



Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V.

Helmut Hujer

100 Jahre »Schauspielhaus Oberursel«

Die neue Flugmotorenfabrik 1913 - 1918



Sonderdruck zu Beitrag in Heft 55 – 2016
der Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Heimatkunde Oberursel e.V.

© Alle Rechte beim Autor



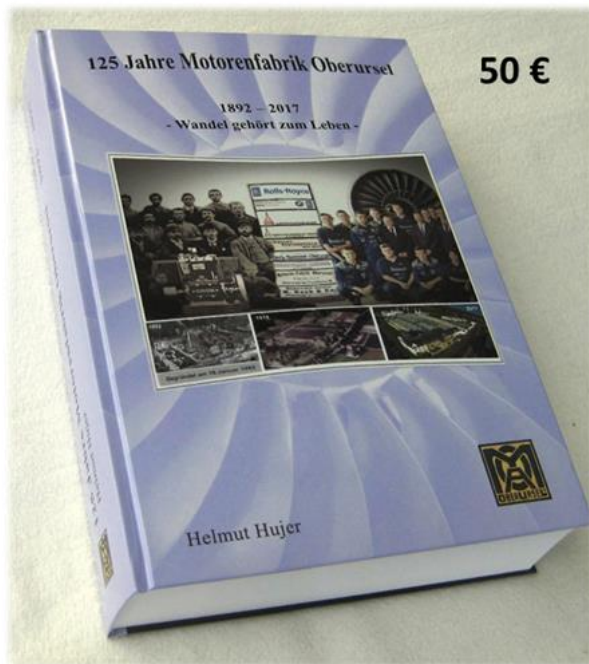
Die Hefte der „Mitteilungen“ können im örtlichen Buchhandel
oder unter www.ursella.org bezogen werden.

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 Vortaunusmuseum 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.

100 Jahre „Schauspielhaus Oberursel“ – Die neue Flugmotorenfabrik

Zu den eindrucksvolleren der historischen Gebäude der Stadt Oberursel zählt zweifelsohne das Verwaltungsgebäude der Motorenfabrik Oberursel AG. Als dessen Hauptteil in den Jahren von 1916 bis 1918 errichtet wurde, also mitten im Ersten Weltkrieg und damit in einer Zeit, in der ansonsten jegliche größere Bautätigkeit in der Stadt ruhen musste, entstand eines der größten, wenn nicht gar das größte Bauwerk in der damaligen Stadt. Auch wenn es mittlerweile von der städtischen Bebauung umzingelt wurde, beeindruckt das Gebäudeensemble aus dem eindrucksvollen Verwaltungsgebäude und den anschließenden Werkhallen noch immer durch seine erhabene Erscheinung.

Die Bauarbeiten für das seinerzeit neue Verwaltungsgebäude der Motorenfabrik Oberursel AG begannen im Jahr 1916. Mit diesem Verwaltungsgebäude setzte sich die Vergrößerung der 1913 errichteten Flugmotorenfabrik mit ihrem vorgeetzten zweigeschossigen Bürogebäude fort, die ihrerseits an die 1912 gebaute Dieselmotorenhalle mit ihrer schon eindrucksvollen Fassade anschloss.



Dieser trotz der schwierigen und von Not und Entbehrungen gekennzeichneten Zeit mitten im Ersten Weltkrieg sehr prunkvoll in neubarockem Stil ausgeführte Bau erhielt deshalb schon bald den Beinamen „Schauspielhaus Oberursel“. Das sollte wohl auf das an der Frankfurter Endstation der vorbeiführenden Straßenbahnlinie 24 stehende, 1902 eröffnete und ebenso prunkvolle Schauspielhaus der Stadt Frankfurt anspielen.



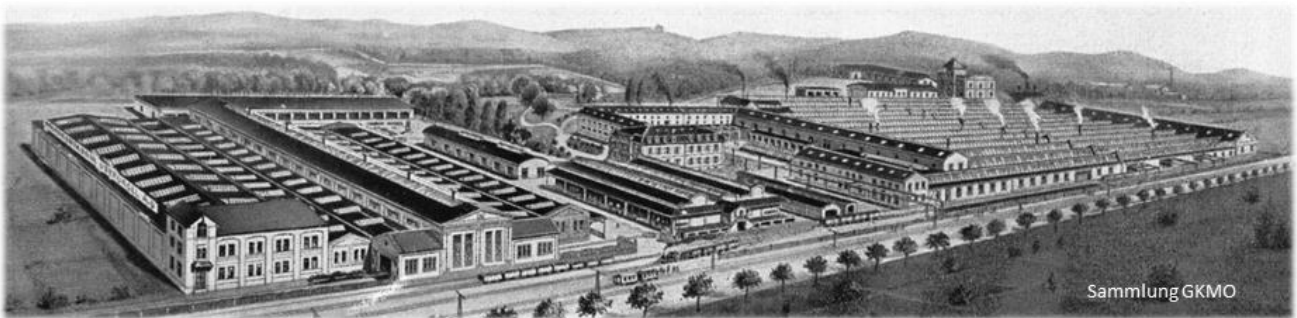
Das Frankfurter Schauspielhaus 1902-1944

Während jedoch das Frankfurter Schauspielhaus - nach den schweren Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg, den anschließenden behelfsmäßigen Reparaturen und nach den einschneidenden Umbauten von 1959 bis 1963 - sein historisches Erscheinungsbild vollständig verloren hat, konnte das rund fünfzehn Jahre später errichtete historische Verwaltungsgebäude der Motorenfabrik Oberursel die Zeiten in alter Pracht überdauern. Anfang 1980 wurde der hessische Denkmalschutz auf das Besondere dieses Gebäudekomplexes aufmerksam. Damals wurden zunächst die zur MO-Wiese und die zur Hohemarkstraße weisenden Fassaden des Verwaltungsgebäudes und der angegliederten Werkhalle 02 unter Denkmalschutz gestellt, ebenso das seinerzeit auch noch genutzte Warthäuschen der Straßenbahn sowie die Straßenfassade der oberhalb gelegenen kleineren Werkhalle 05.

Im November 2014 wurde darüber hinaus auch der gesamte Baukörper des Verwaltungsgebäudes und der angegliederten Werkhalle zum Kulturgut erklärt. Der Grundstein zu dieser seinerzeit neuen Fabrik war schon im Jahr 1911 gelegt worden.

1912 – Die neue Dieselmotorenhalle

Seit ihrer Gründung im Januar 1892 hatten sich die Geschäfte der Motorenfabrik recht günstig entwickelt, was im Jahr 1898 zur Wandlung der Firma in eine Aktiengesellschaft geführt hatte. Im Jahr 1911, als praktisch alle Möglichkeiten von Erweiterungen des aus der Wiemersmühle gewachsenen Fabrikkomplexes ausgeschöpft waren, legte man den Grundstein zu einer neuen Fabrik unterhalb des alten Werks. Den Anfang bildeten eine „Montierungshalle“ und eine neue Werkseinfahrt mit einem großzügig ausgebauten Güterbahnanschluss. Die Planung und Leitung dieser Baumaßnahmen lagen bei dem in Karlsruhe ansässigen Architektenbüro für Industriebauten Julius Zinser, die Bauausführung übertrug man dem damals auch mit anderen Bauten gut etablierten Oberurseler Bau- und Terraingeschäft J. J. Meister. Der Bauantrag für die neue „Montierungshalle“ wurde im April 1911 eingereicht, aber noch während die Bauarbeiten liefen, beantragte die Firma am 1. September 1911 eine Erweiterung, zu der das Königliche Hochbauamt in Homburg am 6. Oktober die Baugenehmigung erteilte. Das im Jahr zuvor aufgenommene Geschäft mit Dieselmotoren entwickelte sich nämlich dermaßen gut, dass deren Produktion ausgeweitet werden musste, und zusätzlich zur Montage sollten nun auch die meisten der Bauteile dieser mittleren und großen Dieselmotoren in der neuen Werkhalle gefertigt werden, die damit zur „Dieselmotorenhalle“ umbenannt wurde. Dem anfangs geplant gewesenen hohen Mittelschiff mit den beiderseits angesetzten und mit traufständigen Kopfbauten zur Straße hin abschließenden Flügeln wurden auf beiden Seiten weitere Hallentrakte zugefügt, weiterhin wurde das ganze Bauwerk bis fast an den entlang des Urselbachs stehenden Lagerschuppen auf etwa das Doppelte des zunächst geplanten Umfangs verlängert. Die straßenseitigen Fassaden dieses noch allein auf weiter Flur stehenden Fabrikbaus wurden gemäß der städtischen Vorgaben aufwändig in neoklassizistischem Stil ausgeführt. Die Stadtplanung sah zwar entlang der Hohemarkstraße kein Villengebiet vor, aber immerhin ein „Landhausviertel für einfache Wohn-



Die Motorenfabrik Oberursel Ende 1913, rechts das etwas übersteigert dargestellte ursprüngliche Stammwerk, ganz links die 1913 errichtete Flugmotorenhalle mit Verwaltungsvorbau, angefügt an die 1912 gebaute Dieselmotorenhalle

häuser“. Dieser abgesehen von seinen Heizungs- und Kohleräumen nicht unterkellerte Fabrikneubau wurde **1912** mit modernsten Fertigungsmaschinen ausgestattet und in Betrieb genommen. Damit schuf die Motorenfabrik auch etwa zweihundert neue direkte Arbeitsplätze in Oberursel. Dass diese Werkhalle aber nur als Anfang zu einem größeren Werk gedacht war, belegt der bereits für fünfhundert Arbeiter ausgelegte Wasch- und Garderobenraum.

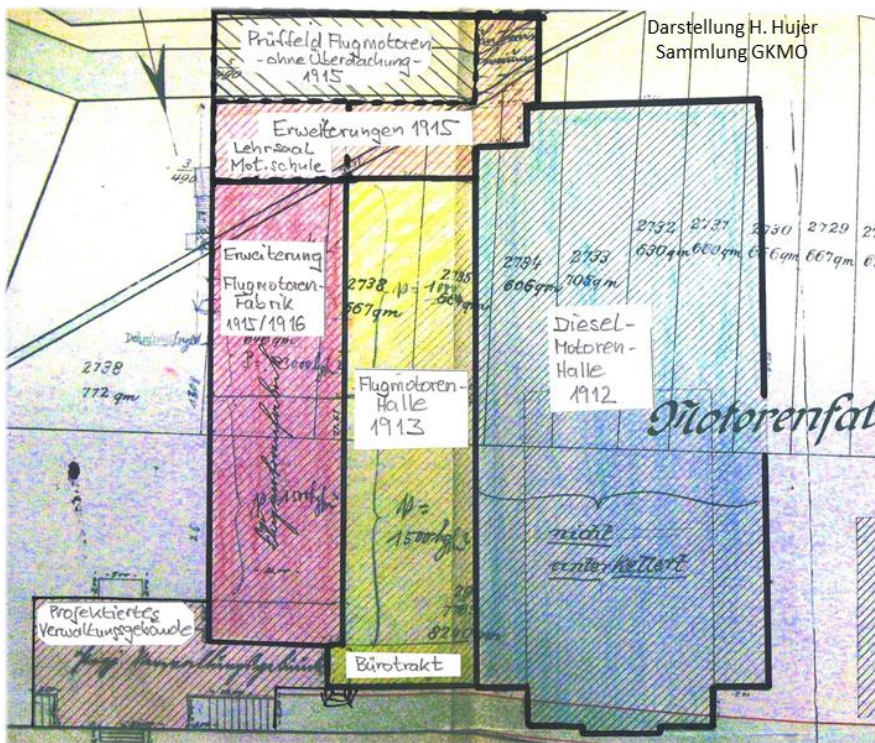
1913 – Die neue Flugmotorenfabrik

Das Geschäft vor allem mit den großen Dieselmotoren und den Motorlokomotiven, bis zum Frühjahr 1912 waren schon über eintausend Loks geliefert worden, entwickelte sich so gut, dass es selbst in den großzügigen neuen Fabrikhallen bald wieder eng wurde. So erfolgte bereits am 28. April 1913 der erste Spatenstich zu einem großen Anbau an die Dieselmotorenhalle. Die Bauarbeiten begannen auf Grundlage einer vom Landrat erteilten vorläufigen Bauerlaubnis, die vollständige Baueingabe folgte erst am 29. Mai 1913, einen Monat darauf. Die Arbeiten schritten zügig voran, schon am 24. Juni 1913 beschwerte sich ein Vertreter der Erben-gemeinschaft des Johann Daniel Hochhut darüber, dass zu nah an die Grenze zu deren Anwesen der Steinmühle gebaut worden sei. Zu der geforderten Entfernung des angefangenen Mauerwerks kam es jedoch nicht, man arrangierte sich, und die Werkhalle konnte wie geplant vollendet werden. Aber noch bevor das soweit war,

legte die Motorenfabrik am 29. Juli 1913 eine geänderte Nutzungs- und Ausstattungsplanung vor, die wahrscheinlich so schon in der Schublade gelegen hatte. Am 15. April 1913, also wenige Tage vor dem Baubeginn zu dieser Halle, hatte die Motorenfabrik nämlich die Lizenz zum Nachbau der französischen Flugmotoren Gnome erworben, und so wurde die Einrichtung des Hallentrakts nun auf die spezielle Fabrikation dieser Umlaufmotoren umgeplant. Durch ein rechterhand in den straßenseitigen Kopfbau eingelassenes Tor, in dessen zwei Etagen wahrscheinlich die Konstruktion und die Betriebsbüros für die Flugmotorenfertigung untergebracht waren, gelangte man in die dahinter liegende Werkhalle mit dem Rohmateriallager, den Fertigungswerkstätten, der Flugmotorenmontage und dem Prüffeld, sowie zu den Büros der Werkmeister und des Offiziers der militärischen Bauaufsicht. Anders als die danebenliegende Dieselmotorenhalle war diese Flugmotorenhalle voll unterkellert. Nach nur sieben Monaten Bauzeit konnte am 9. Dezember die Gebrauchsabnahme für den neuen Hallentrakt beantragt werden, sodass vermutlich noch vor dem Jahresende 1913 die Fabrikation der Flugmotoren dort einziehen konnte. Dieser Hallentrakt wurde fortan als „Flugmotorenfabrik“ bezeichnet, was gleichermaßen für die Erweiterungen dieser Fabrik im Laufe der nächsten Jahre zutraf.

1915 – Der Ausbau der Flugmotorenfabrik

Schon bald nach dem Kriegsbeginn im August 1914 wurde die Industrie in Deutschland auf eine gelenkte Militärproduktion umgestellt, und die Motorenfabrik Oberursel hatte insbesondere Motorlokomotiven für die Heeresfeldbahnen und Flugzeugmotoren für die sich schnell entwickelnde Militärfliegerei zu produzieren. Der stark ansteigende Bedarf an Flugzeugmotoren machte schon bald erneute Fabrikerweiterungen erforderlich, und im Jahr 1916 sogar eine Verschiebung von Lokomotiven-Bestellungen zu Gunsten der Gasmotorenfabrik Deutz. Zunächst aber konnte die Motorenfabrik Anfang 1915 den bisherigen Hemmschuh für Fabrikerweiterungen beseitigen, sie konnte das gesamte Anwesen der früheren Steinmühle erwerben. Und schon im März 1915 liefen die Bauarbeiten zur Erweiterung der Flugmotorenfabrik an, bei denen in mehreren Schritten das direkt an die Flugmotorenhalle anschließende Areal bis an die entlang des Urselbachs verlaufende Grundstücksgrenze bebaut wurde. Als erstes entstand, direkt an die Bestandshalle anschließend, eine Werkstatt zum Demontieren der „probierten“ Motoren, dann links daneben und schon aus der bisherigen Bauflucht herausragend, ein Lehrsaal für die mittlerweile eröffnete Motorenschule, sowie rechts daneben ein etwa zehn Meter breites und bis an den Urselbach reichendes Laboratorium. Dann



Lageplan Flugmotorenfabrik mit erster Halle von 1913 (gelb), den schrittweisen Erweiterungen 1915, dem im September 1915 begonnenen großen Anbau (rot), und dem schon projektierten neuen Verwaltungsgebäude .

erweiterte die Fabrikation der Flugmotoren, dann links daneben und schon aus der bisherigen Bauflucht herausragend, ein Lehrsaal für die mittlerweile eröffnete Motorenschule, sowie rechts daneben ein etwa zehn Meter breites und bis an den Urselbach reichendes Laboratorium. Dann

wurde noch der vor diesen neuen Anbauten verlaufende ehemalige Werkgraben der Steinmühle auf der ganzen Gebäudebreite bis hin zum Urselbach überbaut, allerdings ohne Überdachung. Am Ende dieser Plattform wurde eine vier Meter hohe Mauer hochgezogen, die das Geräusch der Flugzeugmotoren zurückhalten sollte, die nun hier ihre Prüfläufe absolvierten.

Mit diesen Anbaute schaffte man Luft nur für nur kurze Zeit, noch im Herbst des gleichen Jahres 1915 nahm man einen weiteren Hallentrakt neben der ursprünglichen Flugmotorenhalle in Angriff, der ebenso wie diese etwa 1.500 Quadratmeter umfasste. Als „Planverfertiger“ dieses Hallentrakts tauchte erstmals der Offenbacher Architekt Philipp Hufnagel auf. Über die Gründe für den Architektenwechsel - die Dieselmotorenhalle und der Anfang der Flugmotorenfabrik mit dem straßenseitigen Bürotrakt hatte das Architektenbüro des Julius Zinser in Karlsruhe geplant und betreut - kann man nur noch spekulieren. Auf jeden Fall handelte es sich bei dem neuerlichen, mit Bauantrag vom 22. Juli 1915 begonnenen Erweiterungsbau um den Teil eines noch viel größeren Projekts, eines auch ein neues Verwaltungsgebäude umfassenden modernen Fabrikkomplexes. In der am 4. September 1915 erteilten Baugenehmigung für den Hallentrakt gab die Bauaufsicht vor, dass mit dem bereits projektierten Bau des neuen Verwaltungsgebäudes noch ein gefälliger Abschluss zur Hohemarkstraße hin zu schaffen sei. Die Bauausführung legte man wieder in die Hände des bewährten Oberurseler Bauge- schäfts „TAUNUS“ J. J. Meister. Der neue Hallentrakt wurde Anfang 1916 fertiggestellt, und damit wuchs die Flugmotorenfabrik zusammen mit den schon 1915 vollendeten Anbauten auf das etwa 2,8 fache ihrer ursprünglichen Größe von 1913 an.

Zum Ausbau der Flugmotorenfabrik gehörte auch die Errichtung einer Lager- und Hilfsbetriebshalle an der Stelle verschiedener eher behelfsmäßiger Vorgängerbauten zwischen der Dieselmotorenhalle und der ursprünglichen Fabrik. In den Jahren 1915 und 1916, geplant ebenfalls von Philipp Hufnagel, wurde zunächst



Konzept der 1915/1916 errichteten Lager- und Hilfsbetriebshalle

noch als freistehendes Gebäude eine neue Kraftzentrale zur Erzeugung des sich nun in der Fabrik durchsetzenden Kraftstroms gebaut. Nur getrennt durch die Gleise der seinerzeitigen Fabrikbahn, welche dort von der ursprünglichen Fabrik hinunter zur Dieselmotorenhalle führten, begann man ebenfalls noch gegen Ende 1915 mit dem Bau einer größeren Lagerhalle. Diese erhielt eine große Laderampe, die sich fast über die gesamte Gebäudefront zur Straße mit den dort

liegenden Gleisen der Fabrikbahn und der Vollbahn erstreckte. Im unteren Trakt dieser Halle wurde direkt an dieser Rampe ein Kohlelager angelegt, die daran anschließenden Räume dienten als Verbandsraum, als Feuerwehrräteraum mit Schlauchturm und als Automobilgarage. Wahrscheinlich 1918 wurde noch der äußerste rechte Hallentrakt angefügt, ebenso - nach Abriss einer zunächst noch im Wege stehenden Wellblechhalle - eine Verlängerung des unteren Trakts über den Austritt der Fabrikbahn hinaus. Diese damit erreichte Gebäudesituation entspricht weitgehend der ursprünglichen Konzeptzeichnung des damit beauftragten Architekten Philipp Hufnagel.

Der Bau des neuen Verwaltungsgebäudes

Bei den allgegenwärtigen Engpässen und Entbehrungen während des mittlerweile schon zwei Jahre tobenden Kriegs erscheint das nun folgende Bauvorhaben der Motorenfabrik nicht recht in diese Zeit zu passen, die Errichtung eines neuen und recht großen Verwaltungsgebäudes mit einer imposanten Gestaltung und einer zum Teil sehr exklusiven Ausstattung. Die Bauplanung übertrug man wiederum dem schon Mitte 1915 mit der letzten Erweiterung der Flugmotorenfabrik beauftragt gewesenen Offenbacher Architekten Philipp Hufnagel. Seinen ersten vollständigen und die Ansprüche der Firmenleitung umsetzenden Planentwurf des Verwaltungsgebäudes hatte er schon im September 1915 vorgelegt, und so wurde das Gebäude im Wesentlichen auch in zwei Bauabschnitten in den Jahren von 1916 bis 1918 verwirklicht. Zur Gestaltung dieses Bauwerks schrieben nach der 2001 abgeschlossenen Fassadenrestaurierung die in Oberursel ansässige Dr. Giesela Kniffler, seinerzeit Oberkonservatorin beim Landesamt für Denkmalpflege Hessen, und der Diplom Restaurator Matthias Steyer in einem 2008 veröffentlichten Aufsatz:

„Dem hohen, auf Repräsentation angelegten Anspruch seiner Bauherrschaft entsprechend entwarf Hufnagel in Oberursel ein Verwaltungsgebäude, dessen Architektur dem Neobarock verpflichtet ist. Die ausgeprägte Axialität der aneinandergereihten Bauglieder, wie Hauptbau, Mittelrisalit und Seitenflügel, bestimmt in traditioneller Weise das Erscheinungsbild. Gemindert wird die gedrängte Baumasse durch die Neuinterpretation von Tragen und Lasten. Die im Ansatz spürbare Auflösung des überlieferten Geschossbaues zeigt durch die Kolossalordnung der Säulen und Säulenbündel sowie durch die durchlaufenden Fensterbänder mit den offe-

Neubau des Verwaltungsgebäude der Motorenfabrik Oberursel AG von 1916 bis 1918

Sammlung GKMO



Linker Seitenflügel 1917/1918

Mittelbau und rechter Seitenflügel 1916/1917

Bürotrakt der Flugmotorenfabrik 1913

nen Balusterbrüstungen Merkmale des modernen Industriebaus. Mit der sich zunehmend abzeichnenden Veränderung in der Architekturauffassung ging eine neue Bautechnik einher. Beton, Glas und Stahl fanden Einzug in die Architektur. In diesem Zuge erhielt das Verwaltungsgebäude der Motorenfabrik Oberursel eine komplette Kunststeinfassade.“ Und an anderer Stelle: „Das Eingangsportal verbindet Elemente des Neobarock und des Jugendstils.“

Die erwähnte Kunststeinfassade imitiert eine Mauerwerksstruktur aus Natursteinquadern, im Sockelgeschoss einen grauen Granit und in den darüber liegenden Geschossen einen Tuffstein mit beige- bis ockerfarbenem Grundton.

Zunächst begann man 1916 mit der Errichtung des Hauptbaus mit seinem oben bogenförmig abgeschlossenen Mittelrisalit, typisch für Hufnagel, und des rechten Seitenflügels. Dieser schloss direkt an den noch von dem Karlsruher Architekten Zinser 1913 gebauten Bürotrakt der Flugmotorenfabrik an. Mit der Bauausführung beauftragte man wieder das in Oberursel ansässige Baugeschäft Taunus des Johann Josef Meister. Das stilistisch dem Verwaltungsgebäude angepasste Straßenbahnwartehäuschen, ein kleiner Massivbau mit Mansarddach, wurde im gleichen Zug errichtet.

Auch das Innere des Mittelbaus gestaltete man sehr aufwändig und repräsentativ, was sich im Wesentlichen bis heute erhalten hat. Durch das Eingangsportal, mit der noch ursprünglichen zweiflügeligen schweren Metalltür, gelangt man nach wie vor durch das Treppenhaus und eine großzügig verglaste Holztrennwand in die sehr prunkvolle, in italienischem Marmor ausgestaltete Treppenhalle. Linkerhand befanden sich früher die Pfortnerloge, rechterhand der vom Unter- bis ins Dachgeschoss führende Paternosteraufzug, und beiderseits des Portals zwei holzgetäfelte Büros, die seinerzeit den Direktoren und Prokuristen der Motorenfabrik vorbehalten waren. Eine breite zweiläufige Treppe, die sich am breiten Zwischenpodest in zwei Flügel teilt, führt dann auf die Galerie in der zweiten Etage. Dort von der Balustrade, wo die Treppenbrüstungen vor der zweiteiligen Schiebetür des repräsentativen Sitzungssaals zusammenlaufen, öffnet sich der Blick auf die großen verglasten Lichtöffnungen in der gegenüberliegenden Außenwand. In dem mittleren Fenster ist das noch originale Emblem der damaligen Motorenfabrik Oberursel AG eingelassen. Die in die beiden seitlichen Fenster eingelassenen vier Stadtwappen - Oberursel,



Foto Helmut Hujer 2016

Abschluss der Treppenhalle zum Treppenhaus und Portal mittels Glaselemente- Türwand

Frankfurt, Köln und vermutlich Stuttgart - haben bei der Renovierung 1958 die vorherigen Einfachverglasungen ersetzt. Bei dem ansonsten in der Halle vorherrschenden Prunk drängt sich die Spekulation auf, dass hier einmal andere Embleme eingelassen waren, die vielleicht während der NS-Zeit oder der nachfolgenden Besatzungszeit entfernt wurden. Von der Galerie gelangt man rechts und links durch ein Vorzimmer in die beiden



Fotos Helmut Hujer



2016

Treppenhalle mit der rückwärtigen Fensterwand

Galerie in der zweiten Etage mit Eingangsportal zum Sitzungssaal

holzgetäfelten Direktorenbüros. Dort residierten seinerzeit die beiden Vorstände der Motorenfabrik. Dazwischen liegt in der Gebäudemitte der ebenfallsholzgetäfelte und mit geschnitzten Zierelementen ausgestattete repräsentative Sitzungssaal. Das Ikarus und Dädalus Relief über dem Zugang sollte seinerzeit wohl an den ersten Menschenflug erinnern, im Rückblick kann man es auch als Schicksalsdeutung für die Motorenfabrik ansehen. Ikarus stieg übermütig mit den von seinem Vater Dädalus erfundenen Flügeln so hoch hinauf, dass die Sonne das Wachs seiner Flügel schmolz und er, als sich die Federn aus dem erweichenden Wachs lösten, ins Meer stürzte. Der seinerzeit im Mittelbau installierte komfortable Paternoster-Personenaufzug hat die Zeiten nicht überstanden. Seine Eintrittsöffnungen wurden bei der großen Renovierung 1958 verschlossen und in den 1980er Jahren im Erdgeschoss und in der ersten Etage stilentsprechend mit einer in eine Marmorumfassung eingefügten Holztür verblendet. Die im Untergeschoss eingerichteten Speisesäle und die Küche der Betriebskantine gibt es noch immer, sie sind im Laufe der Zeit natürlich mehrfach umgestaltet worden.



Ikarus und Dädalus Relief im Großen Sitzungssaal

Der Hauptbau und der rechte Seitenflügel des Verwaltungsgebäudes wurden vermutlich noch vor Mitte 1917 fertiggestellt, ebenso das Wartehäuschen der Bahn. Mit dem Bau des links an den Hauptbau anschließenden Seitenflügels wurde 1917 begonnen.



Kleinbahn-Wartehäuschen - Bauplan 28.12.1916

Dieser setzt sich einen länglichen Innenhof umschließend in einem U-förmigen Gebäudetrakt fort, dessen kopfseitige eindrucksvolle Fassade die Hohe- markstraße hinabblickt. Die Pläne für den Bauantrag zu diesem Gebäudeflügel tragen das Datum 20. Sep- tember 1916, die Baugenehmigung wurde am 17. April 1917 erteilt, und ein dem Winter 1917/1918 zuge- ordnetes Foto zeigt den Bau in schon weitgehend ferti- gem Zustand. Zugleich mit dem linken Teil des Ver- waltungsgebäudes wurde der dahinterliegende Werk- hallentrakt an die schon bis 1915 errichteten Hallen

der Flugmotorenfabrik angebaut. Die beiden Gebäude wurden im Frühjahr 1918 fertiggestellt und in Betrieb genommen. Das gesamte über dem Sockelgeschoss mit seinem Mansardwalmdach dreigeschossig stehende Verwaltungsgebäude bietet einschließlich der Dachempore eine Nutzfläche von etwa 5.300 Quadratmetern.

Hinter den repräsentativen Fassaden entlang der Hohemarkstraße verbergen sich, abgesehen vom repräsentativen Mittelbau des Verwaltungsgebäudes, allerdings einfache und zweckorientierte Büroflächen und Industriebauten.

Die Schöpfer des eindrucksvollen Verwaltungsgebäudes konnten dessen Prunk nicht lange genießen. Das Ende des Ersten Weltkriegs läutete auch den Niedergang der Motorenfabrik Oberursel AG ein. Nachdem sie Ende 1921 eine Interessengemeinschaft mit der größeren und breiter aufgestellten Gasmotorenfabrik Deutz AG eingegangen war, wurden in Oberursel bald nur noch Motoren Deutzer Bauart hergestellt. Diese zum Produktionswerk verengte Fabrik brauchte nun keine Geschäftsführung, keinen Vertrieb und keine kaufmännische Verwaltung mehr,

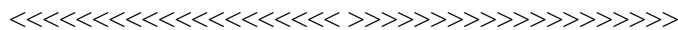
und abgesehen von den Büros einer noch in Oberursel verbleibenden Konstruktions- und Entwicklungsgruppe fielen weite Teile des Verwaltungsgebäudes in einen Dornröschenschlaf. Erst mit dem Ausbau des Oberurseler Werks zum Flugmotoren-Entwicklungszentrum der Klöckner-Humboldt-Deutz AG zog 1941 wieder Leben in das zunächst einmal grundüberholte Verwaltungsgebäude ein.



Das neue Verwaltungsgebäudes im Winter 1917/1918 - Mittelbau und rechter Seitenflügel sind fertiggestellt, der linke Seitenflügel steht noch im Endausbau

Dann folgten von 1945 bis 1956, als die US-Army das Verwaltungsgebäude und das Werk als Kaserne nutzte, ein erneuter Niedergang, anschließend eine erneute grundlegende Renovierung, und seit 1958 die durchgehende Nutzung als Büro- und Verwaltungsgebäude mit ständigen Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen. Am Tag des offenen Denkmals im Jahr 2015 hatte der jetzige Inhaber der Motorenfabrik, die Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG, ihre Tore geöffnet, und der Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V. konnte den zahlreichen interessierten Besuchern die ansonsten der Öffentlichkeit verborgenen Räume und die Geschichte des historischen Verwaltungsgebäudes präsentieren.

Als wesentliche Informationsquelle für diese Ausarbeitung haben die im Stadtarchiv Oberursel eingesehenen Bauunterlagen zur Motorenfabrik Oberursel gedient. Die vornehmlich daraus abgeleiteten Zeitpunkte für die Bauabläufe sind mit einer gewissen Unschärfe behaftet, denn manchmal wurde mit Bauarbeiten bereits vor Erteilung der Baugenehmigung begonnen, möglicherweise manchmal auch erst mit einiger Verzögerung. Derart mögliche Unschärfe ließe sich mittels ausgedehnterer Recherchen sicherlich noch mindern.



Literaturhinweis: Helmut Hujer; 125 Jahre Motorenfabrik Oberursel – 1892 bis 2017; Oberursel 2017

Dieses für den vorliegenden Aufsatz als Quelle dienende, 896 reich bebilderte Seiten umfassende Druckwerk kann im Vortaunusmuseum in Oberursel eingesehen und erworben werden (50 €), im Werksmuseum bei Rolls-Royce Deutschland oder direkt beim Verfasser (hujer.helmut@t-online.de)

