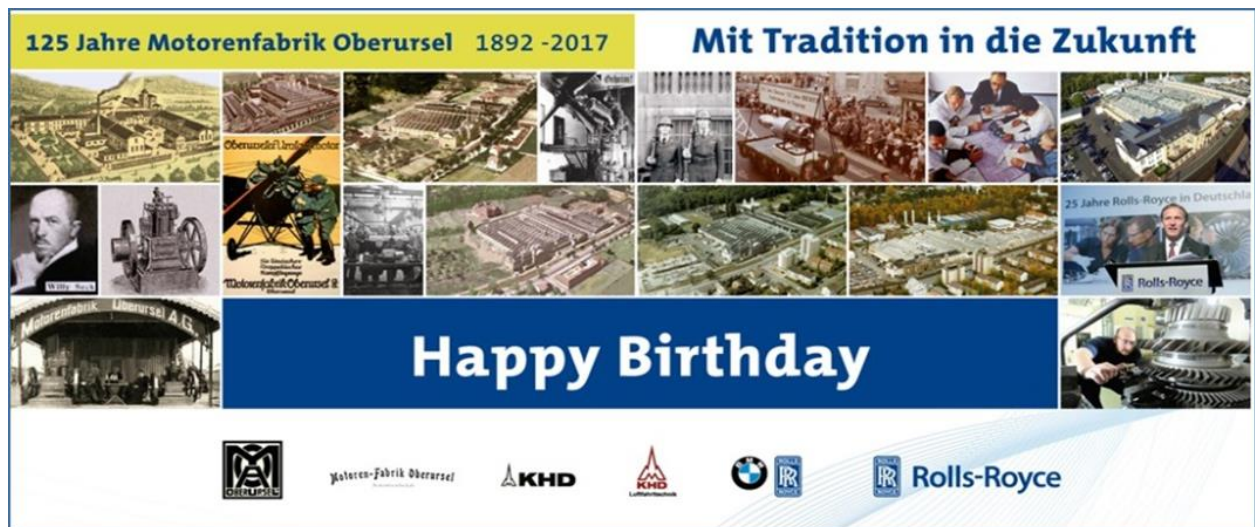




## Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V.

Helmut Hujer

### 2017– Ein Jubiläumsjahr für die Motorenfabrik Oberursel



Sonderdruck zu Beitrag in Heft 56 – 2017  
der Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Heimatkunde Oberursel e.V.

© Alle Rechte beim Autor

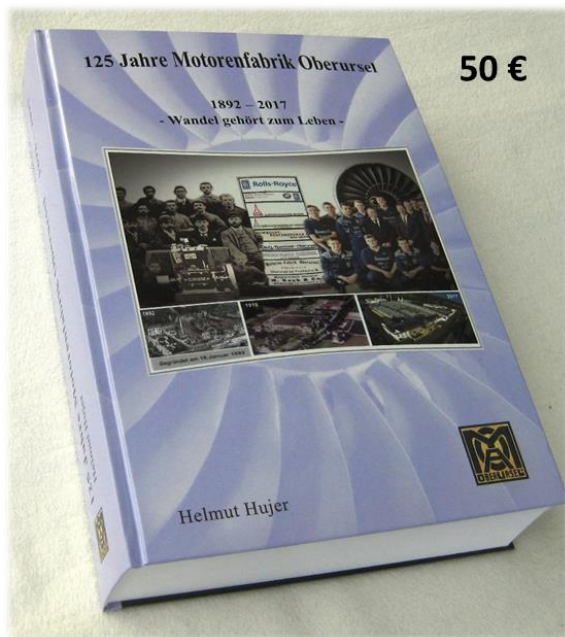


Die Hefte der „Mitteilungen“ können im örtlichen Buchhandel  
oder unter [www.ursella.org](http://www.ursella.org) bezogen werden.

Verein für Geschichte und Heimatkunde Oberursel e.V. 61440  
Oberursel [www.ursella.org](http://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](mailto: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](http://www.gkmo.net) und [www.ursella.info](http://www.ursella.info) als digitale und per Schlagwort durchsuchbare Dokumente eingesehen und kostenlos ausgedruckt werden.

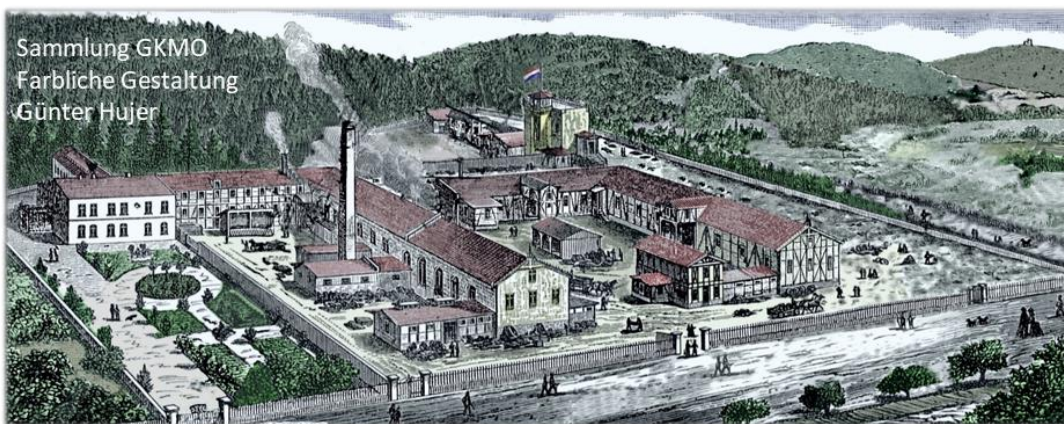
**Die Motorenfabrik Oberursel**, im Jahr 1892 gegründet und seit dem Jahr 2000 ein Standort der Firma Rolls-Royce Deutschland, gilt als die älteste noch in Betrieb befindliche Flugmotorenfabrik der Welt. Sie geht zurück auf eine sogar noch zehn Jahre früher gegründete Fabrik für Müllereimaschinen, die 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.

## 2017 – Ein Jubiläumsjahr für die Motorenfabrik Oberursel

### 125 Jahre Motorenfabrik und 100 Jahre historisches Verwaltungsgebäude

Gemessen an dem Alter ihrer Heimatstadt ist die 1892 gegründete Motorenfabrik Oberursel zwar relativ jung, andererseits ist sie mit ihren 125 Jahren aber auch ein schon zum Relikt einer kaum mehr Spuren zeigenden industriellen Epoche geworden. In Oberursel hatten sich ab Mitte des 19ten Jahrhunderts aus den schon seit dem frühen Mittelalter hier am Urselbach und an seinem großen Werkgraben betriebenen Mühlen etliche Industriebetriebe entwickeln können. Der Anschluss an das Eisenbahnnetz im Jahr 1860 war dabei sehr förderlich. Diese ersten, vor allem der Textilindustrie zugehörigen Betriebe führten zu einem Aufblühen der Stadt mit ihren kommunalen Einrichtungen. Im Jahr 1882 erwarb der Fabrikant Wilhelm Seck die vormalige Wiewersmühle und baute hier zügig eine Zweigniederlassung seiner Bockenheimer Mühlenbauanstalt auf. Diese Fabrik markierte den Anfang des industriellen Maschinenbaus in Oberursel. Nach der Verlegung seiner Firma

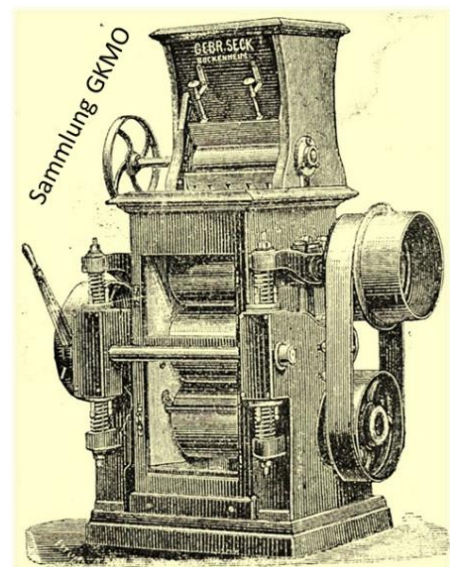


nach Darmstadt wurde es aber schon 1886 auch in der Zweigniederlassung in Oberursel wieder ruhig, was jedoch nur wenige Jahre anhielt. Der sich Willi nennende Sohn Wilhelm

des Seniors zog im Frühjahr 1890 in das Fabrikwesen ein und führte hier die Entwicklung eines einzylindrigen Stationärmotors zu Ende, den er GNOM taufte. Dieses erfolversprechende Produkt führte 1892 zur Gründung der Firma „W. Seck & Co“ durch Wilhelm Seck Senior. Den Gründungstag dieser „Motorenfabrik Oberursel“ setzte das Königliche Amtsgericht in Homburg v. d. H. mit dem 15. Januar 1892 fest. Und diese Motorenfabrik besteht auch heute im Jahr 2017 noch. Dieser Industriestandort hat, anders als die vielen danach in Oberursel gegründeten Maschinenbaubetriebe, die Zeiten in einem schicksalhafte Auf und Ab überstanden und kann sich heute als ein Standort von Rolls-Royce Deutschland in bester Verfassung zeigen.

Mit diesem Aufsatz kann nur auf einige wesentlichen Ereignisse, Wendepunkte und Zäsuren eingegangen werden, die wechselvolle Geschichte der Motorenfabrik hat der Verfasser in seinem im September 2017 herausgegebenen Buch „125 Jahre Motorenfabrik Oberursel 1892 – 2017“ auf 896 reich illustrierten Seiten beschrieben.

Die beiden ersten der wesentlichen Ereignisse wurden schon erwähnt, der Aufbau der Maschinenfabrik für Müllereimaschinen im Jahr 1882, in der insbesondere die damals die Müllerei umwälzenden neuartigen Walzenstühle produziert wurden, sowie die Gründung der Motorenfabrik Oberursel zehn Jahre später im Januar **1892**. Das Geschäft mit diesen GNOM genannten Motoren florierte, sie konnten vor allem im Kleingewerbe und in der Landwirtschaft die menschliche und die tierische Antriebskraft und die der Wasser- und Windmühlen sowie der Dampfmaschinen ersetzen. Die allgemeine Elektrizität, mit einem öffentlichen Stromnetz und den heute allgegenwärtigen Elektromoto-



ren, gab es noch nicht. Die Einsatzmöglichkeiten der Stationärmotoren wurden bald in Form sogenannter Lokomobile erheblich erweitert, und bald ergänzten erste Arbeitsmaschinen das Programm, Holzerkleinerungsmaschinen und Seilwinden, und ab dem Jahr 1900 kamen die ersten Motorlokomotiven hinzu. Nach der Gasmotorenfabrik Deutz stieg die Motorenfabrik Oberursel mit rund zweitausend bis 1922 gebauten Exemplaren zum zweit-



größten Hersteller von solchen Motorlokomotiven in Deutschland auf. Nach dem Tode ihres Gründers war die wachsende Firma 1896 in eine GmbH gewandelt worden, und nach dem Ausstieg von dessen Sohn Willy 1898 in eine Aktiengesellschaft. Bis zum Jahr 1910 war die Fabrik organisch um den Kern der 1882 aufgebauten Werksgebäude gewachsen. Der in dieser Zeit begonnene Bau von größeren Dieselmotoren, die in großem



Umfang als Generatorantrieb zur dezentralen Stromversorgung Verwendung fanden, führte mit Bau der sogenannten Dieselmotorenhalle unterhalb der bisherigen Anlagen und damit zum Entstehen eines neuen und heute noch existierenden Fabrikkomplexes.

Das Jahr 1913 brachte mit dem nur ein Jahr später folgenden Weltkrieg einen Wendepunkt. Aus den zunächst unter französischer Lizenz nachgebauten Flugzeugmotoren Gnome wurden die Oberurseler Umlaufmotoren weiterentwickelt. Diese Motoren, bis Ende des Krieges wurden etwa dreitausend

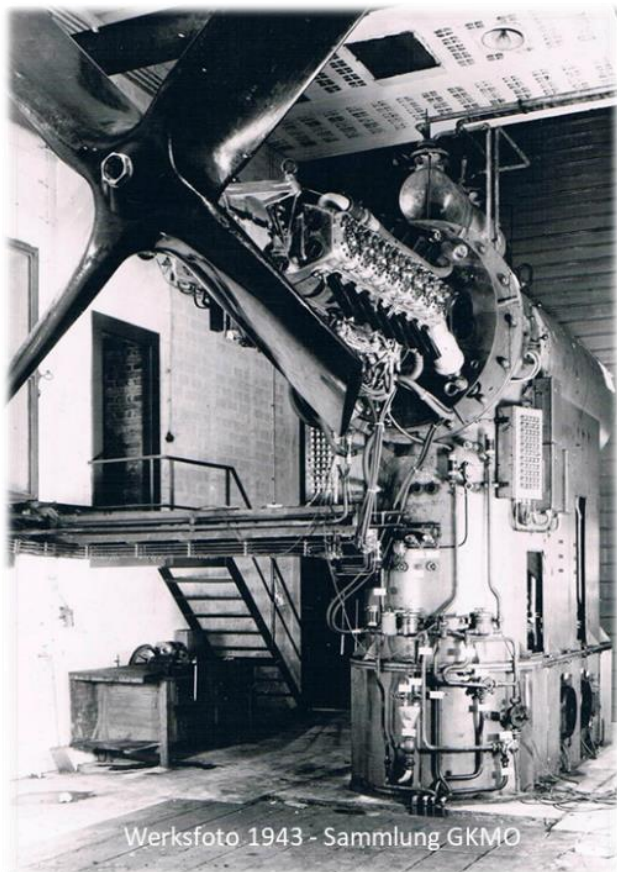
Exemplare produziert, trieben die ersten deutschen Jagdflugzeuge an, Eindecker, Zweidecker und auch die Dreidecker des berühmten Manfred Freiherr von Richthofen. Das kriegsbedingt angefeuerte Geschäft mit diesen Flugmotoren ließ bis 1918 die heute unter Denkmalschutz stehenden Werkhallen in Verbindung mit dem immer noch eindrucksvollen Verwaltungsgebäude entstehen, welches in diesem Jahr sein 100jähriges Bestandsjubiläum hat. Über diese Geschichte wurde bereits in den Mitteilungen Heft 55 berichtet. Der verlorene Krieg brachte das abrupte Ende dieser Flugzeugmotoren-Produktion. Die davon verdrängten anderen Produkte waren mittlerweile veraltet, die wichtigen Exportmärkte waren weggebrochen, und in den wirtschaftlich schwierigen Zeiten konnte die Motorenfabrik Oberursel nicht an ihre früheren Erfolge anknüpfen. Ein kleiner Fahrrad-Hilfsmotor, der den Traditionsnamen Gnom erhielt, erwies sich als wirtschaftlicher Fehlschlag. Aus ihm wurden aber unter der Marke Columbus jene Motoren entwickelt, die den Aufstieg der legendären HOREX-Motorräder ermöglichten.



Das so bedingte Eingehen einer Interessengemeinschaft unter Führung der Gasmotorenfabrik Deutz Ende des Jahres **1921** stellte eine Zäsur dar. Abgesehen von dem LKW-Motor 35 wurden in Oberursel fortan Motoren Deutzer Bauart produziert, etwa zwanzigtausend bis ins Jahr 1932. Aus dem Oberurseler Motor Modell 35 ging jedoch die erfolgreiche Familie der schnelllaufenden Deutzer Aggregate- und Fahrzeugmotoren hervor. Eines der wenigen davon noch existierenden Exemplare hat die heutige Deutz AG dem Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V. anlässlich des 125-jährigen Fabrikjubiläums am 9. September 2017 zum Geschenk gemacht. In der zweiten Hälfte der 1920er Jahre entwickelte ihr Betriebsleiter Helmut Stein die Oberurseler Fabrik zum profitabelsten Werk innerhalb der miteinander verbundenen Gesellschaften Humboldt, Deutz und Oberursel. Mit der Gründung der Humboldt-Deutzmotoren AG wurde 1930 die bis dahin rechtlich noch existierende Motorenfabrik Oberursel AG in dieser neuen Firma verschmolzen. In Folge



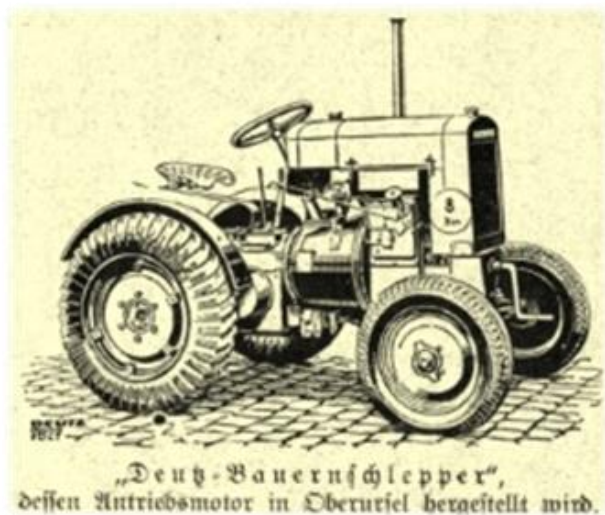
Foto: Helmut Hujer - 09. Sep. 2017



Werksfoto 1943 - Sammlung GKMO

der Weltwirtschaftskrise wurde das Werk Oberursel 1932 geschlossen, es sollte vermietet oder verkauft werden. Die wegfallenden Gewerbesteuerereinnahmen ließen die Lichter auch in der Stadt ausgehen, die Straßenbeleuchtung wurde stark eingeschränkt und das städtische Lyzeum musste schließen. In dieser Zeit wurden sowohl das alte, noch aus der Wiemersmühle hervorgegangenen Werk abgerissen, wie auch die schon 1915 im Zuge der damaligen Erweiterungen erworbene Steinmühle. Aber zum Verkauf der Motorenfabrik kam es nicht, mit der Wirtschaftsbelebung unter den braunen Machthabern öffnete das Werk im Frühjahr 1934 wieder seine Tore. Erneut wurden in Oberursel Dieselmotoren gebaut, bis 1943 rund sechzigtausend Ein-, Zwei- und Dreizylindermotoren, mit denen vor allem die eigenen Trecker - wie der legendäre „11er Deutz“ oder der „Deutzer-Bauernschlepper“ - ebenso wie die entsprechenden Typen etlicher anderer Herstel-

ler ausgerüstet wurden, mit denen die Mechanisierung der deutschen Landwirtschaft in den 1930er Jahren Fahrt aufnahm. Ab 1941 wurde das Oberurseler Werk zum Entwicklungszentrum für Flugmotoren der 1938 entstandenen Klöckner-Humboldt-Deutz AG ausgebaut. An den hier entwickelten 16-Zylinder-Boxermotoren Dz 710 versiegte 1944 jedoch das militärische Interesse, die beiden komplettierten Exemplare verschwanden nach Kriegsende in den USA.



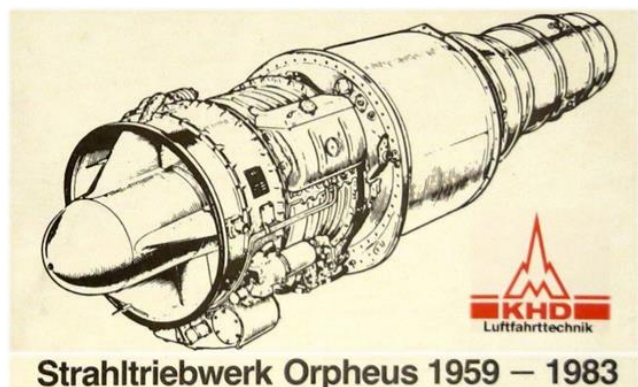
Das Ende des Zweiten Weltkrieges führte mit der Besetzung durch US-Truppen am 30. März **1945** zu einer weiteren Zäsur. Der KHD AG ging damit ihr einziges in Takt gebliebenes Werk verloren, und die etwa eintausend Beschäftigten standen vor der Tür. Die für die Flugmotorenentwicklung grundlegend modernisierte Fabrik machte sie nun zum begehrten Objekt der Reparationsdemontage. Bis Ende 1947 wurde das Werk total ausgeräumt, und bis Mitte 1956 blieb es von der US-Army als Instandsetzungsbetrieb, Kaserne und Fahrbereitschaft für die im Camp King untergebrachten US- Militäргеheimdienste besetzt. Doch schon im Frühjahr



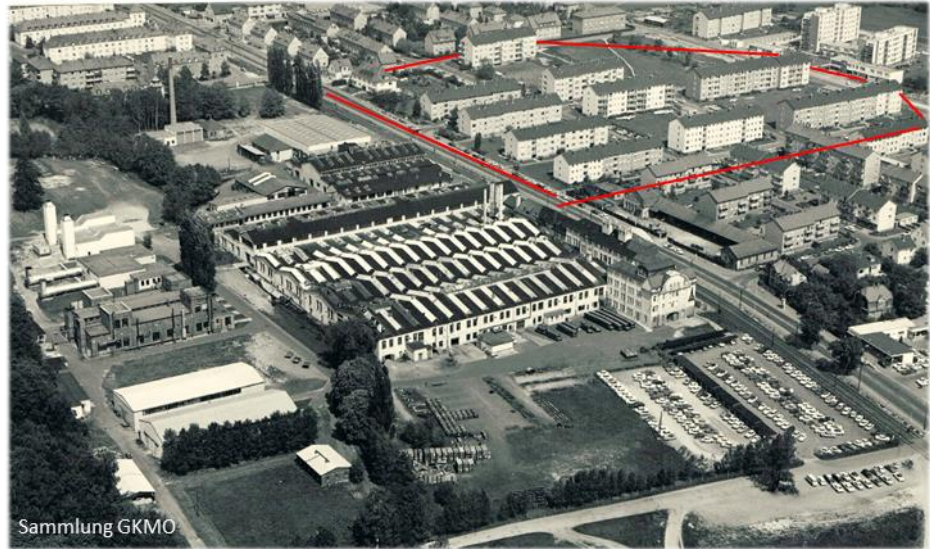
1948 konnte KHD in einem kleinen, den Amerikanern abgerungenen Werksbereich wieder mit einer bescheidenen Bauteilfabrikation beginnen, die im Jahr darauf in den vor der Zerstörung geretteten „Turmbau“ umziehen konnte. Hier wuchs der Betrieb mit der Produktion von Bauteilen für Kölner und Ulmer Motoren in dabei immer enger werdenden Verhältnissen bis zur Freigabe des Werks Mitte 1956 auf wieder dreihundert Beschäftigte an. Aber dann dauerte es weitere zwei lange Jahre, bis die abgewirtschafteten Werksanlagen instandgesetzt waren und man in diese geräumigen Hallen umziehen konnte. Damit festigte und erweiterte sich zunächst die Rolle des Oberurseler Werks als Zulieferbetrieb für die Motorenprogramme der KHD AG, aber es eröffnete auch die Möglichkeit, hier die bereits fünf Jahre zuvor in Köln aufgenommene Entwicklung und Fertigung von Abgasturboladern und Kleingasturbinen unterzubringen. Der Umzug der Turbinengruppe im November **1958** wurde zu einem weiteren Wendepunkt in der Geschichte des Standorts. Denn damit begann hier eine vier Jahrzehnte anhaltende Periode der Entwicklung von Luftfahrtturbinen und -geräten „Made in Oberursel“, und gleichzeitig wurden die Weichen zum Bau von Flugtriebwerken gestellt. Im Jahr **1959** begannen die Vorbereitungen zur Lizenzfertigung des britischen Strahltriebwerks Orpheus, die Anfang der 1960er Jahre zur Umgestaltung des Werks in einen modernen Luftfahrt-Produktionsbetrieb führten. Damit begann auch eine langfristige Zusammenarbeit mit der Bundeswehr als Betrieb für die Entwicklung, Herstellung und Betreuung von Luftfahrtgeräten.

Der Produktionsaufbau in den zuvor besetzten Fabrikhallen sowie der Einzug der Turbinengruppe ließ die Beschäftigtenzahl allein im zweiten Halbjahr 1958 von rund 330 auf rund 480 anwachsen. Bis Ende des Jahres 1960 kletterte diese Zahl auf rund 750, und mit der Produktion der Orpheus-Triebwerke stieg sie bis Ende 1965 auf sogar rund 1.150 Beschäftigte an. Dieser Arbeitskräftebedarf insbesondere in

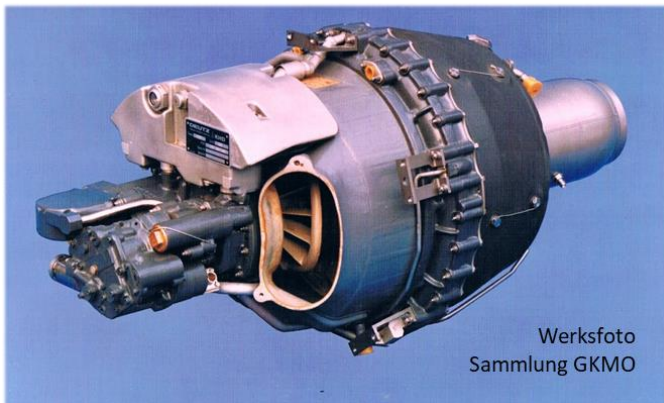
der Produktion, aber auch in der Entwicklung und im kaufmännischen Bereich, war im lokalen Umfeld nicht zu decken und führte zu bundesweiten Anwerbeaktionen. Neue Leute ließen sich natürlich nur nach Oberursel holen, wenn sie hier auch wohnen konnten. In der mit den Wanderungsbewegungen nach dem Zweiten Weltkrieg noch immer angespannten Wohnraumsituation ließ KHD deshalb auf der gegenüberliegenden Seite der



Hohemarkstraße ab 1958 eine größere Anzahl von drei- bis viergeschossigen Wohnblocks errichten, mit insgesamt 232 eigenen oder finanziell geförderten Wohnungen. Dieser Bau von Werkswohnungen stand in vollem Einklang mit der damaligen Politik der Stadt, die Beschäftigten möglichst nahe ihrer Arbeitsstätte anzusiedeln. Allerdings wurde daraus schon sehr bald ein Bumerang, als die Politik und die Gesellschaft das Wohnen in den Vordergrund stellten und die Industrie nun als störend ansah.



Dem Lizenzbau des Strahltriebwerks Orpheus folgten die Herstellung des Wellenleistungs-Triebwerks T53 für den Hubschrauber UH-1D und des Triebwerks Larzac 04 für das französisch-deutsche Schulungs- und Aufklärungsflugzeug AlphaJet, dem sich jeweils die Betreuung in deren Nutzungsphase anschlossen.



Mitte der 1970er Jahre übernahm KHD zudem die Betreuung der Hubschraubertriebwerke mit dem sehr geläufigen Namen Gnome für die Sea King-Hubschrauber der Deutschen Marine und später auch für andere Nutzer weltweit. Nach der Anfang der 1970er Jahre begonnenen Entwicklung der Geräte des Hilfsenergiesystems des trinationalen Kampfflugzeugs MRCA-Tornado folgte Mitte der 1970er Jahre die Entwicklung eines kleinen Schubtriebwerks mit der Bezeichnung T117, das zum ersten nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland ge-

bauten und in den Serieneinsatz gegangenen Strahltriebwerk führte. Aber auch mit Fahrzeuggasturbinen befasste man sich in Oberursel, wobei die Projektführung hierzu im zentralen Entwicklungsbereich der KHD AG in Köln lag, des ältesten Verbrennungsmotorenherstellers der Welt. Den ersten Fahr-Erprobungen mit einem modifizierten Luftfahrttriebwerk Ende der 1960er Jahre folgte die Mitarbeit bei der Entwicklung der 550 PS leistenden Fahrzeuggasturbine GT601 in einem Konsortium von zunächst vier Gasturbinen- und LKW-Herstellern, die überwiegend in den USA stattfand.

Der Umfang und die Bedeutung der laufenden Programme führten 1980 zur Bildung der KHD Luftfahrttechnik GmbH, der 1986 mit der Beteiligung an dem CFM-Triebwerk der Einstieg in das zivile Luftfahrtgeschäft gelang. Die dabei



Juli 1981 – Helmut Hujer nach eine Fahrt mit dem Mack-Cruise Liner in Phoenix

erworbenen Fähigkeiten und Betriebszulassungen wurden bald zur Eintrittskarte in eine neue Ära, als nämlich BMW 1990 das Oberurseler Werk und Geschäft von der ins Trudeln geratenen KHD AG übernahm. In der

von BMW mit der britischen Triebwerksfirma Rolls-Royce in Oberursel gegründeten Firma BMW Rolls-Royce AeroEngines nahm nun die Entwicklung einer neuen Familie von Turbofantriebwerken für Geschäfts- und Verkehrsflugzeuge ihren Anfang. Dieser ambitionierte Unternehmenszweck ließ das Oberurseler Werk aufblühen, es wurde schrittweise umgestaltet, grundlegend modernisiert und erheblich erweitert. Mit der Verlegung zunächst des Entwicklungsbereichs und Ende 1998 auch der Geschäftsführung in das ab 1993 im brandenburgischen Dahlewitz neu aufgebaute Entwicklungs- und Montagewerk wurde der Standort Oberursel zu einem reinen Produktionsbetrieb mit der Fabrikation von ausgewählten Bauteilen sowie der Montage und Instandsetzung von kleineren militärisch genutzten Triebwerken und Luftfahrtgeräten. Mit einer Neuordnung der Eigentümerverhältnisse entstand schließlich im Januar 2000 die heutige Firma Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG. Seitdem wurde der Firmenstandort Oberursel mit modernster Fertigungstechnologie ausgestattet und zu einem Kompetenzzentrum für die Herstellung rotierender Triebwerksbauteile ausgebaut. Hier werden seitdem insbesondere Verdichter-Rotoren in BLISK- Bauweise (Blade-Integrated-Disk) für viele der Triebwerkstypen von Rolls-Royce produziert. Daneben wird die seit weit über fünf Jahrzehnten laufende Betreuung und Instandsetzung von Luftfahrttriebwerken für in- und ausländische Betreiber weitergeführt.



Dieses Werk, die Motorenfabrik Oberursel, ist die weltweit älteste noch aktive Flugmotorenfabrik und gleichzeitig das älteste Werk in der Rolls-Royce Gruppe. Die hier so komprimiert dargestellte Geschichte dieses Industriestandorts, deren Erfassung und Wahrung sich der 2010 auf Betreiben des Verfassers gegründete Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel auf die Fahnen geschrieben hat, ist Gegenstand des im September 2017 herausgegebenen Buchs „125 Jahre Motorenfabrik Oberursel – 1892 bis 2017“ mit dem Untertitel „Wandel gehört zum Leben“. Das für den vorliegenden Aufsatz als Quelle dienende, 896 reich bebilderte Seiten umfassende Druckwerk, kann im Vortausmuseum, Marktplatz 1, eingesehen und erworben werden (50 €), im Werksmuseum bei Rolls-Royce Deutschland oder direkt beim Verfasser ([hujer.helmut@t-online.de](mailto:hujer.helmut@t-online.de)).

