-Band spielte berühmte, auf die Marine bezogene Märsche. Alles lief genau nach Protokoll. Der vorsitzende «Flagofficer», der höchste Admiral, führte durch den Abend.

Dazu gehörten einige mir unbekannte Rituale. Als einmal ein Marsch gespielt wurde, standen alle auf. Ich, als manchmal höflicher Mann, ebenfalls. Mein Nachbar drückte mich wieder in den Stuhl zurück. «Not for you, Al!» Der Abend war noch mit einigen solcher Überraschungen gespickt. Interessant, aber hie und da etwas peinlich! An einem anderen Tisch unterhielt auch Ernst Jung, vom Deutweg in Winterthur stammend, als technischer Vertreter von Sulzer in den USA, unsere «Fahne» hoch.

Nach einem feudalen Nachtessen mit vielen «Toasts», nicht zum Essen, verteilten sich die verschiedenen Gruppen in kleinere Lokalitäten, wo eifrig mit «drinkgeladenen» Mitteln lobbyiert wurde. Für uns waren die Vertreter vom Navsea/Sealift-Command speziell interessant, denn dort sassen die eigentlichen Entscheidungsträger. Dabei spielten die Manager von WEC die wichtigere Rolle, denn sie hatten ja genügend Erfahrung mit den Vertretern der Marine, lieferten sie doch Abschussrampen und Getriebe für atomar betriebene U-Boote.

Die Fortsetzung am nächsten Tag war dann weniger lustig. Mit Ach und Krach gelang es mir noch, die gemietete «Ausrüstung» zurückzugeben und dann ging es weiter nach Korea.

Im Dezember 1993 vergab dann Navsea/Sealift den Auftrag für 12 Schiffe. Sechs mit Gasturbinen und den Rest mit Pielstickmotoren. Westinghouse wurde abgewimmelt mit der Begründung, dass sie zu neu seien für diese Aufgabe und dann erst noch mit einem unbekanntem Motor. Nicht so hilfreich wie gehofft, war «unser» Admiral von der Küstenwache. Für die Navy sind diese Seeleute nur Böttlifahrer und keine vollwertigen «Mariner», also nicht massgebend.

Die Geburt dieser Schiffe war dann vielen Hindernissen und Problemen ausgesetzt und für alle beteiligten Firmen eine recht zähe Angelegenheit. Das erste Schiff, die USS SAN ANTONIO, wurde erst 2006 in den Dienst gestellt.



Der Lebenslauf dieser Schiffe erfuhr später noch eine geschichtsträchtige Dimension. Die 2009 fertig gebaute USS NEW YORK wurde mit einem Vordersteven, eigentlich Kiel, aus Stahl vom zerstörten World Trade Center versehen. Dabei kamen 6.8 Tonnen von diesem 9/11 Material zum Zug.

Diese Geschichte wäre nun zu Ende, wenn nicht noch eine Kleinigkeit fehlen würde. Als, man beachte, meine Frau nach meiner Rückkehr den Koffer aussortierte, meinte sie: «Das ist aber nicht dein Blazer, das ist ein Dinner Jacket/Smoking!». Das heisst, einige Erklärungen wurden nötig. Der Verleih in Washington löste dann das Problem mit Auszeichnung. Kostenlos sandten sie den Blazer zurück und ich den Smoking von meiner Seite.

Also wieder einmal Ende gut, alles gut!

Die verlorenen Aufträge natürlich ausgenommen!

Der Verfasser ALBERT SENNHAUSER, Jahrgang 1932, trat 1975, als 43-jähriger, in die Lizenz-abteilung von Sulzer Diesel ein und zwar nach Auslandsaufenthalten für internationale Organisationen, wie die UNESCO in Pakistan, Indien, Korea und Swisscontact (Direktor «Instituto Peruano-Suizo») in Lima. Er unterstützte den Leiter des Lizenzwesens bei der Evaluation, Planung sowie der Ausbildung von potentiellen und neuen Lizenznehmern. Nach dem Rücktritt seines Chefs übernahm er weitgehend dessen Aufgaben unter Beförderung zum Vizedirektor. Anlässlich der Gründung von New Sulzer Diesel wurde er Mitglied der siebenköpfigen Geschäftsleitung als stellvertretender Direktor (First Vice President). Ende 1998 trat er in den Ruhestand.

DPW-DG101: Sennhauser Albert –Das LPD-17 Abenteuer -1. Ausgabe 01.06.2024