# Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V.

**Stammtisch 2014 - 02 am 12.03.2014**

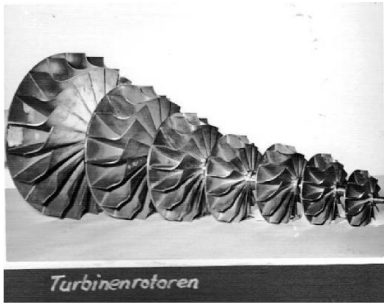
Helmut Hujer - 18.03.2014

Im Werksmuseum, ab 17.00 Uhr; 17 Teilnehmer;

---

Einführungsvortrag von Reinhold Schulmeier mit Ergänzungen von Karl Piel zum Thema:

**Industriegasturbinen aus Oberursel**




1958 kam die KHD- Turbinengruppe von Köln nach Oberursel. Die Entwicklung von Abgasturboladern, sieben Größen, **B 11 bis B 28**, für die Deutzer Dieselmotoren von 100 bis 1.200 PS, war weitgehend abgeschlossen, und die Arbeiten an der kleinen Industriegasturbine **T 16** waren in vollem Gange. Aus der T 16 wurde dann die robuste und einfach handhabbare **T 216**. Über 500 hergestellte Geräte wurden insbesondere als Generator- und Pumpenantrieb genutzt, und werden bis heute noch als Lehreinheit an Hochschulen betrieben. Auch der damalige Verteidigungsminister Apel versuchte sich beim Kurbelstart einer T 216.

Weniger bekannt hingegen sind einige nicht aus der Konzept- oder Entwicklungsphase herausgekommene Gasturbinenprojekte. Dazu zählen die wohl technisch kaum realisierbare gewesene **T 28**, wegen ihrer verwickelten Struktur bei Einsatz von B 28- Bauteilen auch „Laokoon“ genannt, die Zweiwellenturbine **T 24**, und als Erprobungsträger für ein Hubschraubertriebwerk die **GE T 58**.

Während sich die Entwicklung in Oberursel dann mehr den Luftfahrtgeräten zuwandte, wurden von Köln aus noch verschiedene Industrieprojekte unter Oberingenieur Georg Oberländer verfolgt. Für solche Projekte wurden auf dem Markt verfügbare Gasturbinen genutzt, in Köln lagen die technische und kommerzielle Koordination, aber für die Installation und die Betreuung im Einsatz griff man auf die Gasturbinenspezialisten bei Gustav Winter in Oberursel zurück, wie auf Reinhold Schulmeier als den Fachmann für die Regelungstechnik. Wesentliche realisierte Projekte waren:

- Erdölpumpstation in Lingen (1964), zwei Pumpaggregaten mit 4.200 PS **RR-Proteus**-Turbinen
- Als mobile Notstromanlagen ein 3,0-MW-Kraftwerk mit zwei **RR-Proteus** Turbinen (1967, Bayernwerk), sowie zwei 4,2-MW-Anlagen (1971, RWE, VEW), mit je zwei **TF 35** Gasturbinen
- Stationäre Notstromanlagen mit jeweils zwei **TF 35** Triebwerken, bei der Firma Gelsenwasser (1976, Hagen), und bei der Banca Nationale del Lavoro in Rom
- Eine Lokomotive Baureihe 219 mit 1.580 kW GE- **LM100**-Boosterantrieb (1965-1974)
- Acht Lokomotiven Baureihe 210 mit 845 PS **T 53**- Boosterantrieb (1971-1981)
- Vollantrieb vier Triebwagenköpfe TEE VT 602 mit 3.040 PS **TF 35** Antrieb (1974-1979);
- Zwei Luftkissenboote der Sedam-Werft für die SNCF als Kanalfähre, mit je fünf 3.400 PS **TF 40** Triebwerken (3xVortrieb, 2xHub), und je zwei **T216** Gasturbinen als Generatorantrieb (ab 1977)

So sehr wie sich die Einsatzbedingungen in einem solchen Industrieumfeld von denen in der Luftfahrt unterscheiden, so unterschiedlich waren auch die vom Techniker vor Ort verlangten Fähigkeiten, um das Gerät zum Laufen zu bringen beziehungsweise am Laufen zu halten.

Weitere Fahrzeuggasturbinen sollen in einem späteren Vortrag behandelt werden
Dem Vortrag folgte wieder die zwanglose Stammtischrunde im Museum.

Der Plantermin für den nächsten Stammtisch ist **Dienstag der 06. Mai 2014** um 17 Uhr.
Lutz Levermann wird über die **Flugmotorenentwicklung bei KHD von 1935 bis 1945** referieren.

. <<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<< >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>