

3448-30/5.01-19

643

Aktennotiz

000652

über die Besprechung mit. **Herrn**
Dr. Bayer vom Reichsluftfahrt-
ministerium

Verfasser: **Dr. Velde**

Durchdruck an:

in **Berlin** am **30. Jan 42**

H. Prof. Dr. Martin
H. Dir. Dr. Hagemann
H. Dir. Alberts
H. Dir. Taibel
H. Dr. Schaub

Anwesend:

Herr Dr. Bayer RLM
Herr Dr. Velde RB

Zeichen: Datum:

BL II V/Wk 16. Febr. 1942

Betrifft:

Herstellung von Flugdieselöl

Im Herbst 1939 war bei uns in Zusammenhang mit Arbeiten über die Herstellung von Mischdieselölen festgestellt worden, daß das Reitbrocker Gasöl einen außergewöhnlich niedrigen Stockpunkt hat und sich infolgedessen in hervorragender Weise in Mischung mit entsprechend geschnittenen Fraktionen unseres Primärproduktes als Flugdieselöl eignet. Die Stockpunkte des von uns aus Reitbrocker Erdöl hergestellten Dieselöles lagen unter -75° und die endgültigen Mischungen mit Primärprodukt bei -45 bis -50° je nach dem Mischungsverhältnis. Das Primärprodukt hatte in diesem Fall einen Stockpunkt von -35° . ~~In den letzten Wochen ist die Frage der Herstellung von Flugdieselkraftstoff von RLM wieder aufgegriffen worden und wir haben verschiedene Proben zur Intava geschickt und zwar Bodenprodukt der Destillation I und unseren normalen Dieselkraftstoff II, da für eine Lieferung in größeren Mengen nur eines dieser Produkte in Frage kommt. In Berlin hatte man sich für unseren Sonderdieselkraftstoff II entschieden, da dieser die höhere V_{20} , höhere Cetanzahl, besseres Siedeverhalten und einen ausreichenden Stockpunkt besaß. Meine Besprechung in Berlin galt dem Zweck, die von uns eingehaltenen Daten in Übereinstimmung mit dem RLM festzulegen. Ursprünglich hatte ~~man~~ das RLM von uns verlangt, daß wir einen tieferen Stock~~

000653

punkt einhalten sollten, als bei den früheren Mischungen, da die Intava nur noch ein Gasöl mit einem Stockpunkt von ca. -40° geliefert hatte.

Ich konnte bei der Besprechung einleitend Herrn Dr. Bayer davon überzeugen, daß wir von Anfang an stets die auch jetzt vorgeschlagene Qualität für unsere Mischungen benutzt hätten, daß auch die Anregung zur Benutzung von Reitbrocker Gasöl von uns ausgegangen war und daß wir dies gerade deswegen vorgeschlagen hätten, weil der Stockpunkt so außerordentlich tief lag. Wenn also jetzt der Stockpunkt der Mischung nicht mehr unter -40° liegt, so darf nicht von uns eine Änderung verlangt werden, sondern muß die Intava darauf hingewiesen werden, ihre frühere Qualität zu liefern. Herr Dr. Bayer sah das vollkommen ein und wollte sich umgehend mit der Intava diesbezüglich in Verbindung zu setzen. Er war auch sonst sehr zuvorkommend und akzeptierte unsere Vorschläge, sodaß schließlich folgende Zahlen als Grenzwerte angegeben wurden:

D ₁₅	nicht unter 0,74
Stockpunkt	nicht über -38°
V ₂₀	nicht unter 1,05 g
Siedebeginn	ca. 160°
95 %	nicht über 360°
NZ	nicht über 0,4
Korrosion gegen Zink	negativ
Cetanzahl (HWA-Motor)	nicht unter 70
Flammpunkt	nicht unter 37°

Als eine Erhöhung der V₂₀ ist die Luftwaffe nicht interessiert, da die andere Komponente unter allen Umständen eine so hohe V₂₀ hat, da die Mischung auf über $1,2^{\circ}$ E kommt. Von besonderer Bedeutung ist noch der Flammpunkt, der von mir auf den niedrigsten Wert gesetzt wurde, der in den letzten Monaten beim Versand eingehalten worden ist. Herr Dr. Bayer hatte erst Bedenken einen so niedrigen Flammpunkt anzunehmen, ließ sich aber überzeugen, daß es für uns zur Zeit nicht möglich ist, einen anderen Wert auf die Dauer einzuhalten. Er glaubte auch, daß dadurch keine Schwierigkeiten zu befürchten seien, da der Flammpunkt im wesentlichen

nur für die Lagerung von Interesse ist, für die die entsprechenden Vorichtsmaßnahmen wie bei Benzin vorgesehen werden müßten. Für die motorische Verwendung schien es jedenfalls bedeutungslos zu sein, ob die endgültige Mischung einen Flammpunkt von 45 oder 55° hat. Wenn wir etwas am Flammpunkt verbessern könnten, dann hätte es nur Sinn, wenn wir bis auf 50° kämen, sodaß die Mischung über 55° läge.

Die vorläufig erforderliche Menge an fertigem Flugdieselmotorenstoff beträgt ca. 1800 - 2000 moto, sodaß wir etwa 900 moto zu liefern hätten. Herr Dr. Bayer bittet uns aber uns bereits umzusehen, ob noch andere Syntesewerke in der Lage wären, einen ähnlichen Dieselmotorenstoff zu liefern, eine Möglichkeit auf die er anscheinend bei den ersten Besprechungen aufmerksam gemacht worden war.

Herr Dr. Bayer sagte mir weiter zu, uns über die Verhandlungen mit der Intava auf dem Laufenden zu halten, damit wir rechtzeitig unsere Vorkehrungen zur Lieferung unserer Komponente treffen können. Die Lieferung selbst erfolgt wie üblich über die Aray. Es ist vorgesehen, daß wir dann unser Produkt an die Intava nach Hamburg schicken. Die Untersuchung erfolgt bei uns und in Stichproben in Rechlin. Für die von uns ausgeschriebenen Analysen trägt der unterschreibende Chemiker die Verantwortung, der bei der Luftwaffe vereidigt sein muß.