



Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel

GK - Rundbrief 2012 – 04

05.09.2012

Die Motorenfabrik Oberursel – eine wechselvolle Geschichte von 1892 bis 1930

(GKMO - Helmut Hujer) Zum Anlass des 120jährigen Gründungsjubiläums der Motorenfabrik Oberursel soll hier ein Rückblick von der Gründungsgeschichte bis zum Aufgehen in der Humboldt-Deutz AG im Jahr 1930 gegeben werden. Bei den Recherchen hierfür sind auch einige für uns neue Erkenntnisse entstanden, es sind aber auch viele tiefergehende Fragen aufgetaucht. Die Ausführungen stützen sich weitgehend auf belegbare Fakten, oftmals waren Kürzungen erforderlich, um die Zusammenhänge nicht verschwimmen zu lassen, manchmal auch glättende Übergänge.

Der Autor appelliert an alle Leser, auf eventuelle Irrtümer hinzuweisen oder weitergehende Informationen beizutragen (hujer.helmut@t-online.de).

Es wäre viel gewonnen, wenn diese Ausführungen das Interesse an unserer Vergangenheit und an der Mitarbeit an solchen Recherchen anfachen könnten.

Die Gründungsgeschichte

Die Maschinenbautradition unseres heutigen Werkes reicht nunmehr **130 Jahre** zurück. Am 15. März 1882 erwarb Wilhelm Seck die damalige Wiemersmühle. In dieser ehemaligen Mahlmühle waren zuvor eine Gerberei und eine Hühnerzucht betrieben worden. Die Gebrüder Seck, ursprünglich aus Westerbürg im Westerwald kommend, hatten in den 1860er Jahren in Bockenheim eine Mühlenbauanstalt gegründet, also eine Maschinenfabrik zur Herstellung von Maschinen und Einrichtungen für die Getreideverarbeitung. Die drei jüngeren Brüder waren bereits 1872 und 1882 nach Dresden gegangen, und haben dort ebenfalls eine Mühlenbauanstalt aufgebaut. Der das Bockenheimer Unternehmen nun allein führende Wilhelm Seck baute dann ab 1882 eine weitere Betriebsstätte in Oberursel auf, mit Gießerei, Schmiede und mechanischen Werkstätten, sowie einem repräsentativen „Öconomiegebäude“ mit Wohnung. Zu dem vorhandenen Wasserrad als Energiequelle wurde eine Dampfmaschine installiert.

Allerdings verlegte Wilhelm Seck bereits 1885 sein Bockenheimer Unternehmen nach Darmstadt, und in der Folge ebenso den Großteil der bisherigen Oberurseler Aktivitäten.

In den seitdem gering genutzten Oberurseler Werkstätten begann Wilhelms 1868 geborener Sohn Willy, der ab 1885 an der Technischen Hochschule Darmstadt studiert hatte, im Frühjahr 1890 mit der Entwicklung eines Viertakt-Stationärmotors nach dem Otto-Verfahren. Der Schutz der von der Gasmotorenfabrik Deutz gehaltenen Ottopatente von 1876 war vier Jahre zuvor erloschen, und es versuchten sich nun etliche Unternehmen mit der Herstellung von solchen Verbrennungsmotoren. Konkurrenten waren die nach wie vor dominierende Dampfmaschine, aber auch noch Wasser-, Wind- und tierische Kraft, letztere insbesondere bei Transportaufgaben.

Der von Willy Seck wegen seiner gedrungene, stabilen und kräftigen Bauart GNOM genannte, stehende Einzylindermotor war bereits Mitte 1891 weitgehend einsatzreif. Erste Presseveröffentlichungen tauchen im Dezember 1891 auf, und das erste Produktprospekt im Januar 1892. Demnach wurden Motoren in acht Leistungsgrößen angeboten, mit einem PS bis zu 12 PS Leistung, und jeweils mit den Brennstoffvarianten Lampenpetroleum und Stadtgas. Die mit Glührohrzündung und einem Vorläufer des Spritzvergasers ausgestatteten Motoren waren Ungetüme mit einem Gewicht

von rund 500 Kilogramm bis rund 2.500 Kilogramm. Aber damit waren sie immer noch leichter und kleiner als die durch sie oftmals ersetzten Pferde und Dampfmaschinen, und wesentlich einfacher und sicherer zu handhaben. Der Elektromotor spielte noch keine große Rolle, und wenn, dann wurde der benötigte Strom hierfür meist von nahegelegenen Verbrennungsmotoren erzeugt, denn Leitungsnetze waren nur in größeren Städten installiert.

Das offizielle Gründungsdatum der Motorenfabrik Oberursel ist, laut Bekanntmachung des Königlichen Amtsgerichts in Bad Homburg, der 15. Januar 1892, vor nunmehr also **120 Jahren**. Die Gesellschafter der „W. Seck & Co“ waren der Fabrikbesitzer Wilhelm Seck zu Oberursel, und der Rentner Eduard Kayser von Frankfurt am Main. Wilhelm Seck hatte im Oktober 1890 seinen Wohnsitz nach Oberursel verlegt, sein Einfluss in der 1885 in Darmstadt gegründeten Mühlenbauanstalt scheint sehr bald geschwunden zu sein, er stirbt 1896, die Motorenfabrik Oberursel wird in eine GmbH umgewandelt.. Der Name GNOM wurde 1894 beim Kaiserlichen Patentamt als Warenzeichen angemeldet.

Die Aufbaujahre mit Willy Seck

Der GNOM erwies sich als recht erfolgreicher Motor, er gewann zahlreiche Auszeichnungen, und im Jahr 1900 wurde der zweitausendste Motor ausgeliefert. Ab Mitte der 1890er Jahre wurde das Produktionsprogramm über Einzelmotoren hinaus erweitert, zunächst um „Locomobilen“. Dies waren auf Anhängern montierte Motoren, die mit ihrem Riemenscheibenantrieb die verschiedensten Arbeitsmaschinen antreiben konnten, beispielsweise Dreschmaschinen, Baumaschinen und Seilwinden. Die nötigen Erweiterungen der Fertigungseinrichtungen erfolgten noch durch An- und Ausbauten im ursprünglichen Bereich der Wiemersmühle. Das anwachsende Geschäft erforderte aber auch eine Verbreiterung der Kapitalbasis, was 1896, vielleicht im Zusammenhang mit dem Tod von Wilhelm Seck, zunächst zur Umwandlung in eine GmbH, und im Juli 1898 in eine Aktiengesellschaft mit 750 Aktien zu je 1.000 Mark führte.

Dem Vorschlag des Initiators der Motorenfabrik Oberursel, einen von ihm 1896 konstruierten Motorwagen (PKW) mit Reibradgetriebe zu bauen, folgten die Gesellschafter allerdings nicht. Daraufhin verließ Willy Seck Anfang 1897 Oberursel und ging nach Dresden, um dort in der Maschinenfabrik seiner Onkel den bereits in Oberursel begonnenen Motorwagen zu vollenden. Anschließend arbeitet er erfolgreich bei verschiedenen Unternehmen an der Entwicklung von Automobilen und später an Komponenten hierfür. Sein bei der Aachener Firma Scheibler gebauter Wagen errang 1900 auf der ersten Motorwagenausstellung in Frankfurt am Main höchste Auszeichnungen. 1901 entwickelte er in Gaggenau den „Liliput“, ab 1903 in der Fahrzeugfabrik Eisenach die „Dixi“- Motorwagen, und ab 1906 in der Berliner Motorwagenfabrik seinen ORYX, mit einem schnelllaufenden Vierzylindermotor. Danach konzentrierte er sich auf Fahrzeugkomponenten, Berlin blieb dann offenbar sein Lebensmittelpunkt. Bis ins Jahr 1941 reichende, zahlreiche Patentschriften zeugen von Willy Secks kreativen Schaffen. Er starb am 25. April 1955 in Berlin-Wilmersdorf, offenbar kinderlos.

Die Blütezeit der Motorenfabrik Oberursel AG

Bereits 1899, ein Jahr nach der Gründung der Aktiengesellschaft, wurde das Kapital von ursprünglich 750 auf 1.500 Aktien verdoppelt. Im gleichen Jahr nahm die Frankfurter Lokalbahn AG den Schienenweg vom Oberurseler Bahnhof zur Hohemark in Betrieb, was zu einer wesentlichen Vereinfachung der Transportabwicklung führte. In dieser Zeit brachte die Motorenfabrik Oberursel als eine der ersten einen brauchbaren Spiritusmotor auf den Markt. Die anwachsende Produktion von Rüben und Kartoffeln sowie die aufkommende Abstinenzbewegung hatten, insbesondere in Deutschland, Frankreich, Österreich-Ungarn und Russland, Initiativen zur vermehrten Anwendung von Spiritus für technische Zwecke geführt. Neben der Beleuchtung und der Heizung erwies sich der Verbrennungsmotor als wesentlicher neuer Abnehmer. Mitte 1903 liefen bereits über eintausend Spiritusmotoren im Deutschen Reich.

Einer der in Oberursel gebauten Spiritusmotoren war 1902 in eine Getreidemühle im damaligen Königreich Ungarn ausgeliefert worden. Dort hat er bis etwa 1970 gearbeitet, und beim Abriss der Mühle 1992 hat ein ungarischer Motorensammler den Motor vor der Verschrottung gerettet. 2012, zu dessen 110jährigen Geburtstag konnte dieses seltene Stück für unser Museum erworben werden!

Anfang des neuen Jahrhunderts wuchs das Werksgelände auch erstmals in Richtung der Stadt, es entstanden Lager- und Montagehallen für den Bau von Lokomobilen, und bald auch für die ab 1900 gebauten Lokomotiven.

Zum Vertrieb und der Betreuung der Oberurseler Produkte wurden Niederlassungen in Berlin und Wien eingerichtet. Lizenzen zum Bau der GNOM- Motoren erwarben die Firma Antonin Dobry im damals österreichischen Böhmen, sowie 1895 die Gebrüder Seguin in Gennevilliers bei Paris, und die Österreichische Alpine-Montan-Gesellschaft in Graz.

1912, also vor 100 Jahren, konnte das organische Wachstum des Unternehmens durch eine weitere Kapitalerhöhung um 750 auf 2.250 Aktien untermauert werden, was sich nach außen in baulichen Erweiterungen zeigte. Die Motorenfabrik zählte mittlerweile etwa 400 Beschäftigte, etwa 200 Werkzeugmaschinen waren im Einsatz, angetrieben von Riemen über Deckenvorgelege. Neben den Verbrennungsmotoren, stehend und liegend, mit Leistungen 2 bis 300 PS, wurden damit ausgerüstete Spezialmaschinen hergestellt: Pumpen, Winden, Holzerkleinerungsmaschinen, und insbesondere Lokomobile, Eisenbahntriebwagen und Lokomotiven für die unterschiedlichsten Anwendungen. 1912 waren auch bereits über 1.000 Lokomotiven ausgeliefert worden.

Die genaue Anzahl der in Oberursel von 1900 bis 1922 insgesamt gebauten Lokomotiven ist nicht bekannt, sehr wahrscheinlich ist eine Stückzahl von annähernd 2.000 Lokomotiven der verschiedenen Bauarten. Erhaltene Kataloge zeigen eine große Typenvielfalt an Feldbahn-, Gruben-, Tunnel-, Bergwerks-, Rangier- und Heeres-lokomotiven, in Schmalspur- und auch Normalschienenweite, die in aller Welt zum Einsatz kamen. Davon sind heute noch vier Exemplare museal erhalten, meist leider in unvollständigem Zustand.

Neben den Niederlassungen in Berlin und Wien bestanden Filialbüros in Köln und Stuttgart und Generalvertretungen in Paris, Madrid, Mailand, Zürich, Bukarest, Moskau, London und Lüttich. Für das Überseege­schäft wurden Exporthäuser eingesetzt.

Diesem florierenden Geschäft verdanken wir den straßenseitigen Teil des ab 1912 entstandenen, Unternehmerstolz ausdrückenden Gebäude 9005, und den ab 1913, von der Straße her gesehen, rechten Abschnitt unseres Verwaltungsgebäudes 9001 bis etwa hin zum Wartehäuschen, sowie die dahinter liegenden Werkshallen.

Bereits 1911 war das noch aus der Zeit der Wiemersmühle stammende überschlächtige Wasserrad durch eine Francisturbine ersetzt worden, welche bei voller Beaufschlagung 23,8 PS leistete. Ansonsten wurde die Betriebskraft von selbst hergestellten, kohlevergasenden Sauggasmotoren sowie von Dieselmotoren gewonnen.

Erstmals Flugmotoren aus Oberursel

Kurz nach der Jahrhundertwende hatte die Motorfliegerei zunehmend Aufschwung genommen, insbesondere in Frankreich und in England. Die mit der Motorenfabrik Oberursel über die Lizenz zum Bau der GNOM- Motoren bereits verbundenen Gebrüder Seguin hatten 1905 ihre „Société des Moteurs Gnome“ in Gennevilliers bei Paris gegründet, aus der nach dem zweiten Weltkrieg die SNECMA hervorgehen sollte. 1907 begannen sie mit der Entwicklung von Flugmotoren, die sie in Anlehnung an die Lizenzbauten des Oberurseler GNOM nun „Gnome“ nannten. Ihr Gnome-Omega Umlaufmotor, 1909 auf der ersten Pariser Luftfahrt­ausstellung vorgestellt, errang in den folgenden Jahren weite Verwendung und Anerkennung.

Am 15. April 1913 erwarb die Motorenfabrik Oberursel die Lizenz zum Bau der bis dahin entwickelten sieben Typen des Gnome Umlaufmotors, der erste hier gebaute Motor ging bereits im November 1913 auf den Prüfstand. Die hier zunächst hergestellten 7-Zylinder Lambda- und 9-Zylinder Delta- Motoren waren den Originalen voll ebenbürtig, in Bezug auf die Austauschbarkeit von Einzelteilen aber deutlich überlegen.

Der erste Weltkrieg führte bald zu einer rasanten Entwicklung der Militärfliegerei, mit Aufklärungs-, Bomben- und Jagdflugzeugen. Aus den Gnome-Umlaufmotoren wurden dabei die Oberurseler Umlaufmotoren, mit der Herstellerbezeichnung U, und ab 1917 auch UR für Motoren der Bauart Le Rhone. Die Oberurseler Motoren kamen überwiegend in Aufklärungs- und Jagdflugzeugen von Fokker und Pfalz zum Einsatz.

Der Siebenzylindermotor **U-0** mit 80 PS wurde bald verdrängt von dem Neunzylindermotor **U-1** mit 95 PS, von dem über 1.000 Stück gebaut wurden, sowie dem 14-Zylinder-Doppelsternmotor **U-3** mit 150 PS. Der ab 1917 nach der Bauart Le Rhone gebaute Neunzylindermotor **UR-2** mit 110 PS war das zweitmeiste gebaute Oberurseler Modell. Damit wurden ab Herbst 1917 insbesondere die 420 Fokker-Dreidecker Dr I ausgerüstet, den auch der legendäre Manfred Freiherr von Richthofen bis zu seinem Absturz am 21. April 1918 flog. Ob der Elfzylindermotor **UR-3** mit 150 PS noch zum praktischen Einsatz kam, ist ungewiss.

Zu erwähnen ist auch, dass für einen Lieferauftrag über 200 Stück ab Mitte 1917 ein Achtzylinder V-Motor mit der Bezeichnung **U-4** in Oberursel entwickelt wurde, der beim Testlauf im März 1918 bereits 240 PS leistete. Zu Auslieferungen kam es offensichtlich nicht mehr.

Die ersten Motoren waren im Mai 1914 in die militärische Flugerprobung gegangen. In alle späteren Motorentypen waren eigene Entwicklungen eingeflossen, teilweise durch Beutemotoren angestoßen. Insgesamt lieferte Oberursel 2.932 Umlaufmotoren für das Militär und war damit drittgrößter Flugmotorenhersteller in Deutschland, mit allerdings großem Abstand auf Daimler und Benz. Unter den bis Ende Februar 1919 in Deutschland gebauten rund 43.500 Flugmotoren waren rund 4.000 Umlaufmotoren, drei Viertel davon waren aus Oberursel gekommen.

Daneben hat die Motorenfabrik in der Anfang 1915 eingerichteten Motorenschule bis November 1918 insgesamt etwa 5.000 Soldaten in der Handhabung und Instandhaltung der Oberurseler Umlaufmotoren ausgebildet. Zwischen 100 bis 120 Kursteilnehmer verbrachten damals jeweils vier Wochen in Oberursel. Verpflegt wurden sie lange Zeit im Gasthaus Zur Rose, der späteren Stadtschänke in der Vorstadt.

Diese vom Krieg befeuerte Geschäfts- und Produktionsentwicklung hat zu umfangreichen Bautätigkeiten geführt. Hierzu erfolgte 1916 eine Kapitalverdopplung von 2.250 auf 4.500 Aktien. Der Schweriner Flugzeugbauer Antony Fokker erwarb bei dieser Maßnahme mit 750 Aktien ein Sechstel des Aktienkapitals, das er bis in die frühe Nachkriegszeit hielt.

Wie noch heute in dieser grundlegenden Form bestehend, wurden damals stufenweise der mittlere und untere Abschnitt des repräsentativen Verwaltungsgebäudes 9001 errichtet, ebenso wurden die dahinter angeordneten Werkshallen (9002) auf etwa ihre heutige Form erweitert. Der bereits 1912 errichtete vordere Teil der heutigen Werkshalle 9005 wurde erweitert, die dahinter bis zum Urselbach angeordneten kleineren Baulichkeiten errichtet. Damit wurde eine Produktionsfläche geschaffen, die erst gut 50 später wieder erreicht werden sollte.

Trotz dieser Erweiterungen und dem Aufwuchs der Beschäftigtenzahlen von etwa 400 im Jahr 1912 auf knapp 1.600 im Jahr 1918, konnten die Anforderungen nach Flugmotoren kaum bewältigt werden. Da daneben noch Feldbahnlokomotiven für das deutsche und das österreichische Heer produziert werden mussten, kann man davon ausgehen, dass ansonsten keine oder nur sehr wenige der anderen bisherigen Produkte für den zivilen Bedarf produziert werden konnten.

Von: Helmut Hujer [mailto:hujer.helmut@t-online.de]
Gesendet: Mittwoch, **5. September 2012** 22:27 An: Geschichtskreis MO
Cc: Carlsburg Dr. Holger; Kern, Michael; Lorenz, Sabine
Betreff: **GK-Rundbrief 2012-04: Motorenfabrik Oberursel 1892 bis 1930**

Liebe Kollegen,

angefügt ist unser Rundbrief 2012-04, eine Zusammenfassung der Geschichte der Motorenfabrik Oberursel von der Gründung vor 120 Jahren bis zum Aufgehen in der Humboldt-Deutz AG 1930.

Ich hoffe, damit auch das Interesse an unserer Vergangenheit und an der Mitarbeit bei solchen Recherchen anfachen können.

Dabei kann es um einzelne Phasen oder Kapitel unserer Geschichte gehen, oder um konkrete Einzelfragen, zu Beispiel während unserer frühen Geschichte:

- Wo in Oberursel wohnten Wilhelm Seck und Willy Seck?
- Wer waren die Gesellschafter bei Umwandlung in eine GmbH 1896? , und
- Wer waren die Gründungsgesellschafter der AG 1898?,
- und wie haben sich die Verhältnissen dann weiter entwickelt?
- Welche Stückzahlen wurden zu den verschiedenen Typen der Umlaufmotoren gebaut?, und
- in welchen Flugzeugen mit welchen Stückzahlen wurden die Oberurseler Umlaufmotoren eingesetzt?
- Wie haben sich die Werksbauten im Laufe der Zeit entwickelt?

Und so weiter, und so weiter.

Mit freundlichen Grüßen

Helmut Hujer
GKMO - AG Werksgeschichte