

000309

B

Aktennotiz

über die Besprechung mit
Reichsluftfahrtministerium

in Berlin am 29. Juli 19 42

Anwesend:

Fliegeroberstabsingenieur Mücklich
Dr. Baier,
Dr. Sellner
Dr. List
Hannecker
Schaub
Tramm

Verfasser: Tramm-Schaub

Durchdruck an:

Prof. Martin
Dr. Hagemann
Dir. Alberts
Dir. Waibel
Dr. Schaub
Dr. Tramm

42/7/7

Zeichen:Datum:

Abt. III - Tramm, Nr. 30.7.42

Betrifft:

Tramm berichtet, dass in der Zwischenzeit die Reureifeerklärung für die Flugölanlage mit der Erzeugung von ca. 900 bis 1 000 moto genehmigt ist. Eine Kontingenterteilung dagegen noch nicht erfolgt ist, und dass zur gleichen Zeit Herr Direktor Alberts mit Herrn Obenaus verhandelt, um zu klären, wie der Bau der Flugölanlage erfolgen soll. Tramm berichtet ferner, dass auch für die Olefinherstellung (Kreislaufsynthese) und die Flugbenzinherstellung keinerlei Bauarbeiter zur Verfügung stehen, so dass der Sommer mit seinen guten Baumonaten praktisch vorüber gegangen ist, ohne dass die Anlagen gefördert werden konnten. Diese Situation besteht, trotzdem das Russenlager bezugsfertig ist. Herr O.St.I. Mücklich bittet darauf Herrn Hannecker zur Besprechung, dass Herr Dir. Alberts, der den Wunsch hat, diese Frage im Einzelnen zu besprechen, im Anschluss an die Besprechung mit Herrn Obenaus zum RLM gebeten werden soll, um dort mit Herrn Dr. List und Herrn Hannecker über einen Vorschlag, den das RLM machen will, eingehend zu diskutieren. Von Seiten des RLM wird das grosse Interesse an der schnellen Fertigstellung der Anlagen unmißverständlich zum Ausdruck gebracht und auch die durch das Ministerium mögliche Hilfe zugesagt. Bezüglich der Ölversuchsanlage, die dringlichst gebraucht wird, berichtet Tramm, dass hier bis heute kein Kontingent erteilt ist. Lediglich Baukontingent ist erteilt worden. Die Ruhrchemie hat es auf eigene Verantwortung übernommen, aus anderen Anlagen Kontingent abzugeben. Herr Hannecker erklärt, dass das RLM auch keinerlei Kontingent geben könne, da kein Bauvolumen mehr zur Verfügung stünde. Er regt an, die Versuchsanlage als einheitlich mit der Flugölanlage zu betrachten, da ja die in der Ölversuchsanlage durchzuführenden Arbeiten in direktem Zusammenhang mit der Flugölanlage stehen, und das Kontingent aus der Flugölanlage

000310

zu entnehmen, wobei natürlich, wie oben schon erwähnt, für diese Anlage auch noch kein Kontin ent zur Verfügung steht.

O.St.I. Mücklich wünscht möglichst ab sofort, spätestens ab 1. September 50 bis 100 moto eines Spezialflugöles als Versandfüllung für die neuen Motore des Wintereinsatzes an der Ostfront. Das Öl soll dem 2010 entsprechen, d.h. etwa 2,5° E bei 100° C haben, die Polhöhe soll so niedrig wie irgend möglich, d.h. etwa 1,5 bis 1,6 betragen. Tramm sagt, dass die Produktion dieses Öles neben den normalen Motorölen sicher nur mit größten Schwierigkeiten durchzuführen ist, und dass genau geprüft werden muss, ob überhaupt die notwendigen Apparate vorhanden sind, um ca. 10 % der gesamten Ölproduktion als Spezialöl in dieser Form bei dem jetzigen Anlagezustand herstellen zu können. Auf die Anfrage Trams, welche Massnahmen dem RLM zur Verfügung ständen, um evtl. notwendige werdende Bauten äusserst beschleunigt durchzuführen zu können, bittet O.St.I. Mücklich Herrn Hannecker, umgehend zu prüfen, dass alle von der Ruhrchemie in dieser Richtung geäusserten Wünsche als zum Winterprogramm 1942 gehörend betrachtet werden und entsprechend mit allerhöchster Dringlichkeit ausgeführt werden. Es wird von Ruhrchemie betont, dass der Preis dieses Öles bei der Besonderheit der Herstellung sehr hoch liegen würde. Von Ruhrchemie wird schnellste Prüfung und Bericht an das RLM zugesagt.

O.St.I. Mücklich stellt dann die beabsichtigten Entwicklung des geforderten Flugöles dar. Als Idealöl bezeichnet er ein Öl mit 2,9° bei 100° C und 500° E bei -40° C. Die praktischen Erfahrungen haben gezeigt, dass 500° E die Grenze für die Startfähigkeit der Motore ist. Mit einem derartigen Idealöl würde die jetzt noch im Winter durchgeführte Verdünnung der Öle mit Treibstoff fortfallen. Von der Erreichung dieses Zieles ist man noch sehr weit entfernt. Es ist fraglich, ob es überhaupt auf Basis Öl zu erreichen ist oder ob nicht ganz andere, heute noch unbekannte Stoffe herangezogen werden müssen. Die Ruhrchemieöle liegen, verglichen mit vorhandenen Konkurrenzölen, sehr günstig. Zwar war die Viscosität von 2,5 nicht eingehalten, da uns diese Forderung unbekannt war. Die flache Viscositätslage aber ergab doch bei der Erprobung bei der E-Stelle Mecklin ein derart günstiges Verhalten bei tiefen Temperaturen, dass heute ein derartig grosser Wert auf die Beschaffung dieses Öles gelegt wird. Im ganzen glaubt O.St.I. Mücklich, dass die Entwicklung zu noch dünnerem Öl gehen wird. Dies kann aber nur Hand in Hand mit einer entsprechenden Entwicklung auf der Motorenseite gehen. Die Passungen der heutigen Motore würden zu starken Druckabfällen im Ölleitungssystem und untragbarem Ölverbrauch ergeben. Mit den früher befürchteten Nachteilen in Bezug auf erhöhten Verschleiss bei dünnerem Öl wird heute aufgrund praktischer Erprobungen nicht mehr gerechnet.

Weiterhin wird die Frage, ob Erightstock (ca. 6° E bei 100° C) oder fertiges Flugöl (ca. 2,5° E bis 3° E bei 100° C) von der Ruhrchemie zu liefern ist, diskutiert, wobei der Erightstock, wie aus früheren Aktenvermerken schon hervorgeht, als Hauptkomponente gebraucht werden soll. Voraussetzung hierbei ist, dass z.Zt. das 18er Öl Grundlage für den Gesamtbedarf der Luftwaffe ist, während das dünnere Winteröl lediglich als Einfahröl gebraucht wird und die gesamte Entwicklung zu dünnerem Öl, wie oben schon erwähnt, noch durchaus im #usse ist.

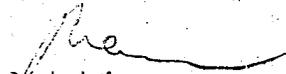
30. Juli 1942

000311

Unter Zugrundelegung einer Gesamtölproduktion von 24 000 to ergeben sich entweder 12 000 to fertiges Flugöl 18° E, Polhöhe unter 1,55, daneben 12 000 to Autoöl, Viscosität 6 - 8° E, Polhöhe unter 1,8. Oder es ergeben sich 12 000 to Brightstock, Polhöhe etwa 1,75 und 12 000 to fertiges, Brightstock-freies Destillat, Polhöhe ca. 1,65. Viscosität etwa 3,5 bis 4° E. Für die Luftwaffe würden die 12 000 to Brightstock 24 000 to fertigem Flugöl gleichzusetzen sein, da man etwa die gleiche Menge Mineralölprodukte in ihnen unterbringen kann. Naturgemäss ergibt sich die Frage, die besonders von Dr. List gestellt wurde, ob man nicht vielleicht noch zweckmässiger die gesamte Menge Öl der Ruhrchemie von 24 000 to für die Luftwaffe übernimmt und das dem Ruhrchemie-Brightstock zugemischte Mineralöl gegebenenfalls dem Heeressektor als Ausgleich zur Verfügung stellt, bzw. dem Heer überhaupt minderwertigere Öle aus russischer Produktion etc. gibt. Dr. List betont, dass genau wie die Umstellung des Werkes Pöhlen auf Flugbenzin, unter Umständen auch eine derartige Umstellung der Ruhrchemie auf Flugöl in Frage käme. Es hinge dies ganz von den zukünftigen Dispositionen zwischen Heer und Luftwaffe ab. Eine Entscheidung in der Richtung ist also vom RLM vorläufig nicht getroffen. Es wurde lediglich der Wunsch geäussert, technisch die Möglichkeit der Brightstock-Herstellung vorzusehen, was von Ruhrchemie auch zugesagt wurde. Von Ruhrchemie wurden auch bereits Versuche mit einer Mischung aus dem synthetischen Brightstock und einer dünneren Mineralölkomponente der Nerag durchgeführt, deren Ergebnisse sowohl vom Ringstecken als auch Verschleiss und Schlagbildung durchaus befriedigend waren. Diese Ergebnisse sollen dem RLM zur Verfügung gestellt werden.

Es wurden noch die von der DVL ^{über-}übernommenen Überladekurven für die Druckkraftstoffproben der Ruhrchemie R 4 und R 5 und Mischungen aus R 4 und R 5 besprochen. Der flache Verlauf der Überladekurven, die zwar etwas niedriger liegen als von ET 100 wird als sehr günstig anerkannt. O.St.I. Micklich glaubt, dass die Mischung auf R 4 und R 5, wie sie für die Produktion vorgesehen ist, in ähnlicher Weise wie ET 100 eingesetzt werden kann, um die hohen aromatischen Hydrierkraftstoffe aufzubessern, d.h. ihre Überladebereitschaft im mageren Gebiet, die dort sehr störend ist, zu steigern. Schaub kann mitteilen, dass entsprechende Mischversuche mit einem reinen Wälheim-Produkt erwartungsgemäss günstig verlaufen sind und ~~eben~~ nach Angabe Dr. Wallners werden auch entsprechende Zumischungen zu aromatischen Hydrierprodukten bei der DVL erprobt. Diese Ergebnisse liegen allerdings noch nicht vor. Auf Bitte des RLM wird zugesagt, dass die Ergebnisse dieser Mischversuche der Ruhrchemie im NSU-Überlademotor dem RLM mitgeteilt werden.

Im Anschluss an diese Besprechung, besprach Herr Dr. List mit Tramm noch einen Bericht über Herstellung von Flugbenzin aus dem Jahre 1941 und liess sich einige Erläuterungen geben.


Dürchschrift