



Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V.

Helmut Hujer

Die Motorenfabrik Oberursel unter dem Sternenbanner der US-Army - 1945 bis 1956



Von April 1945 bis Juli 1956 weht die US-Flagge über der Motorenfabrik

Sonderdruck zu Beitrag in Heft 54 – 2015
der Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Heimatkunde Oberursel e.V.

© Alle Rechte beim Autor



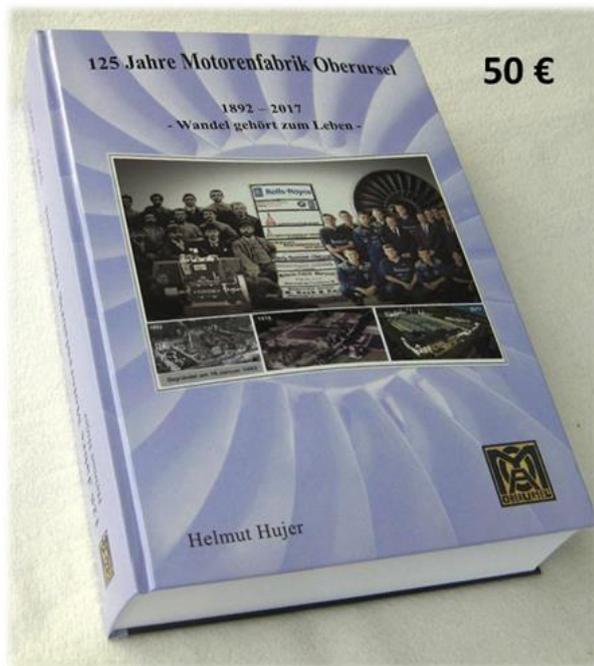
Die Hefte der „Mitteilungen“ können im örtlichen Buchhandel
oder unter www.ursella.org bezogen werden.

Verein für Geschichte und Heimatkunde Oberursel e.V. 61440
Oberursel www.ursella.org



Zum Autor und dessen Buch „125 Jahre Motorenfabrik Oberursel“

Der Autor des Aufsatzes hat, beginnend mit einer Werkzeugmacher-Lehre 1961 und nach dem anschließenden Maschinenbau-Studium, sein gesamtes Berufsleben in der „Motorenfabrik Oberursel“ gearbeitet.



Anschließend hat er wesentlich mitgewirkt an der Gründung des „Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel“ im Jahr 2010, und zugleich hat er sich an die Erforschung der Werks Geschichte gemacht. Das Ergebnis ist sein im Jahr 2017 herausgegebenes Buch „125 Jahre Motorenfabrik Oberursel - 1892 bis 2017“.

Dieses Buch, mit 896 reich bebilderten Seiten im Format A4, kann im Vortraumuseum in Oberursel eingesehen und erworben werden (50 €), im Werksmuseum bei Rolls-Royce Deutschland oder direkt beim Autor, Kontakt: hujer.helmut@t-online.de, Tel. 06081/3611 und 0170 4375 178.

Das Inhaltsverzeichnis sowie das Repertorium, mit Personen-Register und chronologischen Produkte-Wegweiser, können auf den Webseiten www.gkmo.net und www.ursella.info als digitale und per Schlagwort durchsuchbare Dokumente eingesehen und kostenlos ausgedruckt werden.

Die Motorenfabrik Oberursel, im Jahr 1892 gegründet und seit dem Jahr 2000 ein Standort der Firma Rolls-Royce Deutschland, gilt als die älteste noch in Betrieb befindliche Flugmotorenfabrik der Welt. Sie geht zurück auf eine sogar noch zehn Jahre früher gegründete Fabrik für Müllereimaschinen, die seinerzeit erste Maschinenbaufabrik in Oberursel. Groß geworden mit den Stationärmotoren „Gnom“, entwickelte sie sich Anfang des 20ten Jahrhunderts zum zweitgrößten Hersteller für Motorlokomotiven in Deutschland. Mit den während des Ersten Weltkriegs gebauten Oberurseler Umlaufmotoren wurden die ersten deutschen Jagdflugzeuge ausgerüstet, die mit dem Fokker-Dreidecker des Manfred Freiherr von Richthofen in Erinnerung geblieben sind. Zwischen den Weltkriegen wurden dann in Oberursel auch jene Deutzer Motoren in großen Stückzahlen gebaut, die im „Bauernschlepper“ und im „11er Deutz“ die Mechanisierung in der deutschen Landwirtschaft voranbrachten. Daneben arbeitete man ab 1941 an der Entwicklung von Groß-Flugmotoren. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Fabrik ein Opfer der Reparationsdemontage und die US-Army nutzte sie elf Jahre lang als Instandsetzungsbetrieb und Kaserne. Anfang der 1960er Jahre zog wieder der Flugmotorenbau mit verschiedenen Lizenzfertigungen und Eigenentwicklungen in der Fabrik ein. Ein kleines Drohnentriebwerk wurde zum ersten nach 1945 in Deutschland entwickelten und in Serie gebauten Strahltriebwerk. Im Jahr 1990 begann mit der Firma BMW Rolls-Royce AeroEngines eine neue Ära. Hier in Oberursel nahm die Entwicklung der BR700 Schubtriebwerke für Regional- und Geschäftsreiseflugzeuge ihren Anfang, für die auch die wesentlichen Bauteile in Oberursel gefertigt wurden. Nach dem Übergang in die Firma Rolls-Royce Deutschland entwickelte sich das Werk zum Kompetenzzentrum für rotierende Triebwerkbauteile, insbesondere für Verdichtertrommeln, für Verdichterräder in BLISK-Bauweise und für Turbinenscheiben.

In der Stadt Oberursel gehört die Motorenfabrik schon von ihrer Gründung an zu den größten Industriebetrieben und Arbeitgebern, und sie war seitdem und ist auch nach dem Strukturwandel in der zweiten Hälfte des 20ten Jahrhunderts von großer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort und für die Menschen in Oberursel.

Die Motorenfabrik Oberursel unter dem Sternenbanner der US-Army - 1945 bis 1956

Am 30. März 1945, dem Karfreitag, endet für die Stadt Oberursel der zweite Weltkrieg. Einheiten der 80. US-Division ziehen von Westen her kampflos in die Stadt ein und besetzen auch die vollkommen intakt gebliebene Motorenfabrik. Der Bekanntmachung Nr. 1 der Besatzungsmacht vom gleichen Tag, dass ein jeder nach Möglichkeit seiner Beschäftigung wieder nachgehen solle, konnten die Beschäftigten der Motorenfabrik allerdings nicht Folge leisten. Sie stehen nach den Osterfeiertagen vor den verschlossenen Toren ihres von den Besatzungstruppen okkupierten Werks. Ob und gegebenenfalls wann die Beschäftigten eine Kündigung ihres Arbeitsverhältnisses erhalten haben, ist ungewiss. Von anderen Betriebsstellen der KHD AG ist bekannt, dass die Beschäftigten ganz formell entlassen wurden, bevor diese Orte in die unmittelbare Kampfzone geraten sind. Auf die Oberurseler Einwohner sind nach der ersten Erleichterung über das Ende der unmittelbaren Kampfhandlungen aber sogleich andere ungewohnte Umstände und Einschränkungen zugekommen.

Die Motorenfabrik unter neuem Regime

Die Motorenfabrik war lediglich eines von mehreren von den Besatzern in Beschlag genommenen Anwesen in Oberursel. An die Stelle der

ersten Kampf- und Besatzungstruppen sind hier schon im April 1945 die ersten Ordnance-Truppen des US-Army getreten. Solche Transport- und Instandsetzungseinheiten werden fortan das Leben in der ehemaligen Motorenfabrik bestimmen, und elf lange Jahre wird nun das Sternenbanner auf dem Verwaltungsgebäude der Motorenfabrik wehen. Im April ist als erste solche Einheit das von Lieutenant Colonel (Oberstleutnant) R. M. Taylor befehligte 143rd BAM Ba-



Von April 1945 bis Juli 1956 weht die US-Flagge auf dem Verwaltungsgebäude der MO

taillon (Base Automotive Maintenance) in die Motorenfabrik gekommen. Diese Transport- und Instandhaltungseinheit soll unter Nutzung des vorhandenen Maschinenparks ein Depot- Instandsetzungswerk (Echelon 5) für Militärfahrzeuge aufbauen. Dazu haben die Soldaten zunächst das Werk ihrer Vorgänger fortgesetzt und sich Platz in den Gebäuden geschaffen. Aus den Büroräumen werden große Teile der Verwaltungs-, Entwicklungs- und Produktionsakten ins Freie geräumt und verbrannt oder sich selbst überlassen. Um die große Werkhalle hinter dem Verwaltungsgebäude unverzüglich nutzen zu können, werden die dort stehenden Maschinen und Fertigungseinrichtungen mit schweren Fahrzeugen einfach an den Hallenrand geschoben. Komplette ausgeräumt werden die Flugmotorenwerkstatt sowie die Fahrzeugmotorenmontage mit ihren Prüfständen in der Werkhalle 02. Das in den Werkstätten befindliche Fertigungsmaterial, die Vorrichtungen, Werkzeuge und die sonstigen Einrichtungen, werden ausgeräumt und an mehreren Stellen im Freien zusammengeworfen. So füllen die Amerikaner beispielsweise die Baugrube des geplanten Kühlturms unterhalb des Turmprüfstands damit, und sie arbeiten solche Motorenbauteile als Unterbau für die Befestigung des ehemaligen Sportplatzes zwischen dem Turmprüfstand und dem Schwimmbecken ein. Mit Genehmigung der Amerikaner kann KHD 1952 noch etwa 400 t

Eisenschrott aus der Baugrube des Kühlturms bergen und für wertvolle 28.000 DM verkaufen. Auch bei späteren Baumaßnahmen sind immer wieder solche Stücke zu Tage gefördert worden, in konzentrierter Form beim Bau des Prüfstands für Hub-schraubertriebwerke im Jahr 1966 auf dem Gelände des ehemaligen Sportplatzes.

Arbeit bei den Amerikanern

In der Zeit nach dem Zusammenbruch war die Arbeitslosigkeit in Deutschland hoch und dementsprechend begehrt war eine Beschäftigung bei den Amerikanern, zumal man dort in der Regel



Motorenbauteile als Untergrundbefestigung - Sammlung GKMO

sogar eine warme Mahlzeit erhalten hat. Auch in der Motorenfabrik sind schon sehr bald Deutsche bei den hier stationierten US-Einheiten beschäftigt worden, so berichtet es Willi Krack aus Oberursel. Er ist als knapp Siebzehnjähriger nach Pfingsten 1945 dienstverpflichtet worden, um beim Entladen von Lastkraftwagen und bei Räumarbeiten zu helfen. Vorarbeiter und Leiter der deutschen Hilfskräfte sei damals ein Herr Haidinger aus Stuttgart gewesen. Nach dieser Dienstverpflichtung hat Willi Krack eine reguläre Beschäftigung bei den Amerikanern erhalten, bei der „3466“, und er hat dort bis 1948 als Dreher gearbeitet.

Für diese Zivilbeschäftigten wird im oberen Trakt der Werkhalle 05 eine Küche und Kantine eingerichtet, direkt neben der Anfang 1946 noch nicht demontierten Notstromanlage. Diese Kantine steht dann auch den bei der Reparationsdemontage eingesetzten Arbeitskräften zur Verfügung, sowie ab Februar 1948 auch den ersten wieder von KHD beschäftigten Arbeitern. Nach einem Räumungsbefehl des US-Werkskommandanten muss die Kantine jedoch im Frühjahr 1949 in die Richtung Borkenberg gelegene Wirtschaftsbaracke des früheren Fremdarbeiterlagers umziehen. Gleichzeitig muss auch die Betriebsverwaltung, die vermutlich mit dem Versandbereich in der nördlichen Ecke der Werkhalle 05 direkt am Gleisanschluss untergebracht war, in die längs danebengelegene Unterkunftbaracke umziehen. Diese beiden Baracken sind dazu von den Amerikanern freigemacht worden, die sie zuvor ihren Zivilbeschäftigten zur Nutzung überlassen hatten. Nach dem Umzug der Verwaltung und der Kantine im Mai 1950 in den Neubau Hohemarkstraße 75 sind die beiden Baracken offenbar wieder als Wohnungen für überwiegend bei den Amerikanern beschäftigte Leute genutzt worden, ebenso wie die benachbarte ehemalige Bürobaracke.

Als im Jahr 1951 die 565th Ordnance MAM Company durch Einheiten des 85th Maintenance & Supply Battalions abgelöst werden, die ein anderes Aufgabenspektrum abdecken, fallen die Arbeitsmöglichkeiten für die bisherigen Zivilbeschäftigten in der Fahrzeug- und Motoreninstandsetzung weg. Wenn sie nicht zu anderen US-Stellen wechseln, können solche Facharbeiter auch in der wieder aufkeimenden Produktion bei KHD im Turmbau unterkommen.

Die ersten Requisitionen durch die US- Besatzer

Den US-Kampftruppen waren allerorten und auf dem Fuß auch verschiedenen US-Spezialeinheiten gefolgt, deren Aufgabe es war, deutsche Spitzentechnologie sicherzustellen und als unmittelbare Reparationsleistung abzuschöpfen. Zu diesem Zweck hatte das US- Kriegsministerium bereits Anfang 1945 die zentrale Field Information Agency - Technical (FIAT) geschaffen, neben der aber noch weitere und zum Teil konkurrierende Einheiten der US-Administration mit ähnlicher Zielsetzung bestanden haben. Die jeweiligen Besatzungsmächte haben sich für ihr Gebiet ein erstes Zugriffsrecht gesichert und gezielt bestimmte Objekte als „Advanced Deliveries“ aus der späteren Reparationsmasse für sich herausgepickt.

Bereits wenige Tage nach der Besetzung hat ein solches Evaluation-Team das erste Erprobungsmuster des 2.500 PS-Flugmotors Dz 710 in der Motorenfabrik sichergestellt. Der herbeizitierte Werksschreiner, Peter Kirsch, musste eine passende Transportkiste zimmern und Ende Mai ist der Motor abtransportiert worden. Zusammen mit dem später requirierten zweiten Dz 710 ist er dann offenbar bei der US-Air Force in Dayton Ohio zu Vergleichstest herangezogen worden. Auch der funktionsfähige Achtzylinder- Sterndieselmotor DZ 700 ist bereits 1945 in die USA verfrachtet worden. Er taucht später im Schrott eines dort abgestürzten Kleinflugzeugs auf, gelangt in ein Museum und angeblich nach 1990 zu einem nicht genannten Sammler in Deutschland. Mehr zu den requirierten Flugmotoren und Entwicklungseinrichtungen wird in dem darüber verfassten Kapitel ausgeführt.

Aber auch andere US-Organisationen waren damals unter dem Schirm der Militärverwaltung in der US- Besatzungszone unterwegs, um diese nach für sie interessanten Einrichtungen und Unterlagen zu durchkämmen. So sind auch mehrfach Mitglieder der Automotive Section des „Technical Industrial Intelligence Committee“ (TIIC) in der Motorenfabrik aufgetaucht. Nach dem Leiter dieser Gruppe sind deren Aktivitäten als „Action Treiber“ bezeichnet worden. So wollte sich Treiber unter anderem den zweiten Dz 710-Motor an

Land ziehen, aber da hat ihm die bevorrechtigte US-Army Air Force einen Strich durch die Rechnung gemacht. Diese hat den zweiten Dz 710 für eigene Zwecke konfisziert („Action Hacker“) und im Juni 1946 mitsamt Ersatzteilen sowie den Stücklisten zum Air Material Command der US-Air Force in Dayton Ohio abtransportiert. Dort hatte der Dz 710 offenbar Interesse geweckt, denn schon im



Die Motorenfabrik hinter dem US-Militärzaun

Februar 1946 hatte dieser Major Hacker angefragt, ob und in welcher Zeit KHD noch sechs der 16-Zylinder Dz 710 Motoren produzieren könne. Die von KHD als Lieferfrist genannten sechs Monate waren den Amerikanern jedoch zu lang, weshalb sie solche Motoren in den USA nachbauen lassen wollten. Dazu mussten alle Zeichnungen und Bauunterlagen zusammengestellt und am 15. Februar nach Wiesbaden zu Major Hacker gebracht werden.

Neben dem Dz 710 Flugmotor hat sich Mr. Treiber aber insbesondere für die Einrichtungen des hochmodernen Werkstofflabors sowie für die Motorenprüffelder in der Werkhalle 05 interessiert und diese auch erfolgreich requiriert. Nach einigem Hickhack mit anderen Einheiten ist die Aktion Treiber am 3. Juli 1946 mit dem Abtransport der seemäßig verpackten Teile in elf Güterwagen zum Abschluss gekommen. Der Anschaffungswert allein dieser Einrichtungen ist mit etwa 1,1 Millionen Reichsmark berechnet worden. Für den Arbeitsaufwand zur Demontage und Versendung hat der Reparationsbeauftragte 31.112 RM geltend gemacht. Diese Vorablieferungen sind später unter der bereits Ende 1945 angelaufenen Demontage des Werks verbucht worden.

Vom Barackenlager zum PoW- Camp

Auch das jenseits der Hohemarkstraße ab Herbst 1941 mit insgesamt etwa 350 Plätzen für Fremdarbeiter gebaute **Barackenlager** ist von den Amerikanern beschlagnahmt worden. Sie haben das vorher offene Lager mit einem doppelten Stacheldrahtzaun und Wachtürmen gesichert und die „1190th Labor Supervision Company“

hat dort bis Ende März 1946 gefangene Wehrmachtssoldaten als PoW (Prisoner of War) interniert. Mit Wirkung vom 1. Januar 1947 hat KHD das Barackenlager wieder zurückerhalten und die Baracken als Abstellräume selbst genutzt oder sie vermietet.

US-Militärgeheimdienste in der Motorenfabrik

Neben der Motorenfabrik hatte die Besatzungsmacht auch weitere Industriebetriebe, Schulen, Wohnhäuser und sonstige Gebäude

in Oberursel beschlagnahmt, so auch das nahegelegene ehemalige Durchgangslager Luft der deutschen Luftwaffe (Dulag). Diese Anlage haben die Amerikaner mit den umliegenden Wiesen kurzzeitig als Sammellager für Kriegsgefangene genutzt, bevor hier Einheiten des Military Intelligence Service (MIS) eingezogen sind. Die US-Streitkräfte hatten mittlerweile in Frankfurt ihr zentrales Hauptquartier für Westeuropa eingerichtet, und da haben sich die wohlbekannten Vernehmungseinrichtungen im nahen Oberursel natürlich bestens für ihre Zwecke angeboten. Am 1. August 1945 nimmt das neue „Interrogation Center“ seinen Betrieb im Camp auf, um insbesondere Schlüsselpersonen des gerade niedergelegenen Naziregimes zu vernehmen. Der Military Intelligence Service wird später umgeformt zum „Military Intelligence Center“ (MISC), das sich vorwiegend mit der Befragung von Gefangenen und der Auswertung von Informationen über das Naziregime befasst hat. Daneben nisten sich im Camp auch Einheiten des US-Army „Counter Intelligence Corps“ (CIC) ein, dessen Fokus zunächst auf der Gegenspionage, dem Aufspüren von Schlüsselpersonen des Nazi-Regimes



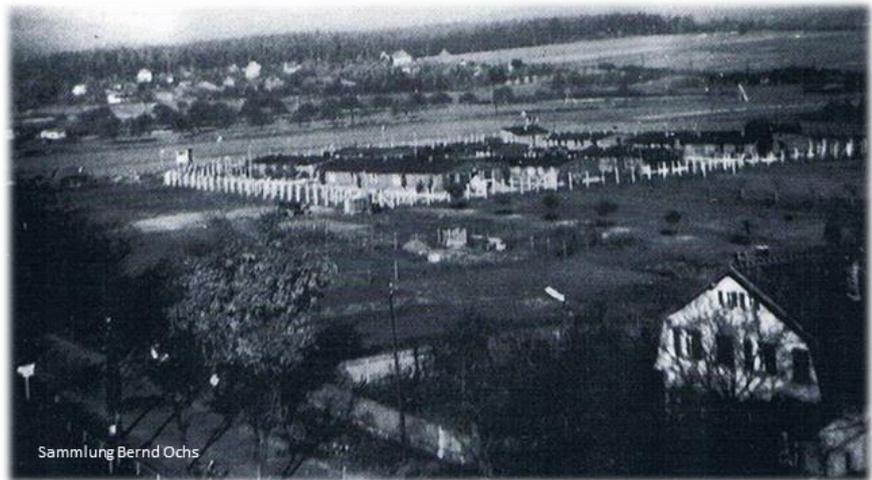
Foto John E. Dolibois 1945
Motor Pool der US-Army Geheimdienste MIS an der Werkseinfahrt

und der Bekämpfung des Schwarzmarktwesens gelegen hat, bis der aufkommende kalte Krieg die Zielrichtung verändert hat.

Der frühere Luftwaffenkomplex an der Hohemarkstraße wird dazu erheblich erweitert, eingezäunt und gesichert und zunächst als Camp Sibert bezeichnet. Brigadegeneral Sibert war damals der Leiter der militärischen Aufklärung und des Nachrichtendienstes im Frankfurter Hauptquartier der US-Army und damit auch zuständig für dieses Lager. Nach dessen Versetzung im Herbst 1946 wird die Anlage in Camp King umbenannt. Die Fahrzeugparks der Geheimdiensteinheiten, militärische wie zivile Fahrzeuge, werden jedoch

nicht im Camp selbst untergebracht, sondern Großteils unter Dach in der nahegelegenen Motorenfabrik, in Teilen der leergeräumten großen Werkhalle 02 sowie entlang der „Main Street“ hinter der Werkseinfahrt. Auch die dort gelegene große Tankanlage mit den vorhandenen Kraftstoffbeständen sichert sich der MIS.

Angeblich waren unter den Fittichen der US-Geheimdienste auch Mitarbeiter der „**Auswerteabteilung Gehlen**“ ab Mitte 1946 in der Motorenfabrik einquartiert, und zwar in den direkt hinter der damaligen Pfortnerloge gelegenen Räumen des Gebäudes 05. Im Juni 1946 war der frühere Wehrmachtsgeneral Reinhard Gehlen mit seinen Mitarbeitern in einer als „Operation Rusty“ benannten Aktion ebenso heimlich aus den USA wieder zurück nach Deutschland und direkt nach Oberursel geholt worden, wie er zuvor dorthin gebracht worden war. Im Dezember 1947 ist dieser Stab nach Pullach gezogen und dort ist aus der „Organisation Gehlen“ der spätere Bundesnachrichtendienst (BND) entstanden.

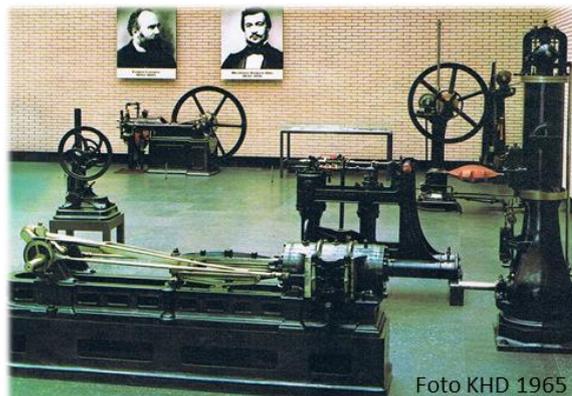


Sammlung Bernd Ochs

US-Prisoner-of-War-Lager im ehemaligen KHD-Fremdarbeiterlager
Aufnahme eines US-Soldaten, der sie dem POW Georg Uhlig geschenkt hat

Die Rettung der KHD-Museumsmotoren

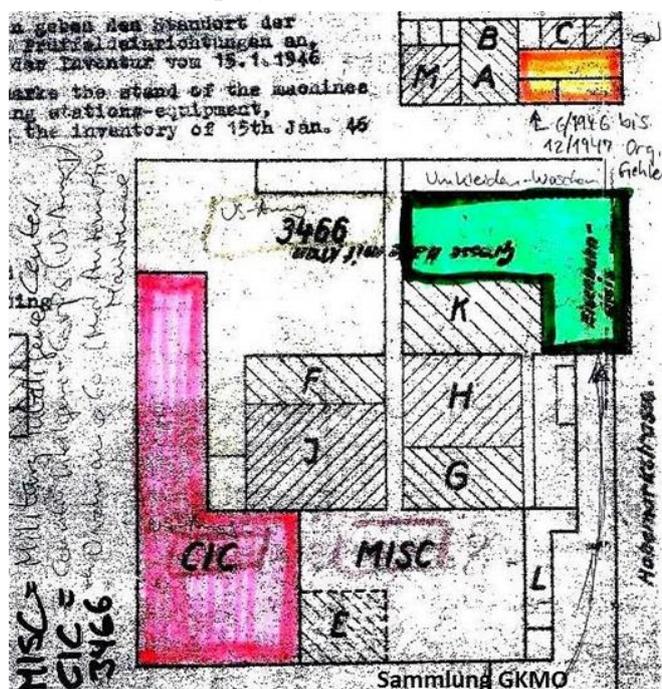
Mit der Besetzung der Motorenfabrik sind auch die 1943 aus Köln hierher evakuierten 33 historischen Museumsmotoren den Amerikanern in die Hände gefallen. Weshalb auch immer, vielleicht hat man sie anfangs in ihrem eingemauerten Kellerversteck noch nicht entdeckt, die zum Teil einzigartigen Motoren sind unbehelligt geblieben. Selbst in dieser schwierigen Zeit bemüht sich der Entwicklungsvorstand der KHD AG Dr. Flatz sehr intensiv um die Rettung der historischen Motoren. Das ist eine Geschichte für sich, aber im Ergebnis sind die Motoren trotz aller Widrigkeiten und Gefahren in einer verschleierte Aktion im Jahr 1947 wieder nach Köln-Deutz gelangt.



Historische Motoren im Werkmuseum KHD

Die Motorenfabrik wird Reparationsbetrieb - und Standort für nur leichte Instandsetzungen

Für viele war es eine böse Nachricht, als die amerikanische Militärverwaltung am 6. Oktober 1945 das Werk Oberursel der KHD AG offiziell zum **Reparationsbetrieb** erklärt hat. Damit haben sich sowohl die Hoffnungen von KHD auf eine baldige Produktionsaufnahme zerschlagen, wie auch die bisherigen Absichten der US-Army hier eine schwere Fahrzeuginstandsetzung aufzuziehen. Das daran schon arbeitende 143rd BAM Battalion wird deshalb verlegt und stattdessen zieht kurz vor dem Jahresende 1945 die **3466th** Medium Automotive Maintenance Company (MAM) in die Motorenfabrik ein. Die von der Vorgängereinheit eingestellten Zivilbeschäftigten, deutsche Hilfskräfte und Facharbeiter, werden von der neuen Einheit übernommen.



Die Motor Pools des US-Geheimdienste CIC und MISC in der Werkhalle 02, oben rechts in Werkhalle 05 Arbeitsräume der Organisation Gehlen Mitte 1946 bis Ende 1947

Reparationsgüter sind ab März in 206 Eisenbahnwaggons abtransportiert worden. Dabei haben im Mittel etwa 85 deutsche Mitarbeiter im Auftrag der Landesregierung in Arbeit und Lohn gestanden. Die jetzt frei gewordenen Hallenbereiche übernehmen die US-Einheiten. Auch die im oberen Trakt der Werkhalle 05 für die Zivilbeschäftigten eingerichtete Kantine muss Ende 1947 geräumt werden und in eine oberhalb im besetzten Gebiet gelegene Baracke umziehen. Ob dieser freigewordene Kantinenraum schon jetzt oder erst 1951, mit dem Einzug der Einheiten des 85th Ordnance M&S Battalion, in Unterkünfte für die US-Soldaten umgewandelt wird,

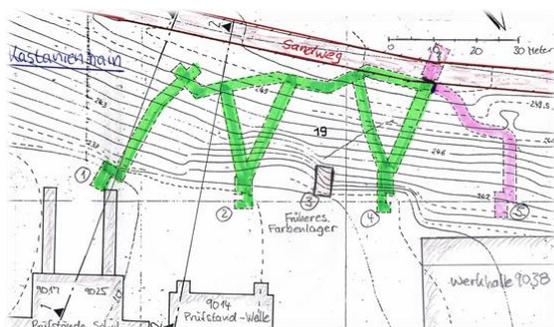
Am 28. Oktober 1946 kommt es zu einem tragischen Vorfall, dem **Tod im Kastanienhain**. Zwei bei der 3466th Ordnance beschäftigte deutsche Arbeiter hatten während einer Pause am Hang hinter dem Turmbau, in einer damals nicht freigegebenen Zone, Esskastanien gesammelt. Ein amerikanischer Posten ihrer Einheit hat auf die Männer geschossen und sie mehrfach getroffen, einen davon tödlich. Inwieweit die deutschen Behörden zu diesem Vorfall tätig geworden sind, ist nicht bekannt. Überliefert ist hingegen, dass der Reparationsbeauftragte der damals bereits laufenden Demontage der Fabrik seine mit der Sicherung der Reparationsgüter beauftragten Wachleute angewiesen hat, diesen Dienst nicht mehr außerhalb der geschlossenen Hallen auszuüben.

Die **Reparationsdemontage** der Motorenfabrik, ebenfalls eine Geschichte für sich, wird praktisch im September 1947 abgeschlossen. Die Reparationsgüter sind ab März in 206 Eisenbahnwaggons abtransportiert worden. Dabei haben im Mittel etwa 85 deutsche Mitarbeiter im Auftrag der Landesregierung in Arbeit und Lohn gestanden. Die jetzt frei gewordenen Hallenbereiche übernehmen die US-Einheiten. Auch die im oberen Trakt der Werkhalle 05 für die Zivilbeschäftigten eingerichtete Kantine muss Ende 1947 geräumt werden und in eine oberhalb im besetzten Gebiet gelegene Baracke umziehen. Ob dieser freigewordene Kantinenraum schon jetzt oder erst 1951, mit dem Einzug der Einheiten des 85th Ordnance M&S Battalion, in Unterkünfte für die US-Soldaten umgewandelt wird,

ist ungewiss. Mit der Übernahme der bis Ende 1947 von der Organisation Gehlen im unteren Trakt der Werkhalle 05 genutzten Räume wird die Anfang 1948 in die Motorenfabrik verlegte 565th Ordnance MAM Company alleiniger Herr in der Werkhalle 05.

Neben der Reparationsdemontage der Maschinen und Einrichtungen haben die im Werk stationierten Instandsetzungseinheiten auch immer wieder **Einzel-Requisitionen** vorgenommen, wie zu Werkzeugen, Einrichtungsgegenständen, Kleinteilen, Blech- und Stangenmaterial, oder sich auch Gegenstände von KHD ausgeliehen, beispielsweise Werkzeugmaschinen. Dazu sind Quittungen oder Requisitionsbestätigungen ausgestellt worden, sodass die Firma eine Entschädigung beim „Besatzungsschädenamt“ im Landratsamt beantragen kann. Diese abgegebenen Teile sind offenbar aus den Beständen gekommen, die KHD zuvor aus der besetzten Motorenfabrik hat bergen und in verschiedenen angemieteten Außenlagern hat unterbringen können.

Auch einige **Zerstörungen** hat die Motorenfabrik noch über sich ergehen lassen müssen, obwohl die Alliierten die Motorenfabrik nicht als Rüstungsbetrieb eingestuft hatten. Vermutlich gegen Ende des Jahres



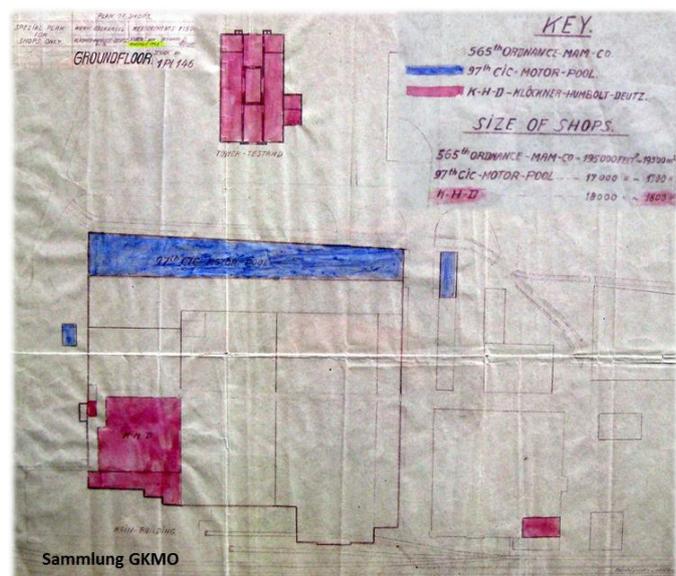
Luftschutzstollensystem 1944/1945 - Sammlung GKMO

1946, also bald nach der Demontage der Motorenprüffelder im Mittelschiff der Werkhalle 05 im Rahmen der „Action Treiber“, haben die Amerikaner die Einhausungen der Motorenprüfstände mit den einzelnen Fundamenten sowie die baulichen Einrichtungen, ebenso wie die Schalldämmungs-, Lüftungs-, und Kühlungsanlagen, mit schwerem Räumgerät abgerissen und aus der Halle geschoben, um sich Platz für ihre eigenen Zwecke zu schaffen. Des Weiteren ist ein zum Luftschutzstollensystem am Kastanienhain gehörender Einmann-Beobachtungsturm gesprengt worden. Dieser gemauerte oder betonierte Turm war vermutlich als Beobachtungs- und vielleicht auch Leitstelle für den Fall einer Werksbombardierung errichtet worden. Zugänglich war der Turm aus dem hinteren Bereich des ab etwa Anfang 1944 in den Hang gegrabenen verzweigten Tunnelsystems mit vier Zugängen. Wegen der steigenden Bombardierungsgefahr sollten diese ausbetonierten Gänge die bestehenden drei Luftschutzanlagen in den Kellerbereichen des Werkes ergänzen. Und schließlich war auch noch der als rüstungsrelevant eingestufte **Turmprüfstand** zur Sprengung vorgesehen. Das konnte KHD jedoch in letzter Minute abwenden und die Freigabe des Turmbaus zu Fertigungszwecke erwirken.

ermöglichte oder betonierte Turm war vermutlich als Beobachtungs- und vielleicht auch Leitstelle für den Fall einer Werksbombardierung errichtet worden. Zugänglich war der Turm aus dem hinteren Bereich des ab etwa Anfang 1944 in den Hang gegrabenen verzweigten Tunnelsystems mit vier Zugängen. Wegen der steigenden Bombardierungsgefahr sollten diese ausbetonierten Gänge die bestehenden drei Luftschutzanlagen in den Kellerbereichen des Werkes ergänzen. Und schließlich war auch noch der als rüstungsrelevant eingestufte **Turmprüfstand** zur Sprengung vorgesehen. Das konnte KHD jedoch in letzter Minute abwenden und die Freigabe des Turmbaus zu Fertigungszwecke erwirken.

Februar 1948 - Untermieter im eigenen Haus

Um den Jahreswechsel 1947/1948 ist die bisher in der Motorenfabrik stationierte 3466th Ordnance MAM Company von der 565th MAM Company abgelöst worden. Bald darauf, im Februar 1948, kann KHD nach längeren Vorarbeiten wieder einen Fuß in das eigene Haus setzen, mit einer kleinen Fertigung in der ansonsten von den Amerikanern belegten Motorenfabrik. KHD werden zwei Bereiche in den Werkhallen 02 und 05 zugewiesen. Die von KHD schon im November 1947 bei der US-Verwaltung beantragte Freigabe des Turmbaus erfolgt endlich zum 01. November 1948. Hier will KHD seine Teileproduktion deutlich ausweiten. Vor einer solchen Nutzung muss dieses dafür völlig ungeeignete Prüfstandgebäude jedoch noch umfangreich umgebaut werden.



Werksbelegung nach Freigabe des Turmbaus im November 1948

Die Werksbelegung nach dieser Freigabe ist auf dem eingefügten Lageplan vom November 1948 dargestellt. Die Westseite der Werkhalle 02 nutzt nach wie vor das US-Army „Counter Intelligence Corps“ (CIC)



Turmbau nach Umbau in Fertigungswerkstätten

für seinen Motor Pool, ebenso die Tankanlage (beides blau eingefärbt dargestellt). Der früher hier auch noch untergebrachte Motor Pool des Military Intelligence Centers (MISC) war zwischenzeitlich und nach den Aufgabenänderungen im Camp King ausgezogen. KHD darf die auf dem Plan rot eingefärbten Bereiche nutzen, und alle anderen Bereiche des Werks stehen der seit dem Jahresan-

fang hier stationierten 565th Ordnance MAM Company zur Verfügung. Der Umgang mit deren kommandierenden Offizier, First Lieutenant (Oberleutnant) William C. Duncan, scheint allerdings etwas schwierig gewesen zu sein. Das gipfelt Mitte Februar 1949 in dessen ultimativer Forderung, die bisher in den Werkhallen 02 und 05 genutzten Bereiche bis spätestens 28. Februar zu räumen, was schier unmöglich scheint. Die Verhandlungen zu einer Fristverlängerung scheitern an der unerbittlichen Haltung Duncans. Die vollständige Räumung gelingt allerdings nicht bis Ende Februar, aber angesichts der widrigen Umstände und der gewaltigen Anstrengungen seitens KHD lenkt Duncan ein und gewährt eine Fristverlängerung. In der zweiten Märzwoche kann die Räumung der Werkstattflächen abgeschlossen werden, allerdings können die Maschinen und Werkstatteinrichtungen zunächst nur behelfsmäßig abgestellt und abgedeckt werden, weil der Umbau des Turmbaus noch nicht abgeschlossen ist. Der Umzug der Kantine und des Verwaltungsbüros hat sich noch weiter hingezogen, weil die Amerikaner die dafür vorgesehenen Baracken am Borkenberg erst später haben übergeben können.

Die weiteren Jahre

Im Jahr 1951 wird die 565th MAM Company von anderen Ordnance-Einheiten abgelöst, den Stabsgruppen (HHD) des 85th Maintenance & Supply Battalions (M&S) sowie zwei ihr unterstellten Teileinheiten, der 42nd Direct Automotive Support Company (DAS) sowie der 33rd Field Support Company (FS). Die wesentliche Aufgabe der 33rd Field Support Company war, wie der Name schon sagt, die technische Unterstützung der operativen Einheiten der US-Army bei Problemen mit ihren Fahrzeugen im Einsatz und gegebenenfalls deren Abtransport zur Instandsetzung. Für Instandsetzungen an Radfahrzeugen waren dann Einheiten wie die 42nd Direct Automotive Support Company in der Motorenfabrik zuständig. Diese hatte aber auch noch eine weitere Aufgabe, nämlich in einem Krisenfall die Familienangehörigen von US-Soldaten aus dem Frankfurter Raum in Richtung Westen in Sicherheit zu bringen. Mit diesen Einheiten sind nun, neben dem weiterhin hier untergebrachten Motor Pool des Camp King, etwa 270 bis 300 US-Soldaten in der Motorenfabrik stationiert.

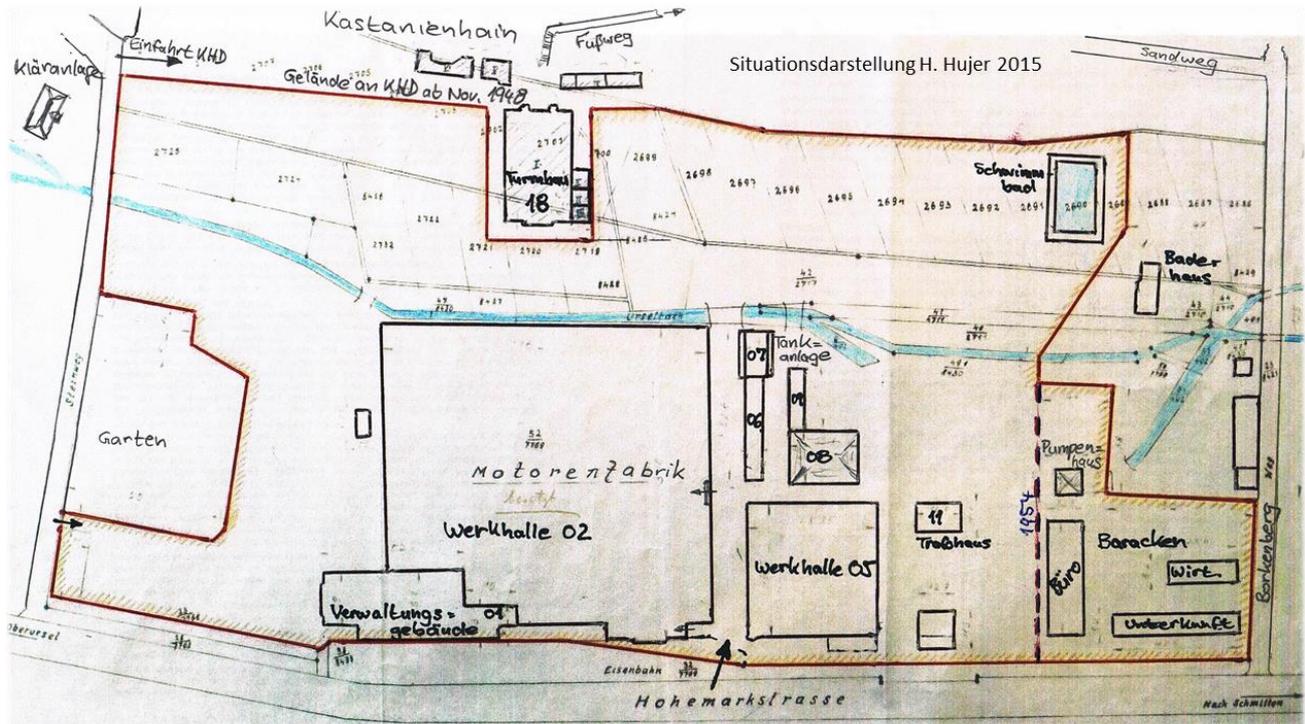


M 62 Abschleppwagen der 33rd Field Support Company



Transportfahrzeuge des US-Militärs in der Motorenfabrik

Der eingefügte Lageplan aus der Zeit um 1950 zeigt das damals von der US-Army besetzte und mit Militärzaun und von Wachposten gesicherte Gelände. Im Januar 1954 geben die Amerikaner den Geländebereich mit dem früheren Pumpenhaus und den drei von ihren Zivilbeschäftigten bewohnten Baracken an die Firma zurück (unten rechts auf dem Plan).



Von der US-Army besetzter Teil des Werksgeländes, Situation um 1950. Die Grenzänderung 1954 ist blau gestrichelt nachgetragen

Die Rückgabe des Werks

Nachdem die Fahrbereitschaft der im Camp King stationierten 513th Military Intelligence Group als letzte verbliebene US-Einheit das Werk geräumt hat, geben es die Amerikaner endlich am 30. Juli 1956 frei. Die 33rd FS Company war schon im ersten Quartal 1956 abgezogen worden, und der Stab des 85th M&S Battalions sowie die 42nd DAS Company sind im Juni 1956 in die Pioneer Kaserne nach Hanau verlegt worden. Die offizielle Rücknahme und Übergabe des Werks an KHD ist anschließend von den deutschen Behörden vorgenommen worden. Nach dem Abzug aus der Motorenfabrik halten nur noch die im Camp King stationierten Einheiten die Präsenz der US-Army in Oberursel aufrecht.

Literaturverzeichnis:

- M. Kopp, Jahrbuch des Hochtaunuskreis 2011, „US Military Intelligence Group 1946 - 1968“
- Zeitzeugenbericht Willi Krack, Oberursel

GKMO = Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V.