



Reisebericht des Herrn Söllner
über die Reise nach Brandenburg-Briest
vom 14.3. – 29.3.45
betreffs
Anlasservorsteckgerät
Störungen am Riedel Startermotor

Herr Söllner
war der Versuchsleiter der Riedel K.G.



NORBERT RIEDEL K.G.

Bericht über die Reise nach Brandenburg-Briest vom 14.3. - 29.3.45

Anlässlich der Auftragserteilung, ein Anlassvorsteckgerät zu entwickeln, wurde seitens der Firma Riedel der Konstrukteur Hildebrandt bereits am 13.3.45 nach Brandenburg in Marsch gesetzt.

Bei meiner Anreise mit dem Aussendienstmonteur Wölfler besuchte ich Herrn Dr. Franz und Dr. Schmidt bei Jumo in Dessau, wobei mir Herr Dipl.Ing. Simon als Konstrukteur der Triebwerksfirma sofort zugewiesen wurde.

Nachdem ich eine finanzielle Angelegenheit in Kochstedt erledigt hatte, wurde die Reise fortgesetzt.

Da bei Jumo, Dessau keine Triebwerkszeichnungen zu beschaffen waren (infolge Feindeinwirkung), mussten dieselben im Werk Muldenstein beschafft werden. Am 15.3.45 18h kamen wir mit dem Fahrzeug in Brandenburg-Briest an.

Der Geschw.TO. Hptm. Streicher wies dem Herrn Simon + Hildebrandt in der Werft eine Arbeitsstätte zu. Das Mustervorsteckgerät nach Angaben des Herrn Hptm. Streicher war wohl vorhanden, konnte jedoch nicht vorgeführt werden, da die Antriebswelle bereits gefressen hatte.

Am 20.3.45 hat eine Besprechung in Anwesenheit der Herren
Stabsing. Mücke, Rechlin (Beschaffung)
Stabsing. Weiss, Rechlin (E 3 a 4)
Rickliess (Betriebsleiter Mannesmann)
Hildebrandt (Riedel)
Söllner (Riedel)

stattgefunden.

Aktenotiz hierüber liegt vor.

In Brandenburg-Briest befinden sich 3 Riedel-Spezialreparaturstellen und zwar 2 bei JG7 (Ogefr. Zimmermann, Ogefr. Graffenstetter) und 1 in der Werft (Gefr. Knecht). Diese Reparaturstellen wurden am 16.3.45 aufgesucht und über den neuesten Stand sowie die Reparaturarbeiten eingewiesen.

Bei JG 7 wurde laufend geschult und Einsatz geflogen. Monteur Wölfler und ich begaben uns täglich zum Start, um den Flugbetrieb zu überwachen. Es zeigte sich, dass verhältnismässig viel Ausfälle infolge falscher Bedienung und vor allem schlecht gefertigten Anlassern eintreten. Daraufhin wurde jede einzelne Maschine auf Funktionssicherheit der Anlasser geprüft und nötigenfalls instand gesetzt.

Der Erfolg war verblüffend.

Es konnten während unserer Anwesenheit, also 14 Tage, nur 3 Ausfälle am Anlasser festgestellt werden

Der erste Ausfall war auf den E-Motor zurückzuführen (bei richtiger Schaltung war Handstart möglich), der zweite Anlasser fiel wegen zu stramm eingestellter Kupplung und der dritte wegen eines los gewordenen Lüfterrad aus.

Bei JG 44 (Glitt. Galland) wird laufend geschult, jedoch noch nicht im Einsatz. Auch hier waren nach Instandsetzen der Anlasser waren nur 4 Ausfälle zu verzeichnen.

Bei Flugbetrieb wurden durchschnittlich täglich 35 - 40 Flüge durchgeführt. Ausserdem kommen nach Brandenburg-Briest laufend Überführungsmaschinen und werden von dort aus den einzelnen Gruppen zugeteilt. Leider war es nicht möglich, alle diese Maschinen zu überwachen, da die meisten nur einen Start zum Überflugsflug benötigten und somit mancher Anlasser, der nicht ganz einwandfrei war, in diesem Zustand verbleiben musste.

Der Zustand der Anlasser lässt allerdings noch sehr zu wünschen übrig. Es zeigte sich, dass von Lieferfirmen angelieferte Anlasser erst nach Überprüfung und Instandsetzung einwandfrei arbeiten. So wurde z.B. bei den Junkersgeräten festgestellt, dass die Montage noch sehr mangelhaft durchgeführt wird, (schlecht angezogene Lüfterräder und Mitnehmer für Kupplung). Ausserdem wurden Anlasser vorgefunden, bei denen die Auspuffmutter nicht gesichert waren. Die Dehnschraube zu Lüfterrad ist nicht Zeichnungsgemäss ausgeführt, da die Übergänge vom 8 mm Schaft zur Dehnstrecke scharfkantig ausgeführt sind (Kerbwirkung).

Bei NSU-Geräten treten laufend noch Störungen ein durch Hängenbleiben der Druckkolben und falsch eingestellte Vergaser sowie zu stramm eingestellten Überlastungsschutz im Getriebe. Ausserdem wurde die Austauschaktion der Gummimanschetten sehr mangelhaft durchgeführt, da wohl die Gummimanschetten gewechselt, aber die Anlasser keineswegs auf Funktion überprüft wurden. Am besten sind noch die Motoren von den Victoria-Werken. Einige Geräte waren aber ebenfalls mit zu hoch eingestellten Überlastungsschutz vorhanden.

Ferner ist es ratsam, noch folgende Stellen zu besetzen:
JG 7 Brandenburg-Briest, zu melden bei Hptm. Streicher,
I. JG 7 Kaltenkirchen, zu melden bei Oblt. Kerzten,
Fertigungsstellen Lengwerke, Lengenfeld, und Victoria,
Eggenfelden.

Muggendorf, 12.4.45
Sö / St.
gez. V. Söllner



(Versuchsleiter Fa. Riedel)

NORBERT RIEDEL K.G.

Erstellt von Bernd Sobek Germany Mail: bs@sobek-mattern.de

Am 12.2011_v01 aus originalen Unterlagen übernommen.