Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V.

Stammtisch 2015 - 05 am 17.09.2015

Helmut Hujer - 22.09.2015

Im Werksmuseum, ab 17.00 Uhr; 15 Teilnehmer; Einladung vom 10.09.2015

Einführungsvortrag (65´) von Dr. Karl Schreck zum Thema:

Mit frischem Mut an eine neue Aufgabe - die neue Strahltriebwerksfertigung

Wird es Orpheus dem Unsterblichen gelingen, die Motorenfabrik Oberursel wieder für den Flugmotorenbau zu reaktivieren? Ja, es ist gelungen, und Dr. Schreck hat in seinem Erfahrungsbericht kurzweilig über diesen Weg und von den beteiligten Schlüsselpersonen erzählt. Eine Einführung zu dem Orpheus-Produktionsprogramm, mit dem Zustand der Motorenfabrik Anfang der 1960er Jahre und mit der Nutzung der Triebwerke in den G-91 der Bundeswehr und bei Condor, hatte es bereits bei dem Treffen am 19. Mai gegeben, bevor damals Karl Betz aus seinem frühen Berufsweg erzählt hat. Nun zu den Erinnerungen von Dr. Schreck aus der Zeit vor gut fünf Jahrzehnten:

Im Frühjahr 1961, als er in einem weitgehend leeren Büro seine neue Stelle als Leiter des Werkstoffwesens in dem mit Grauguss-Bearbeitung befassten KHD-Werk Oberursel angetreten hat, waren die Vorbereitungen zur Herstellung der Orpheus-Triebwerke in vollem Gang. Die Erfahrungen für ein solch spezielles Vorhaben -Luftfahrt, Leichtbau, exotische Werkstoffe- lagen in der Führungsmannschaft, vom aufbrausenden Direktor Fritz Pühler bis hin zu den einzelnen Werkmeistern, nur knapp über Null. Aber sie wurden gemeinsam erlitten und erarbeitet, mit den mehr oder weniger beliebten „Rundgängen“ zu den neuralgischen Stellen im Herstellungs-, Montage- und Prüfbereich und zum Schrotttisch als wesentlichem Mittel. Bei diesen Gemeinschaftserlebnissen sind Probleme auf den Tisch gekommen, Unterweisungen mit hochrotem Kopf erteilt worden und Aufgaben verteilt worden. Zu der Unerfahrenheit mit den neuen Herausforderungen ist damals gekommen, dass es nur wenige Fertigungs-und Prüfvorschriften als Anleitung und als Referenz gegeben hat, und wenn überhaupt, waren diese nur recht allgemein gehalten und von geringer Hilfe. Etwas helfen konnten die ständigen Vertreter des Lizenzgebers, Bristol Siddeley und später Rolls-Royce, aber nicht in allen Fällen. Aus dem Reigen der erlebten Erfahrungen haben wir einiges in anekdotischer Weise hören können, wie über:

- Die Entzündungsgefahr des Werkstoffs Magnesium bei der mechanischen Bearbeitung
- Die Feuerlöschmethoden und verschiedene Spielchen mit entzündetem Magnesium
- Verdichterscheiben, die sich unter den Bearbeitungsspannungen aufstülpt haben
- Fragile Zahnräder, die in komplexen Abläufen und in kohlegefüllten Stahlkasten einsatzgehärtet wurden
- Schwingungsbrüche von Turbinenschaufeln und das vorbeugende Einläppen der Tannenbaumverzahnungen
- Einen Verdichterbruch beim Prüflauf wegen einer im Mikrobereich angeschmolzenen Verdichterscheibe, weil deren Warmbehandlungstemperatur minimal überschritten worden war
- Schäden des Hauptlagers wegen zugelassener aber dennoch ungenügender Schmieröle
- Versagen der Kraftstoffpumpe wegen Silberablösungen in den Zylindern und die empirische Ermittlung des geeigneten Kraftstoffs durch Zuführung bei Triebwerksläufen direkt aus Tanklastwagen.
- Die Prüfung der Schwarzpulver-Startkartuschen nur bei geeigneten Windverhältnissen, zu deren Feststellung man auf der Dachempore des Verwaltungsgebäudes einen Windsack installiert hat.

Letztendlich sind alle Herausforderungen gemeistert worden, und damit ist die Grundlage geschaffen worden für weitere Lizenzfertigungsprogramme im Luftfahrtbereich und für die bald selbst entwickelten Industriegasturbinen und Luftfahrtgeräte.

Am kommenden Regeltermin, am 17. November, wollen wir unsere Hauptversammlung abhalten, und Anfang nächsten Jahres stehen zunächst die Themen Instandsetzung ziviler T 53-Triebwerke (Klaus Ohlig) und dann die Fahrzeuggasturbine GT 601 (Dieter Schimmelfennig) auf dem Programm.

<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<< >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>