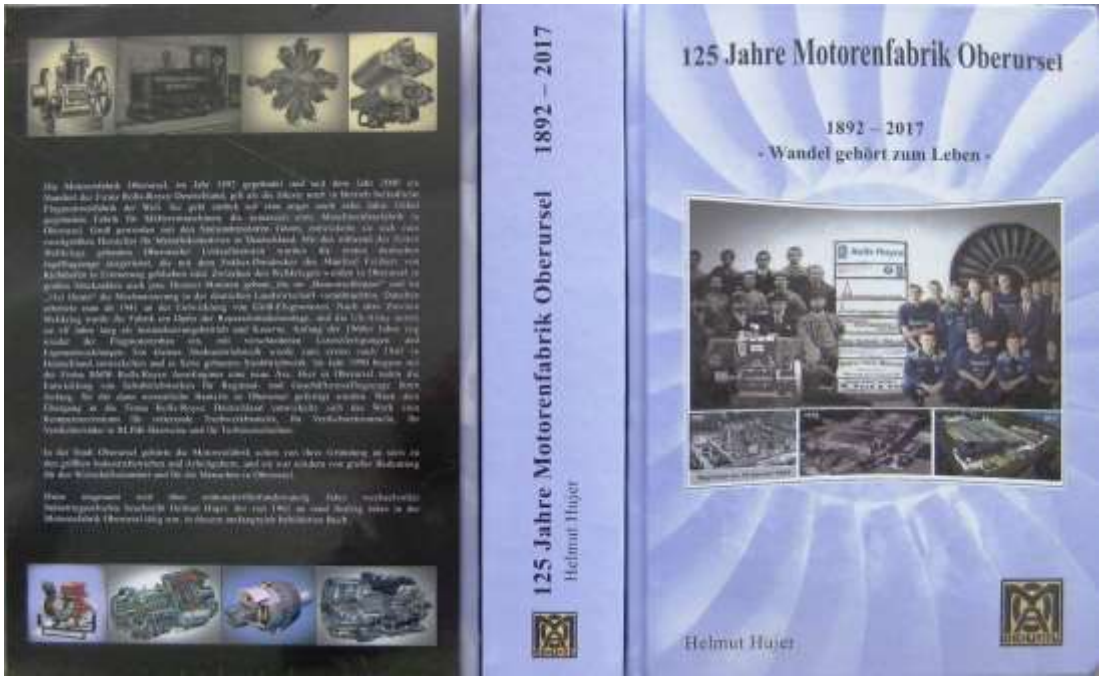
Ergänzungen und Korrekturen

zum Buch „125 Jahre Motorenfabrik Oberursel“

Neben Schreibfehlern, die auch Hobby-Autoren unterlaufen, sind in diesem Buch im Nachhinein einige sachliche Fehler oder Ungenauigkeiten aufgefallen oder durch neuere Erkenntnisse entstanden. Solche Fälle, sowie Schreibfehler bei Eigennamen, werden im folgenden Korrekturverzeichnis, dessen Stand am Ausgabedatum erkennbar ist, mit einer Kurzbeschreibung aufgelistet.

In einem weiteren Abschnitt wird auf wesentliche inhaltliche Ergänzungen hingewiesen, die sich aus nach der Drucklegung erschlossenen Informationen und Unterlagen ergeben haben.

Wie das Repertorium, kann dieses Korrekturverzeichnis auf den Webseiten des Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel oder des Vereins für Geschichte und Heimatkunde Oberursel als digitales Dokument eingesehen und von dort kostenlos ausgedruckt werden.



Privatdruck für die Freunde der Geschichte der Motorenfabrik Oberursel - September 2017

Autor und Herausgeber: Helmut Hujer, Usingen – hujer.helmut@t-online.de – Tel. 06081/3611

Bezug des Buchs beim Herausgeber (als E-Buch auf Anfrage), im Vortaunusmuseum in Oberursel oder beim Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V. - Schutzgebühr 50 €

© 2017 beim Herausgeber – Alle Rechte vorbehalten. Auch der auszugsweise Nachdruck, die Vervielfältigung, Mikroverfilmung, Übersetzung und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Medien erfordern die vorherige schriftliche Genehmigung durch den Herausgeber.

Korrekturverzeichnis

Lokalisierung der Korrekturstelle: rS / lS = rechte / linke Spalte;
o / m / u = oberes / mittleres / unteres Drittel

Seite / Kapitel	Kurzbeschreibung der Korrektur
5 / Inhalt	Kapitelangabe zu 29.4: Baujahr Gnom-Motor korrigiert von 1904 auf 1906
36 / 1.2	Text rSu: Der Mühlgraben wurde im Jahr 1976 zugeschüttet.
37 / 1.2	Seit dem 1. Januar 2012 gehört St. Hedwig zur Pfarrei St. Ursula, Oberursel und Steinbach. Im gleichen Jahr wurde der Kirchenbau unter Denkmalschutz gestellt.
55 / 1.3	Text lSu: Blumenthal wechselte nicht in den Aufsichtsrat, er nahm aber weiterhin Teil am Geschehen im Unternehmen.
187 / 3.2	Tabelle Motorenstückzahlen: In Spalte Gesamt zu korrigieren bei den Motoren 35/LM 116 = 100, LM 216 = 100, LMH 118 = 10, FMZ 117 = 85, FMV 115 = 17, und FMZ 215 = 9.
274 / 5.2	Untere Abbildung: Im Erläuterungstext muss es heißen „19. September 2013“.
303 / 5.4	Text rSo: Namensschreibung korrekt „Eheleute Auer“.
403 / 7.3	Text lSo: Namensschreibung korrekt „Josef Eberhardt“.
411 / 7.3	Text rSm: Namensschreibung korrekt „Ingo Haschke“.
488 / 11	Text rSo: Anhebung Lagerungszeit korrekt im Jahr 1999
530 / 15	Bildunterschrift zu korrigieren in „ILA in Hannover“ und Namensschreibung korrekt „Sir Ralph Robins“, auch im Text rSu.
531 / 16	Text lSo: Jahreszahl zweite Zeile korrekt 1. Juli 1990
542 / 16	Text lSo: Grundstückskauf Dahlewitz am 31.07.1991
616 / 18	Text lSu: Baujahr Gnom-Motor korrigiert von 1904 auf 1906
617 / 18	Text rSm: Interessengemeinschaft bereits Ende 1921
619 / T 2	in Titel zu Kapitel 29.4: Baujahr Gnom-Motor korrigiert von 1904 auf 1906
693 / 19.9	Text rSu: Außerbetriebnahme Dampflok OBERURSEL am 15. Oktober 1954
742 / 20.3	Text lSm: Namensschreibung korrekt „Norbert Ramrath“ (ohne Dr.).
766 / 20.6	Text lSm: Namensschreibung korrekt „Friedel Günzl“.
781 / 20.7	Text lSo: Namensschreibung korrekt „Peter Wolff“
793 / 21:	Text rSm: Außerbetriebnahme Dampflok OBERURSEL am 15. Oktober 1954
815 / 21	Text lSu: Einwohnerzahl Oberursel 1929 etwa 10.700 (anstatt 2.700)
881 / 29	Auflistung rSu: Baujahr Gnom-Motor korrigiert auf 1906
884 / 29.1	Text lSo: Ankunft des Objekts am 30. Oktober 2007
890 / 29.4	Überschrift: Baujahr Gnom-Motor korrigiert auf 1906
890 / 29.4	lSo: Untergang Motorenfabrik J. Schreiber am 30. November 1913
891 / 29.4	rSu: Baujahr Gnom-Motor korrigiert von 1904 auf 1906

.

Wesentliche Ergänzungen

Geschichte lebt und ist nie abgeschlossen. Neue Informationen führen nicht nur zur Erweiterung des bisher Bekannten, sondern können auch zu neuen Fragen und Deutungen führen. Solche nachträglich erschlossenen Informationen und Unterlagen haben zu folgenden inhaltlichen Ergänzungen geführt. Die davon betroffenen Textstellen sind der Übersicht folgend angefügt.

Beschreibung der Korrekturstelle: rS / lS = rechte / linke Spalte;
o / m / u = oberes / mittleres / unteres Drittel

Übersicht

Seite / Kapitel	Kurzbeschreibung der Ergänzung
27 / 1.1	lSu: Ergänzende Informationen zur Geschichte der Schulen.
36 / 1.2	Geschichte der Ölmühle oberhalb der Wiemersmühle detailliert
49 / 1.3	rSo: Genehmigung der „Concession“ zum Betrieb der Werkskantine hinzu
68 / 2.1	Abschnitt „Die Schiffswinden – Erste Arbeitsmaschinen“ aktualisiert
87 / 2.2	lS: Adressdaten Berliner Niederlassung (1906) korrigiert und Informationen zur Zweigniederlassung Wien und Leiter Max Elias hinzu
92 / 2.2	Exkurs mit Informationen zu Nikolaus Calmano ergänzt
100 / 2.2	Informationen zur Villa Direktor Walter Kohl in Bad Homburg hinzu
112 / 2.4	Unterstützung „im Felde stehender“ Mitarbeiter ergänzt
131 / 2.4	Ergänzende Informationen zu MO-Besuchern von Richthofen und von Tutschek
139 / 2.4	rSo: Funktion Eduard Freise aktualisiert
144 / 2.4	rSu: Ergänzung zu in GB produzierten LE Rhone-Motoren
145 / 2.4	lSm: Informationen über die Wurzel der Flugmotorenfertigung in Russland in der 1912 in Moskau gegründeten Fabrik GNOM; Abbildung hinzu.
148 / 2.2	rSu (neu 149): Familiengrab Machenheimer
155 / 3.1	lSo: Funktion Eduard Freise aktualisiert
161 / 3.2	lSm: Informationen zu Änderungen Vorstand und Prokuren ergänzt
169 / 3.2	lSo: Zusammenfassung zu Dr. Felix Moos ergänzt
169 / 3.2	lSu: Werdegang Helmut Stein ergänzt.
196 / 4.1	lSu: Zu Jakob Usinger dessen Konstruktionsgesellschaft ergänzt
217 / 4.2	rSo: Informationen zur Auflösung des Fremdarbeiterlagers.
227 / 4.3	Text rSu: Anmerkung hinzu, Dz 710 eigentlich kein Boxermotor
228 / 4.3	Abbildung Einzylindermotor hinzu
229 / 4.3	Abbildung Kurbelgehäuse 16-Zylindermotor hinzu
230 / 4.3	Abbildung Ein- und Zwei-Zylindermotor auf Erprobungs-Prüfstand hinzu
238 / 4.3	Abbildung Panzer VIII „Maus“ hinzu
242 / 4.3	rSu: Verbleib des Werkstofflabors in USA ergänzt
247 / 4.3	lSm: Medenus, Vorname Bernhard ergänzt (Info Tochter Karin Medenus)
242 / 4.3	lSm: Ausführungen zu Teil E des BIOS-Reports 343

251 / 4.4	lSm: Information über die beabsichtigte Verlegung der Hauptverwaltung und Führung der KHD AG nach Oberursel.
254 / 4.4	rSu: Entlassung Beschäftigte am 31.3.1945 präzisiert
256 / 5.1	lSo: Besetzung Oberursel durch US-Army präzisiert
258 / 5.1	rSu: Ergänzung Kultur und Volksbildung
294 / 5.4	Abbildung wiederverwerteter Materialbestände hinzu
295 / 5.4	rSu: Ergänzung: 1948 - Josef Neckermann in Oberursel
354 /6.3	rSu: Inhalt zu 1.000 kW-Kraft-Wärme-Kopplungsanlage aktualisiert
370 / 7.1	lSm: Ergänzung: Organisation der Fertigungs- oder Meisterbereiche
385 / 7.2	rSm: Ergänzung zu Aktivitäten in Wettbewerbsphase T 53
399 / 7.2	lSm: Ergänzung zu Außerdienststellung des Waffensystems UH-1D 2021
440 / 8	lSm: Erstflugdatum T212 ergänzt
471 / 10	lSo: Besuch CDU-Politiker ergänzt (mit Foto auf Seite 470)
521 / 15	lSu: Projektinformationen Kleingasturbine T009 ergänzt
557 / 16	Text lSm: Ersatz der Meisterbereiche durch Fertigungsinseln
562 / 17	rSo: Das letzte der insgesamt in Dahlewitz gebauten 777 Tay-Triebwerke wurde am 29. Juni 2017 ausgeliefert.
564 / 17	lSm: Auslauf V2500-Triebwerks-Montagen im Dezember 2017 nach 2.261 hier gebauten Triebwerken
614 / 18	rSm: Ergänzende Informationen zu High Performance Disc Manufacturing; Abbildung hinzu.
651 / 19.4	lSo & rSm: Ergänzende Informationen zur Nutzung des Urselbachs
724 / 20.1	rSm: Namen der Betriebsrats-Vertreter im Aufsichtsrat ergänzt
732 / 20.2	rSm: Gründungsgeschichte Fabrikfeuerwehr ergänzt
790 / 21	rSm: Autobahnanschluss präzisiert
792 / 21	Abbildungen Oberurseler alter und neuer Bahnhof hinzu
793 / 21	Abbildungen Oberurseler Trambahnhöfe hinzu, und rSm: Außerbetriebnahme der Dampflok Oberursel korrigiert auf 1954
800 / 21	lSo: Liquidation Gasgesellschaft mbH Oberursel präzisiert
805 / 21	lSm: Oberflächenteerung erläutert
810 / 21	Erläuterungstext zu Abbildung MKW-Station geändert
812 / 21	lSu: Ergänzende Informationen zu Umspannwerk in Oberursel
813 / 21	rSu: Beschreibung der Wasserführung vom Fuchsborn präzisiert
854 / 25	rSm: Geschichte Lokomotive in Neuseeland ergänzt
861 / 26	lSu: Preisangaben für Gnom-Fahrrad-Einbaumotor ergänzt
863 / 26	lSm: Gründungsgeschichte Columbus Motorenbau AG aktualisiert
864 / 26	lSu: Foto Horex-Werk Ende 1920er Jahre hinzu

Textstellen mit wesentlichen Ergänzungen gemäß vorangestellter Übersicht

Geänderte Texte in Schriftfarbe Blau

<<

verkauften. 1879 erwarben die Eheleute Carl Josef und Therese Klostermann das Anwesen mit der Ölmühle Pachten & Cie., die von 1883 bis 1889 als Actien-Gesellschaft Engelmühle firmierte. 1885 erwarb die Firma Filzfabrik Oberursel das Anwesen, um hier eine Filzfabrikation einzurichten. 1887 ersteigerte Rudolph Pachten den Betrieb für 70.000 Mark (etwa 470.000 Euro nach Kaufkraft 2015). Die Firma Filzfabrik Oberursel ging 1888 in Liquidation und ging über in die Filzfabrik Oberursel A. Schneider und Co., aus der 1891 die Filzfabrik Oberursel Pachten, Lange & Co wurde. (Quelle hierzu: Bott, Andrea; Die Kunstmühle in Oberursel, in Jahrbuch 1993 Hochtaunuskreis; 1992)

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

Seite 49 / Kapitel 1.3: Abschnitt „Aufbau der Oberurseler Fabrik“ ergänzt

… Bau eines beeindruckenden „Restaurations- und Öcconomiegebäudes“ entlang des Fuhrweges am Borkenberg. Die für den Betrieb der „Wirthschaft“ von Wilhelm Seck bei der Stadt Oberursel beantragte „Concession“ erteilte der Gemeinderat am 30. Juli 1882. Die aufwändige Ausführung des Gebäudes …

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

Seite 68 / Kapitel 2.1: Abschnitt „Die Schiffswinden – Erste Arbeitsmaschinen“ aktualisiert

Im Jahr 1897 wurden die ersten von einem GNOM-Petroleummotor angetriebenen Schiffswinden bei den Hamburger Reedereien F. Laeisz und B. Wencke Söhne in Betrieb genommen. Auf dem damaligen Höhepunkt des Segelschiffbaus lösten solche Motorwinden die bisherigen handbetriebenen Ladewinden und auch Ankerwinden ab. Damit konnten die Lade- und Liegezeiten der insbesondere im Salpeterhandel mit Chile um das berüchtigte Kap Hoorn verkehrenden Segler beträchtlich reduziert werden. Auch nach 1910, als BASF die künstliche Herstellung von Ammoniak nach dem Haber-Bosch-Verfahren aufnahm, blieb Deutschland auf das strategische Handelsgut Salpeter zur Herstellung von Dünger und Sprengstoff dringend angewiesen.

Ab Anfang **1897** ließ die als „P-Line“ bekannt gewordene Hamburger Reederei F. Laeisz einige ihrer Großsegler mit Gnom-Winden ausstatten. Den Anfang machte im Februar der Viermastschoner **PARCHIM**, gefolgt von der **PALMYRA**. Der Stückpreis betrug 4.500 Mark, was etwa 30.000 € im Jahr 2015 entsprach. Auch die 1895 unter Kapitän Hilgendorf in Dienst gestellte Fünfmastbark **POTOSI** hatte eine solche Winde erhalten, und dessen Verbesserungsvorschläge führten zur Erhöhung von deren Gebrauchstüchtigkeit. 1901 erhielt die POTOSI zwei weitere der verbesserten 6 PS starken Gnom-Winden. Als Dritte in einer Reihe von sechs solcher in Bremerhaven gebauter Segelschiffe blieb die POTOSI bis 1902 das größte Segelschiff der Welt. Auch dieser mit 4.026 BRT vermessene Frachtsegler (Wasserverdrängung 8.500 t, Länge über alles 132 m, Breite 15,15 m, Tiefgang 7,7 m) wurde für Salpeterfahrten nach Chile eingesetzt. Mit den beiden Oberurseler Motorwinden konnten in einer Stunde knapp 70 Tons des in Säcken transportierten Salpeters bei halbbeladenem Schiff geladen oder gelöscht werden, und dabei wurden lediglich 2,5 Liter Petroleum verbraucht. Im September 1914 in Valparaíso interniert, fiel die POTOSI 1920 als Reparationsleistung an Frankreich, das sie nach Chile verkaufte. Auf einem Kohletransport von Cardiff nach Chile brannte sie 1925 nach einer Explosion völlig aus und wurde als umhertreibendes Geisterschiff schließlich von einem argentinischen Kreuzer vor der patagonischen Küste versenkt.

GNOM-Schiffswinde

Ebenfalls im Jahr **1897** rüstete auch die Hamburger Reederei B. Wencke Söhne ihren 1886 in Dienst gestellten, mit 2.129 BRT vermessenen Frachtsegler **POLYMNIA** bei dessen Umbau zur Viermastbark mit einer 6 PS-Schiffswinde aus. Auch hier bewährten sich die Winden, was zu zahlreichen Folgebestellungen führte. Die POLYMNIA ging im März 1907 bei Kap Hoorn verloren, und dort, vor Baily Island, wird die Oberurseler Motorwinde noch heute auf dem Meeresgrund ruhen.

Im Jahr **1902** begann die Reederei. Laeisz ihre Flotte zu modernisieren und ließ bis 1926 acht sehr ähnliche Viermastbarken bauen. Diese effektiven Großsegler wurden als „**Flying P-Liner**“ legendär und waren mit jeweils zwei Gnom-Winden ausgestattet. Neben dem Hauptzweck als Ladewinde diente der Motor hinter dem Fockmast nun auch zum Antrieb der Ankerwinsch. Dem Typschiff PANGANI (1903) folgten die Schiffe PETSCHILI (1903), PAMIR (1905), PEKING (1911), PASSAT (1911), POLA (1918), PRIWALL (1920) und PADUA (1926). Der Maler Kay Heinrich Nebel berichtete 1937 von einer Reise auf der PRIWALL über den Gnom-Motor als ein stinkendes, krachmachendes Ungeheuer, welches das Schiff erzittern ließ. An die große Zeit dieser Frachtsegler erinnern heute noch die **PASSAT**, die als Museumsschiff in Travemünde liegt, die als Museumsschiff in ihrem Heimathafen Hamburg vorgesehene und seit 2017 in Restaurierung befindliche **PEKING**, sowie die 1926 gebaute **PADUA**, die als das russisches Schulschiff KRUZENSHTERN als Einzige der berühmten Flying P-Liner noch auf den Weltmeeren kreuzt.

Als mit diesen Schiffen die Ära der großen Frachtsegler auslief, und auch elektrische Winden die Motorwinden verdrängten, konnte die Motorenfabrik dieses Geschäft in der Bauindustrie mit Bauwinden, Baukränen und Bauaufzügen fortführen.

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

Ergänzungen Seite 87 / Kapitel 2.2: Zweigniederlassung Berlin und Wien mit Leiter Max Elias

Berlin: 1901 erfolgte der Umzug in die Straße Am Weidendamm 1, um das Jahr 1906 in die Friedrichsstraße 69 und etwa 1912 in die Mittelstraße 2 bis 4.

Die im Jahr 1901 in **Wien** eingerichtete weitere Filiale, wie in Berlin mit Lager und Werkstatt versehen, befand sich zunächst in der Lindengasse, wechselte dort binnen kurzer Zeit vom Haus Nummer 1 über die 7 in die Nummer 33. 1904 zog sie in die Gumpendorfer Straße 72 und wurde 1906 in eine Zweigniederlassung umgewandelt. Hinter dieser Aufwertung stand vermutlich auch die Absicht, die österreichischen Schutzzölle zu umgehen. Bis zu ihrer Liquidation im Juni 1921 wurde die Wiener Niederlassung von dem 1870 in Budapest geborenen Prokuristen und Geschäftsführer Max Elias geleitet. Von hier aus wurden die weiten landwirtschaftlich geprägten Gebiete in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie und die Länder des südlichen und östlichen Balkans bedient. Auch sie gab eigene Werbeschriften heraus.

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

Ergänzungen Seite 92 / Kapitel 2.2: Nikolaus Calmano

Exkurs: An der Konstruktion dieser Motoren arbeitete auch der in der Vorstadt wohnende, 1910 nach seinem Ingenieurstudium eingetretene und später zum Oberingenieur ernannte Nikolaus Calmano (* 1886) mit. Ab November 1915, nach einer Kriegsverletzung, kam er in die Konstruktion der Motor-Lokomotiven. Nach dem Krieg wurde er zunächst Chef-Konstrukteur für Dieselmotoren, deren Montage und Abnahme er auch leitete. Von 1922 bis zu seinem Ausscheiden 1926 – er wollte nicht nach Köln wechseln - leitete er die Abteilung Ersatzteile für die nun in Oberursel gebauten Deutzer Motoren.

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

Ergänzungen Seite 100 / Kapitel 2.2: Direktor Walter Kohl

Im Jahr **1911** wechselte der bisherige kaufmännische Direktor Louis Stroh, nachdem er diese Geschäfte seit September 1892 geführt hatte, in den Aufsichtsrat. Für ihn wurde **Walter Kohl** (*1869) als kaufmännischer Leiter an die Seite des seit 1896 amtierenden Elkan Henry Blumenthal in den Vorstand berufen (bis Januar 1922). Das ermöglichte ihm 1916/17 den Bau einer repräsentativen Villa in Bad Homburg mit dem Architekten Philipp Hufnagel und dem Bauunternehmer J. J. Meister, die im gleichen Zeitraum auch das neue Verwaltungsgebäude der Motorenfabrik schufen. Das knapp 2.000 qm große

Grundstück, es gehörte zu dem 1907 ersetzten Alten Bahnhof, wurde 1981 neu bebaut, und 1996 zog dort die Stadtverwaltung Bad Homburgs ein.

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

Ergänzungen Seite 112 / Kapitel 2.4: Unterstützung von Familien während des Krieges

Die Motorenfabrik selbst führte schon 1914 Unterstützungszahlungen an ihre „im Felde stehenden“ Mitarbeiter ein. Die Frau eines „Beamten“ erhielt monatlich 40 Mark, für jedes Kind kamen 15 Mark hinzu. Diese später infolge der steigenden Lebensmittelpreise noch erhöhten Beträge waren an der Kasse abzuholen.

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

Ergänzungen Seite 131 / Kapitel 2.4: Besuch von Richthofen und von Tutschek in MO

Die zweite dieser Vorserienmaschinen erhielt Manfred Freiherr von Richthofen, der nach seinem 16. Luftsieg bereits im Januar mit dem Orden Pour le Mérite ausgezeichnete Kommandeur des Jagdgeschwaders I. Am 1. September errang er damit seinen 60sten Luftsieg. Zwanzig weitere folgten, mit einer Ausnahme alle mit von Oberurseler Umlaufmotoren angetriebenen Dr.I-Dreideckern. Am 21. April 1918 wurde er jedoch während eines Luftkampfs nördlich des Dorfs Vaux-sur-Somme in seinem roten Dreidecker von einem australischen Maschinengewehrschützen tödlich angeschossen und stürzte ab. Sein Flugzeug wurde schnell von Soldaten zu Souvenirs ausgeschlachtet, sein Oberurseler Neun-Zylinder-Umlaufmotor UR II wurde nach England geschafft und im Londoner Imperial War Museum zur Ausstellung gebracht.

Noch im Herbst zuvor hatte er die Motorenfabrik Oberursel besucht, begleitet von dem Pilotenkollegen Leutnant Krefft, und gemeinsam mit Adolf Ritter von Tutschek, einem weiteren mit dem Pour le Mérite ausgezeichneten Fliegerass. Von Tutschek erhielt im Februar 1918 das Kommando über das zweite neu gebildete Jagdgeschwader, am 15. März 1918 erlitt auch er den Fliegertod in seinem grünen Dreidecker.

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

Ergänzungen Seite 139 / Kapitel 2.4: Funktion Eduard Freise in Columbus AG aktualisiert

Nachdem er Anfang 1922 mit einer Abfindung die in eine Interessengemeinschaft mit der Gasmotorenfabrik Deutz gegangene Motorenfabrik verlassen hatte, wechselte er als Konstrukteur und Technischer Direktor in die neu gegründete Columbus Motorenbau AG. Seine Motoren legten einen der Grundsteine zum Erfolg der bald darauf in Bad Homburg entstehenden Motoradmarke HOREX.

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

Ergänzungen Seite 144 / Kapitel 2.4: In GB produzierten Le Rhone-Motoren

Die **Briten,** die zu Kriegsbeginn über kein einziges Militärflugzeug mit einem im eigenen Land gebauten Motor verfügten, produzierten bis zum Ende des Krieges noch etwa 41.000 Flugmotoren. Dazu gehörten auch 3.221 ab März 1916 von der W. H. Allen & Co Ltd in Bedford gebaute Le Rhone-Umlaufmotoren, überwiegend 80 PS-Neunzylinder. Auch etwa 1000 Gnome-Motoren …..

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

Ergänzungen Seite 148 (neu 149) / Kapitel 2.4: Familiengrab Machenheimer

Machenheimer wohnte mit seiner Familie in der „Villa Machenheimer“ in Oberursel bis zu seinem Ableben am 28. Dezember 1956 in Köppern. Den Antrag des Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel, das Familiengrab auf dem Alten Oberurseler Friedhof, mit seiner darin schon 1953 verstorbenen Ehefrau sowie den 1954, 1988 und 1993 verstorbenen Töchtern, zur Ehrengrabstätte zu machen, hat der Magistrat der Stadt abgelehnt. Nach der Zubettung einer Enkelin im Jahr 2017 dürfte die Grabstätte aber noch weitere Jahre bestehen bleiben.

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

Ergänzungen Seite 145 / Kapitel 2.4: Flugmotorenfertigung in Russland, Fabrik GNOM

Die Kriegsproduktion im gegnerischen **Italien** erreichte etwa 38.000 Flugmotoren, und die **US-Amerikaner** produzierten mit der erst Anfang 1918 aufgenommenen Massenherstellung noch über 22.000 ihrer Liberty-Motoren.

Zur Anzahl der in **Russland** während des Ersten Weltkriegs produzierten Flugmotoren liegen keine belastbaren Informationen vor, über eigene Konstruktionen ist nichts bekannt. Neben den Lizenzbauten wurden Motoren und Ersatzteile insbesondere aus Frankreich bezogen. Begründet wurde die russische Flugmotorenindustrie mit dem Ende **1912** von einer französischen Aktionärsgesellschaft in Moskau gegründeten Werk „GNOM“. Unter der Leitung des Belgiers Ferron sollten hier jährlich zunächst 60 der Siebenzylinder-Umlaufmotoren Gnome-Lambda mit 80 PS Leistung produziert werden. Im Sommer 1915 begann der Umstieg auf die moderneren und leistungsstärkeren Neunzylinder le Rhone-Motoren, die noch bis in die 1920er Jahre in dem 1918 in „Ikar“ umbenannten Unternehmen produziert wurden. Nach dem Zusammenschluss mit anderen Werken wurde das Unternehmen 1927 nach dem Bolschewiki-Führer „M. W. Frunse“ umbenannt und 1941 von Moskau nach Kuibyschew (seit 1990 wieder Samara) verlagert.
(Quelle: Buch eines russischen Autorenkollektivs; МОТОРОСТРОИТЕЛИ (“Motorenbau“) 1912 bis 1992; Samara 1992)

„Erste Fabrik für Motoren-Herstellung in Moskau 1912“

<<

rigen Prokuren von Max Elias (Wien), Henry Blumenthal junior, Paul Jakutek, Eduard Freise und Ferdinand Glaser gelöscht. Richard Danner und Ernst Ziesche, beide aus Oberursel, wurde Prokura erteilt. Im Oktober 1922 folgte die Mitteilung zur Prokuren-Erteilung an Dr. Rudolf Müller aus Köln, im Dezember 1922 zur Berufung von Dr. Felix Moos und Franz Schultz zu ordentlichen Vorstandsmitgliedern.
Aus dem lokalen Bereich wäre noch anzuführen, dass die Oberurseler Maschinenfabrik AUTOMAT …..

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

Ergänzungen Seite 169 / Kapitel 3.2: Ausscheiden Dr. Felix Moos und Werdegang Helmut Stein

Im Jahr 1927 wurde Helmut Stein, der erst 1925 hier eingetreten war, die Leitung des Oberurseler Werks als Betriebsdirektor übertragen. Mit dieser Konsolidierung endeten auch die Aufgaben des 1920 als Syndikus vom Bankhaus Straus eingeführten Dr. **Felix Moos**. Der 1887 geborene Jurist war Anfang 1922 zunächst zum stellvertretenden und Ende 1922 zum ordentlichen Vorstandsmitglied in Oberursel ernannt worden. Anfangs wohnte er in der Henchenstraße 5 und ab 1925 in der Lindenstraße 1. Mitte 1927 schied Moos „nach mehrjähriger erfolgreicher Tätigkeit“ aus dem Vorstand aus. Er wirkte weiterhin für das Bankhaus Straus als Aufsichtsrat in verschiedenen Unternehmen, beispielsweise in der Weil-Werke AG, und als Vorstand und kaufmännischer Direktor bei der Karlsruher Nähmaschinenfabrik Heid & Neu AG. Im September 1933 wurde er wegen seiner jüdischen Abkunft auf Druck des NS-Regimes entlassen und emigrierte zunächst nach Belgien. Ebenso wie Dr. Moritz Straus, der im Frühjahr 1938 das in seinen Aktivitäten stark beschnittene Bankhaus Straus & Co. gerade noch hatte verkaufen können, emigrierte Felix Moos später in die USA. 1965 lebte er in San Franzisco, wo er 1986 hochbetagt verstarb.

Nach dem Ausscheiden von Dr. Moos war also **Helmut Stein** 1927 zum Direktor ernannt und - zunächst als „Stellvertreter“ - in den Vorstand der Motorenfabrik Oberursel berufen worden. Im zweiten Halbjahr 1928 wurde Stein zum ordentlichen Vorstandsmitglied ernannt, was er auch nach seinem Wechsel als Leiter in das schwächelnde Werk Humboldt Ende Juli 1928 blieb. In Oberursel übernahm der zum Direktor ernannte Dr. Rudolf Müller die Leitung des Werks. 1930, mit der Verschmelzung der Motorenfabrik Oberursel AG in der neuen Humboldt-Deutzmotoren AG, war es dann ohnehin vorbei mit einem Vorstand in Oberursel, fortan war Oberursel ein schlichtes Werk in dieser neuen AG, das weiterhin von Direktor Dr. Müller geleitet wurde.

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

Ergänzung Seite 196 / Kapitel 4.1: Zu Jakob Usinger dessen Konstruktionsgesellschaft ergänzt

1919 gründete er in Frankfurt als Gesellschafter und Geschäftsführer die 1922 nach Oberursel verlegte „Usinger, Konstruktionsgesellschaft mbh“, in die er Konstruktionsrechte an zwei Motorlokomotiven einbrachte.

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

Ergänzungen Seite 217 / Kapitel 4.2: Auflösung des Fremdarbeiterlagers

Mit der Besetzung der Stadt Oberursel beendete die US-Army am 30. März 1945 den Geschäftsbetrieb in der Motorenfabrik und bestimmte deren Ausländerlager als Sammellager für ausländische Arbeiter in Oberursel. Die Werksleitung berichtete, dass noch am gleichen Tag rund dreihundert Ausländer zu verpflegen waren, deren Anzahl am Folgetag auf etwa eintausend anstieg. Sorge bereiteten, neben der Entwaffnung, die als außerordentlich frech vorgehenden Russen und insbesondere die zur Neige gehenden Lebensmittelvorräte für die Verpflegung der Ausländer. Daraufhin ordnete der kommandierende Major der US-Army an, dass „die Ausländer in Trupps von je 25 Mann in Abständen zum IG-Farben-Hochhaus in Frankfurt in Marsch zu setzen“ seien. Aus den in Frankfurt eingerichteten Sammellagern wurden bis Ende Mai alle Fremdarbeiter aus den westeuropäischen Ländern mit der Eisenbahn in ihre Herkunftsländer zurückgeführt sowie bereits über 16.000 ehemalige russische Zwangsarbeiter.

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

Ergänzungen Kapitel 4.3:

- **Seite 227: Dz 710 ist eigentlich kein Boxermotor**, deshalb eingefügt:

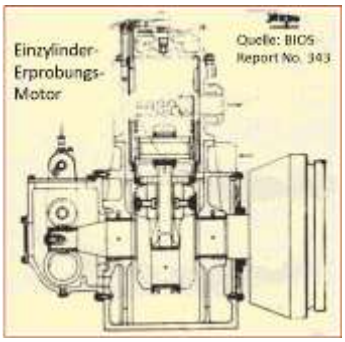
Anmerkung: Genau genommen war das kein Boxermotor, sondern ein 180 Grad V-Motor, bei dem jeweils ein Kolbenpaar auf ein gemeinsames Pleuellager wirkt. Wie in sämtlichen historischen Unterlagen, soll dennoch auch in diesem Buch bei dem Begriff Boxermotor geblieben werden.

Ergänzung Kapitel 4.3 um Abbildungen:

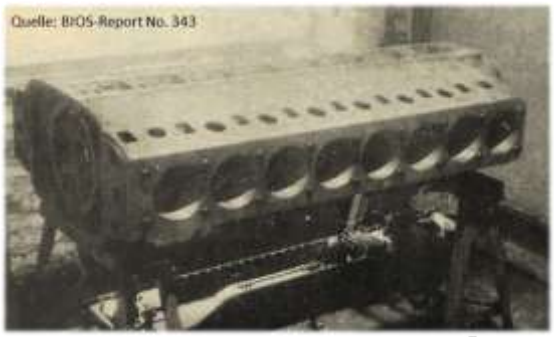
- **Seite 224: Abbildung Motorenprüfstände hinzu**

1941 – Einbau Motorenprüfstände in Halle 05

- **Seite 228: Abbildung Einzylindermotor hinzu**



- **Seite 229: Abbildung Kurbelgehäuse 16-Zylindermotor hinzu**

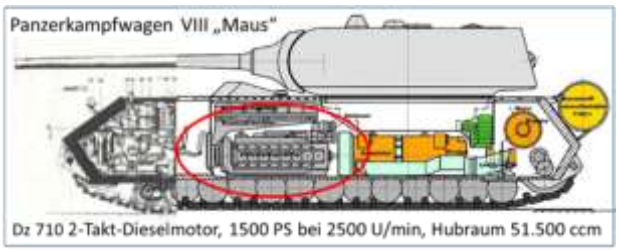


Zweigeteiltes Kurbelgehäuse in Aluminiumguss, darunter Ölwanne

- **Seite 230: Abbildung Ein- und Zwei-Zylindermotor auf Erprobungs-Prüfstand hinzu**

Baugruppenmotoren auf Erprobungsprüfständen in Halle 5 Quelle: BIOS-Report No. 343

- **Seite 238: Abbildung Panzer VIII „Maus“ hinzu**



Dz 710 2-Takt-Dieselmotor, 1500 PS bei 2500 U/min, Hubraum 51.500 ccm

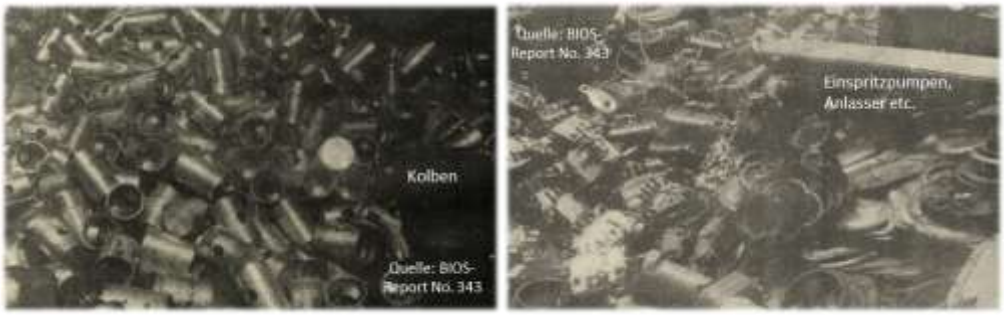
<<

Aber auch von dem schon erwähnten „British Intelligence Objectives Sub-Committee“ (BIOS) erhielt die Motorenfabrik Besuch, am 1. und 2. Oktober 1945, im Rahmen von deren Untersuchung der „German Diesel Engine Industry“. Der um die hundert Seiten zählende Teil E des BIOS-Reports 343 zur Klöckner-Humboldt-Deutz AG umfasst auch die eigenständige Oberurseler Flugmotorenentwicklung. Die Briten sprachen mit Dr. Emele und Dr. Schnürle und nahmen aus dem schon von der US-Army ausgeräumten und genutzten Werk Zeichnungen, Fotos und Berichte von den Entwicklungsarbeiten mit. Die verschiedenen von den Amerikanern requirierten Versuchsmotoren und auch den zerlegten zweiten 16-Zylindermotor konnten sie sich noch anschauen, aber nur einen der Einzylindermotoren zur Untersuchung durch das British Internal Combustion Engin Research Association in Slough requirieren.

<<

Ergänzungen Seite 294 / Kapitel 5.4:

Abbildung aus BIOS-Report No. 343 hinzu



Weiterverwertung von zunächst von den Amerikanern achtlos zusammengeworfenen Bauteilen von A/F4M517-Motoren

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

Ergänzungen Seite 295 / Kapitel 5.4: 1948 - Josef Neckermann in Oberursel (Abschnitt hinzu)

Im Mai 1948 zog der Versandhändler Josef Neckermann mit seiner Familie nach Oberursel und wohnte hier über drei Jahre in einer Baracke am Steinmühlenweg 23, bis er im Oktober 1951 in die luxuriöse Wohnung im neuen Verwaltungsgebäude seiner Neckermann Versand KG in Frankfurt ziehen konnte. Diese Baracke hatte sein Schwager Hans Lang, der in den ersten Nachkriegsjahren schon ein erhebliches Vermögen hatte anhäufen können, von der Baufirma Gab auf dem Gelände der Motorenfabrik aufstellen lassen. Sie taucht in deren Werklageplänen auf, allerdings ohne die sonst übliche Bezeichnung. Nach dem Unfalltod des Ehepaars Lang im Januar 1948 hatte Neckermann deren drei Töchter sowie ein bei ihnen lebendes Flüchtlingskind adoptiert, und er nutzte dies zum Umzug in den für seine Geschäfte aussichtsreichen Frankfurter Raum. Das unter seinen Einfluss gelangende Vermögen seines Schwagers soll Josef Neckermann beim Aufbau seines Versandhandels sehr geholfen haben.

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

Ergänzungen Seite 354 / Kapitel 6.3: Eine 1.000 kW-Kraft-Wärme-Kopplungsanlage

Im Jahr 1986 führte Dr. Helmut Richter, Leiter der Abteilung "Neue Projekte", unter der Projektleitung des Fachbereichs Diesel- und Gastechnik der KHD AG eine Realisierbarkeitsstudie für eine Gasturbine mit 1.000 kW Wellenleistung für eine KWK-Anlage durch, die vom Bundesministerium für Forschung und Technologie gefördert wurde. Gegenüber den damals von KHD realisierten KWK-Anlagen mit Kawasaki-Gasturbinen wollte man einen höheren elektrischen Wirkungsgrad erzielen. Der dazu als Stand der Technik erarbeitete Entwurf einer einwelligen Grundturbine erinnert insofern an die Fahrzeuggasturbine GT601. Obwohl die im Auftrag von KHD bei der Energieconsulting Heidelberg durchgeführte Marktanalyse vielversprechende Marktpotentiale aufzeigte, führte die finanzielle Situation bei KHD zur Einstellung des Projekts.

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

Ergänzung Seite 370 / Kapitel 7.1: Organisation der Fertigungs- oder Meisterbereich

Alle diese **Fertigungs- oder Meisterbereiche** waren nach dem Verrichtungsprinzip organisiert, also mit weitgehend artgleichen Betriebsmitteln ausgestattet. Sie wurden, ebenso wie in der Montage und Prüfung, von Werkmeistern geführt, für die jeweils eine „Meisterbude“ eingerichtet war. Dort saßen auch die Lohnschreiberinnen, welche die nach dem Ormig-Verfahren erstellten Arbeitsgangkarten abrechneten. Die Werker führten daneben in ihrem Arbeitsbuch täglich Buch über die von ihnen abgerechneten Arbeitsgänge und Arbeitszeiten (siehe auch Kapitel 4.4). Deren Anwesenheitszeit wurde mit ihren individuellen Stempelkarten an den Stechuhren erfasst, die sich meist

Meisterbude mit Stechuhr und Stempelkarten

im Blickfeld der Meisterbude befanden. Die den Werkmeistern nachgeordneten Vorarbeiter hatten entweder einen Platz in der Meisterbude oder im Werkstattbereich.

<<

<<

Modernisierung der Fertigung sowie deren technologische Weiterentwicklung, was einen wichtigen Beitrag zur Standortsicherung leistete. Bereits für das Jahr 2018 sollte die Turbinenscheibenfertigung gut ein Zehntel der Auslastung am Standort Oberursel beitragen.

<<

Anschluss „Oberursel“ der BAB 661. Bis 1971 folgte deren Weiterführung zur Lahnstraße mit dem Anschluss „Oberursel-Nord“. Dort zweigt seitdem, den früheren Vizinalweg nach Oberstedten ersetzend, die 1972 ausgebaute Bundesstraße 456 in Richtung Saalburg und Taunus ab, seit1958 Dornholzhausen umfahrend. Mit der neuen Bundesstraße 455 als direkter Fortführung der BAB 661 sollte Oberursel im Norden umfahren werden. Der Bau und die Eröffnung dieser Nordumfahrung verzögerten sich allerdings wegen heftiger Anwohnerproteste bis in den Mai 1999. Diese Verbesserungen der verkehrlichen Erschließung führten zu der beabsichtigten merklichen Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr und somit der Verbesserung der Lebensqualität ihrer Bürger.

<<

Ergänzungen Seite 800 / Kapitel 21: Liquidation Gasgesellschaft mbH Oberursel präzisiert

Am 1. Juli **1898** übernahm die Stadt Oberursel das Gaswerk und das Gasleitungsnetz von der privaten „Gas Gesellschaft Oberursel mbH“, deren Gesellschafter im Juni deren Auflösung und Liquidation durch Gustav Adolf Schmidt beschlossen hatte. Neben dem Kaufpreis von rund 70.000 Mark musste die Stadt weitere 30.000 Mark in die Modernisierung und den Ausbau der Gaserzeugungsanlagen .. investieren.

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

Ergänzungen Seite 805 / Kapitel 21: Oberflächenteerung erläutert

Im beginnenden 20. Jahrhundert traten die in den USA in den 1870er Jahren entwickelten Walzasphaltdecken ihren Siegeszug auch in Europa an, zunächst als **Oberflächenteerung**. Dabei wird auf die geschotterte, geglättete und gewalzte Straße Teer aufgesprüht (etwa zwei Kilogramm je Quadratmeter), dann Split aufgestreut, und das Ganze wird mit einer Dampfwalze verdichtet und geglättet. Und so konnte der im Gaswerk anfallende Teer, immerhin gut 50 Kilogramm je Tonne eingesetzter Kohle, nun für die Befestigung der eigenen Straßen genutzt werden. Dies begann in Oberursel im Juli 1911.

Oberflächenteerung; hier Louisenstraße Bad Homburg um 1930

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

Ergänzungen Seite 810 / Kapitel 21: Umspannwerk 50 / 10 kV in Oberursel

Erläuterungstext zu Abbildung MKW-Station geändert

Die 1911 errichtete Umformerstation der MKW am Zimmersmühlenweg. Links dahinter das 1925 mit Verlegung einer 50 kV-Hochspannungsleitung errichtete Umspannwerk 50 kV / 10 kV

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

Ergänzungen Seite 812 / Kapitel 21: Umspannwerk Oberursel, Ergänzungen Text und Abbildung

1925, mit Heranführung einer **50-kV**-Hochspannungsleitung, wurde am Zimmersmühlenweg ein 50/10 kV-Umspannungswerk errichtet. 1936 erfolgte die Umstellung auf 100 kV, für deren Transformation auf das 10 kV-Mittelspannungsnetz der Stadt eine Freiluftanlage errichtet wurde (nach 1990 abgebaut). Im gleichen Jahr wurde auch ein 10 kV-Kabel zu der neuen Fernsehstation auf den Großen Feldberg gelegt. Im Aufschwung der frühen 1950er Jahre wurden die Hochspannungsnetze und die weiterführenden 10 kV-Mittelspannungsnetze kräftig ausgebaut, und in den Ortsnetzen wurden die Betriebsspannungen von den bisher meist üblichen 220/127 Volt auf einheitliche 380/220 Volt angehoben.

1936 in Oberursel errichtetes Umspannwerk 100 kV/10 kV

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

Ergänzungen Seite 813 / Kapitel 21: Wasserführung vom Fuchsborn

Im Osten der Stadt hatte man unterhalb der Kürtellschen Lohmühle den sogenannten Fuchsborn gefasst, ihn unter dem Abschlag des großen Werkgrabens entlang der Bleiche zum Hirtzbach (Urselbach) durchgeführt, und ihm Ausläufe am Spritzenhaus an der Bleiche und am Neutor gegeben.

<<

der von der Gasmotorenfabrik Deutz beherrschten Motorenfabrik Oberursel kein Platz mehr war. Er war im Januar 1922 unter Gewährung einer Gratifikationszahlung ausgeschieden. Am 9. Dezember 1922 beschlossen die Gesellschafter, auch angesichts der schon galoppierenden Inflation, das Grundkapital auf 3.000.000 Mark zu erhöhen, was gerade mal einem Zeitwert von 390 US-Dollar oder rund 1.640 Goldmark entsprach (Helmut Stahl; Der Schein trügt; Bad Homburg 2003) und damit der Kaufkraft 2015 von 22.000 €.

In der neuen Firma, in die Freise einige „tüchtige Monteure aus der MO mitgenommen hat“, wurde der „Columbus-Fahrrad-Einbau-Motor“ produziert, der wie ein Ei dem anderen dem vormaligen Gnom-Motor der Motorenfabrik Oberursel glich.

Seite 864: Foto Horex-Werk hinzu →

<<