

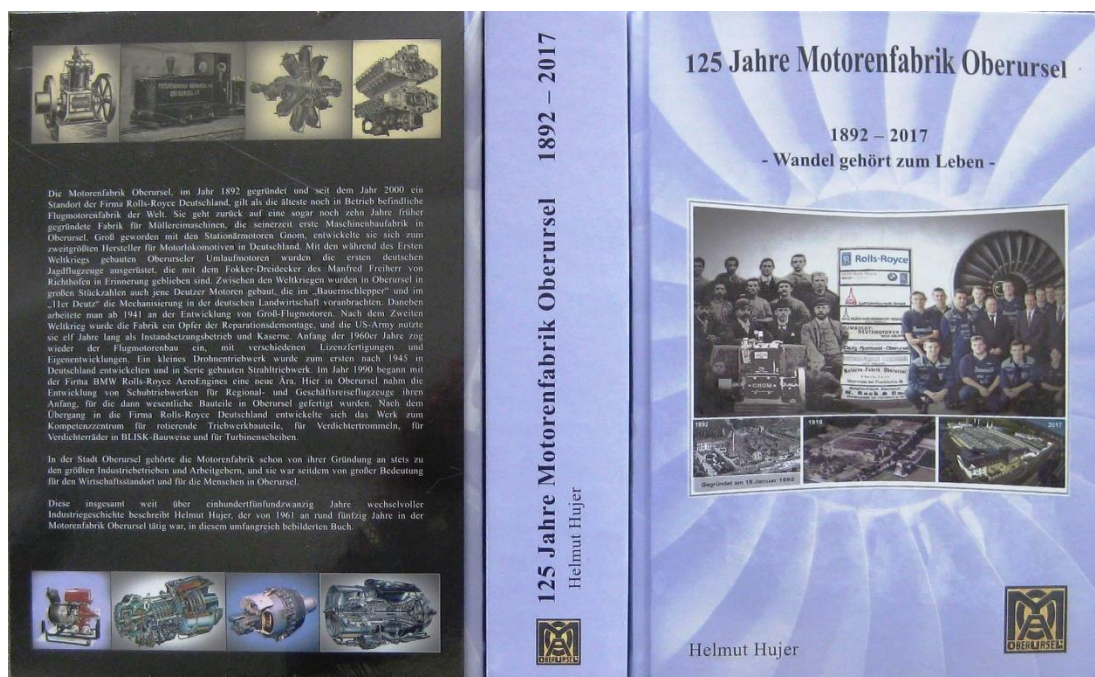
Ergänzungen und Korrekturen

zum Buch „125 Jahre Motorenfabrik Oberursel“

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

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

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



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

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

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

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

Korrekturverzeichnis

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

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

Wesentliche Ergänzungen

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

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

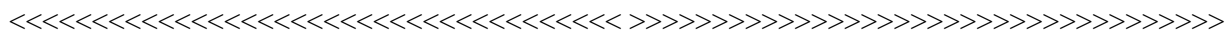
Übersicht

Seite / Kapitel	Kurzbeschreibung der Ergänzung
27 / 1.1	lSu: Ergänzende Informationen zur Geschichte der Schulen.
36 / 1.2	Geschichte der Ölmühle oberhalb der Wiemersmühle detailliert
49 / 1.3	rSo: Genehmigung der „Concession“ zum Betrieb der Werkskantine hinzu
68 / 2.1	Abschnitt „Die Schiffswinden – Erste Arbeitsmaschinen“ aktualisiert
87 / 2.2	lS: Adressdaten Berliner Niederlassung (1906) korrigiert und Informationen zur Zweigniederlassung Wien und Leiter Max Elias hinzu
92 / 2.2	Exkurs mit Informationen zu Nikolaus Calmano ergänzt
100 / 2.2	Informationen zur Villa Direktor Walter Kohl in Bad Homburg hinzu
112 / 2.4	Unterstützung „im Felde stehender“ Mitarbeiter ergänzt
131 / 2.4	Ergänzende Informationen zu MO-Besuchern von Richthofen und von Tutschek
139 / 2.4	rSo: Funktion Eduard Freise aktualisiert
144 / 2.4	rSu: Ergänzung zu in GB produzierten LE Rhone-Motoren
145 / 2.4	lSm: Informationen über die Wurzel der Flugmotorenfertigung in Russland in der 1912 in Moskau gegründeten Fabrik GNOM; Abbildung hinzu.
148 / 2.2	rSu (neu 149): Familiengrab Machenheimer
155 / 3.1	lSo: Funktion Eduard Freise aktualisiert
161 / 3.2	lSm: Informationen zu Änderungen Vorstand und Prokuren ergänzt
169 / 3.2	lSo: Zusammenfassung zu Dr. Felix Moos ergänzt
169 / 3.2	lSu: Werdegang Helmut Stein ergänzt.
196 / 4.1	lSu: Zu Jakob Usinger dessen Konstruktionsgesellschaft ergänzt
217 / 4.2	rSo: Informationen zur Auflösung des Fremdarbeiterlagers.
227 / 4.3	Text rSu: Anmerkung hinzu, Dz 710 eigentlich kein Boxermotor
228 / 4.3	Abbildung Einzylindermotor hinzu
229 / 4.3	Abbildung Kurbelgehäuse 16-Zylindermotor hinzu
230 / 4.3	Abbildung Ein- und Zwei-Zylindermotor auf Erprobungs-Prüfstand hinzu
238 / 4.3	Abbildung Panzer VIII „Maus“ hinzu
247 / 4.3	lSm: Medenus, Vorname Bernhard ergänzt (Info Tochter Karin Medenus)
242 / 4.3	lSm: Ausführungen zu Teil E des BIOS-Reports 343
251 / 4.4	lSm: Information über die beabsichtigte Verlegung der Hauptverwaltung und Führung der KHD AG nach Oberursel.

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

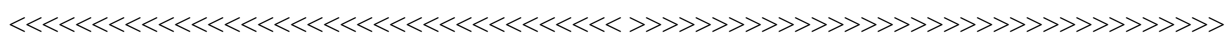
Textstellen mit wesentlichen Ergänzungen gemäß vorangestellter Übersicht

Geänderte Texte in [Schriftfarbe Blau](#)



Ergänzungen Seite 27 / Kapitel 1.1: Geschichte der Schulen

In Oberursel konnte sich eine Industrie ab Mitte des 19ten Jahrhunderts aus den schon seit dem frühen Mittelalter hier am Urselbach und an seinem großen Werkgraben betriebenen Mühlen entwickeln. Die Zeit der Napoleonischen Kriege hatte die Stadt Oberursel, die über Jahrhunderte zum Kurfürstentum Mainz gehört hatte, zunächst völlig verarmt und mit Kriegsschulden belastet hinterlassen. Mit dem Reichsdeputationshauptschluss war das Kurfürstentum bereits 1803 aufgelöst worden, und dabei war das Amt Königstein an Nassau-Usingen gefallen, das dann mit der Gründung des Herzogtums Nassau im Jahr 1806 Teil dieses neuen Staats geworden war. [Das aus über zwanzig zuvor selbständigen oder anderen Herrschaften zugehörigen Territorien gebildete neue Herzogtum musste sich jedoch zunächst innerlich konsolidieren, und so ging es auch mit Oberursel und seinem Gewerbe erst in den 1840er Jahren wieder etwas aufwärts. Das konnte sich in den 1850er Jahren mit der Gründung etlicher Gewerbe- und Industriebetriebe vor allem in der Textilbranche fortsetzen. Dieser wirtschaftlichen Belebung folgten auch eine Verbesserung der Finanzlage der Stadt und ein Aufschwung des städtischen und kulturellen Lebens. Der Anschluss an die Bahnlinie von Frankfurt nach Homburg brachte ab 1860 weiteren Auftrieb, und noch im gleichen Jahr wurde eine Spar- und Leihkasse gegründet. Schon 1850 hatte sich ein Gewerbeverein etabliert, der sich unter anderem um die Ausbildung gewerblicher Arbeitskräfte bemühte. 1855 wurde eine erste Postexpedition in Oberursel eröffnet, 1860 nahm ein Gaswerk den Betrieb auf, und 1864 gründete sich eine freiwillige Feuerwehr. 1862 richtete die Stadt in einem angekauften Haus eine Realschule für Knaben ein, die 1913 einen Neubau in der Liebfrauenstraße beziehen konnte, aus dem sich nach dem Zweiten Weltkrieg das Gymnasium entwickelte. Die Volksschule blieb bis zur Eröffnung der neuen „Bürgerschule“ \(spätere Schule Mitte\) im Jahr 1877 in dem 1825 ersten in Oberursel errichteten Schulhaus am Hollerberg 10. Zuvor war der Schulunterricht in verschiedenen Räumen abgehalten worden, wie in den Lehrerhäusern und in den Obergeschossen der früheren Michaelskapelle, eines Anbaus an den Turm der St. Ursula-Kirche. 1864 wurde eine Höhere-Töchter-Schule gegründet, aus der später das städtische Lyzeum hervorging.](#)



Ergänzungen Seite 36 / Kapitel 1.2: Geschichte Ölmühle oberhalb der Wiemersmühle detailliert

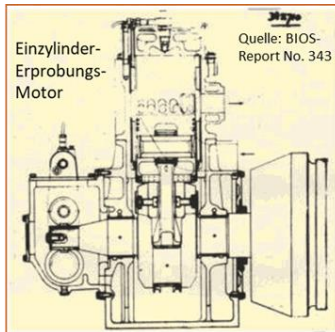
Der Bereich des bachaufwärts oberhalb des Fuhrwegs gelegenen Betriebes, an dem 1965 die Kirche St. Hedwig entstand, war ein schon sehr alter Mühlenstandort. Bereits in der „Hirschkarte“ von **1587** war hier, wo der Weg nach Königstein, dem Sitz des Oberamtes für Oberursel, das sumpfige Urselbachtal querte, die „Heusermühl“ eingezeichnet. [Im 18ten Jahrhundert soll hier ein Eisenhammer gearbeitet haben, auf dessen Anwesen 1814 die Frankfurter Kaufleute Gottfried Wilhelm Derschow und Conrad Krieger einen Kupferhammer errichteten, den fünften in Oberursel. Wegen dieser Konkurrenzsituation wandelte Derschow, mittlerweile als Alleineigentümer, den Betrieb 1833 zu einer Öl- und Mahlmühle um. 1836 übernahm Johann Hain das Anwesen, und im Dezember 1849 kauften es die Eheleute Johann und Katharina Hattermer aus Hattersheim, die 1861/62 auch die Marienkapelle am Borkenberg errichten ließen. 1861 ging die Mühle an deren Tochter Wilhelmina Adrian über und schließlich 1868 an deren drei Töchter, die sie im Oktober 1871 an Rudolph Pachten und das Ehepaar Ferdinand und Louise Pachten, geborene Pachten, verkauften. 1879 erwarben die Eheleute Carl Josef und Therese Klostermann das Anwesen mit der Ölmühle Pachten & Cie., die von 1883 bis 1889 als Actien-Gesellschaft Engelmühle firmierte. 1885 erwarb die Firma Filzfabrik Oberursel das Anwesen, um hier eine Filzfabrikation einzurichten. 1887 ersteigerte Rudolph Pachten den Betrieb für 70.000 Mark \(etwa 470.000 Euro nach Kaufkraft 2015\). Die Firma Filzfabrik Oberursel ging 1888 in Liquidation und ging über in die Filzfabrik Oberursel A. Schneider und Co.,](#)

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

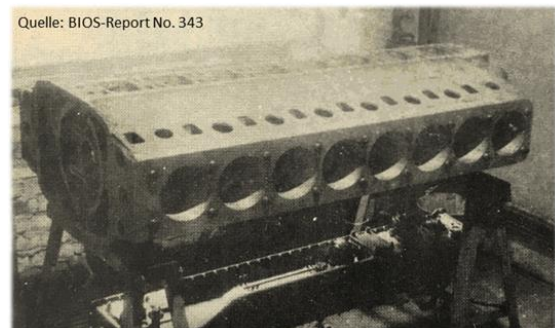
Anmerkung: Genau genommen war das kein Boxermotor, sondern ein 180 Grad V-Motor, bei dem jeweils ein Kolbenpaar auf ein gemeinsames Pleuellager wirkt. Wie in sämtlichen historischen Unterlagen, soll dennoch auch in diesem Buch bei dem Begriff Boxermotor geblieben werden.

Ergänzung Kapitel 4.3 um Abbildungen:

- Seite 224: **Abbildung Motorenprüfstände hinzu**
- Seite 228: **Abbildung Einzylindermotor hinzu**

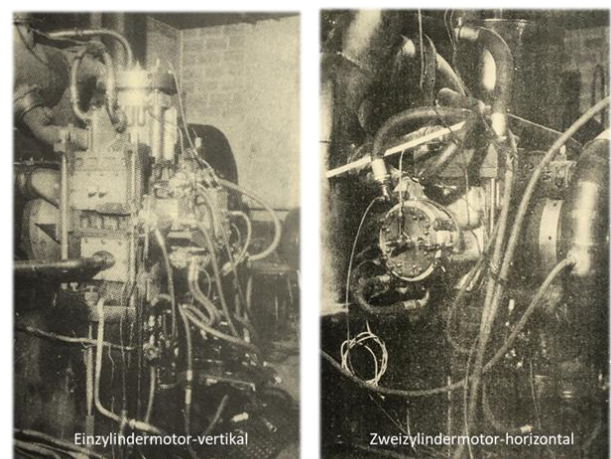


- Seite 229: **Abbildung Kurbelgehäuse 16-Zylindermotor hinzu**



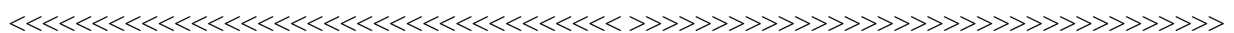
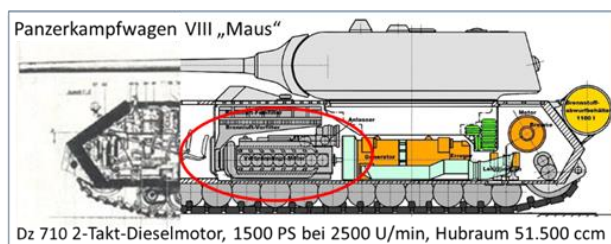
Zweigteiltes Kurbelgehäuse in Aluminiumguss, darunter Ölwanne

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



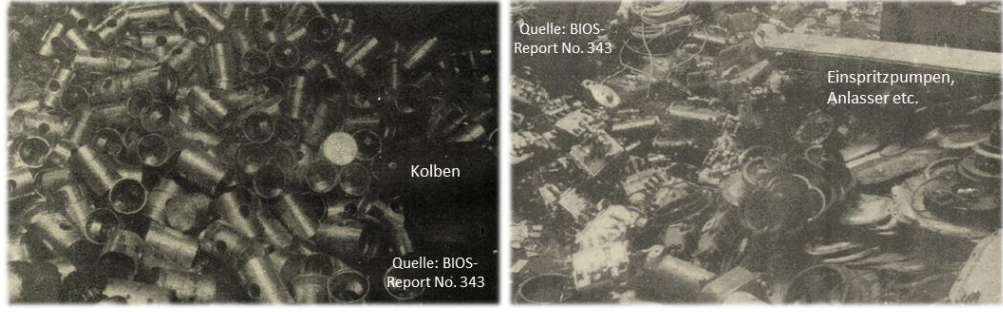
Baugruppenmotoren auf Erprobungsprüfständen in Halle 5 Quelle: BIOS-Report No. 343

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

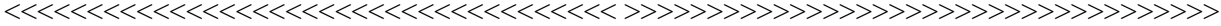


Ergänzungen Seite 242 / Kapitel 4.3: Ausführungen zu Teil E des BIOS-Reports 343

Abbildung aus BIOS-Report No. 343 hinzu

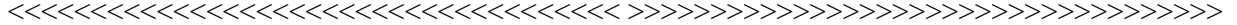


Weiterverwertung von zunächst von den Amerikanern achtlos zusammengeworfenen Bauteilen von A/F4M517-Motoren



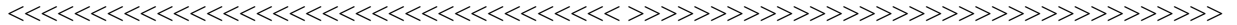
Ergänzungen Seite 295 / Kapitel 5.4: 1948 - Josef Neckermann in Oberursel (Abschnitt hinzu)

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



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

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



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

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



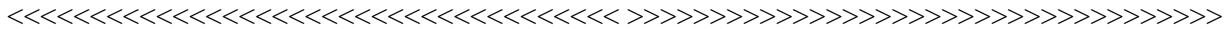
Werkfoto - Sammlung GKMO
Meisterbude mit Stechuhre und Stempelkarten

Ergänzungen Seite 652 / Kapitel 19.4: Nutzung des Urselbachs

Schon im Hochmittelalter, vor der Stadtwerdung von Oberursel im Jahr 1444, war der Große Werkgraben gebaut worden und hat die Stadt mit Wasser und ihre Mühlen und Gewerbebetriebe mit Energie versorgt. Auch unterhalb der Stadt reihten sich entlang des Urselbachs schon früh weitere Mühlen und Betriebe. Aber oberhalb der Stadt und der Abzweigung des Großen Werkgrabens, da floss das Wasser noch Jahrhunderte weitgehend unregelt durch das Tal entlang des Borkenbergs und überschwemmte dieses oftmals. Erst mit dem Bau der 1850 in Betrieb gegangenen Wollspinnerei und Strumpffabrik Wittekind & Co entstand zwischen den damals gegründeten Gewerbebetrieben eine Kette von sich aneinanderreihenden Werkgräben, wodurch auch der Wasserfluss reguliert wurde. Im Bereich der 1892 gegründeten Motorenfabrik begann die wirtschaftliche Nutzung des Urselbachs gut fünf Jahrzehnte zuvor in der vormaligen Wiemersmühle. Alleinige mechanische Kraftquelle war deren überschlächtiges Wasserrad.

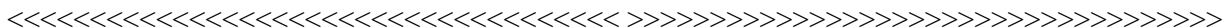
1890 Aufbau der **Druckwasserversorgung** in Oberursel. **Leitung von der Schürfung Hohemark entlang Altkönigstraße zur Stadt, Hochbehälter an Custine-Schanzen sowie am Borkenberg.** Die zunehmenden Wasserentnahmen im Taunus zehren an der Kraft des Urselbachs.

1899 **Weitere Hauptrohrleitung entlang der Chaussee von der Hohemark, Anschluss der Motorenfabrik an das Oberurseler Wasserleitungsnetz.**



Ergänzungen Seite 724 / Kapitel 20.1: Betriebsrats-Vertreter im Aufsichtsrat der MO

Mit dem am 04. Februar 1920 erlassenen Betriebsrätegesetz wurde erstmals in Deutschland der Anspruch der Arbeitnehmer auf eine gewählte Interessenvertretung gesetzlich verankert. **Wahrscheinlich Anfang 1922 löste so ein von Arbeitern und Angestellten gewählter gemeinsamer Betriebsrat den in der Motorenfabrik schon bestehenden Arbeitersausschuss ab. Der Betriebsrat entsandte fortan auch zwei Vertreter in den damit - nach der Erweiterung um zwei Vertreter der Motorenfabrik Deutz - auf neun Mitglieder anwachsenden Aufsichtsrat der Motorenfabrik Oberursel. Das waren vermutlich die Vorsitzenden des Betriebsrats, der Schlosser Karl Schröder aus Frankfurt und der Schlossermeister Christian Hofferberth aus Vilbel. Der Betriebsrat wurde jährlich neu gewählt, und so wurde Schröder schon 1923 von Philipp Schäfer aus Ober-Eschbach ersetzt, der dann 1929 von dem Schlosser Jacob Kilb aus Gonzenheim abgelöst wurde. Für Hofferberth zog 1923 Wilhelm Schultheis aus Niederhöchstadt in den Aufsichtsrat, der mit dem Kollegen Jacob Kilb und mit den sechs Vertretern der Eigentümerseite am 21. Oktober 1930 dem mit der Maschinenbau-Anstalt Humboldt AG am 17. Oktober geschlossenen Fusionsvertrag zustimmte, der das Aufgehen der Motorenfabrik Oberursel AG in der Humboldt-Deutzmotoren AG besiegelte.**



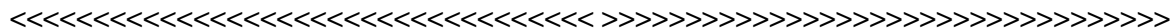
Ergänzung Seite 792 / Kapitel 21: Abbildungen Oberurseler alter und neuer Bahnhof hinzu



Foto Privat nach 1950
Erster Oberurseler Bahnhof der „Homburger Bahn“ von 1860

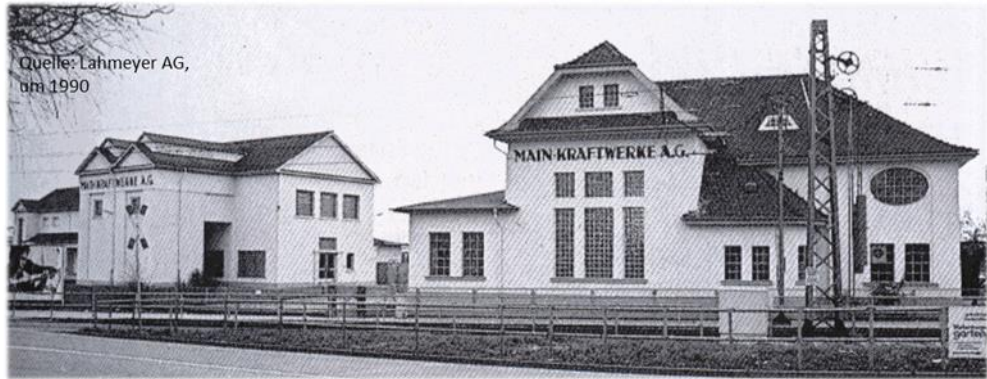


Der neue noch bestehende Bahnhof von 1901, rechts die Gaststätte mit Pavillon
StA-Ou
Prellbock als Endpunkt der Kleinbahn zur Hohemark →

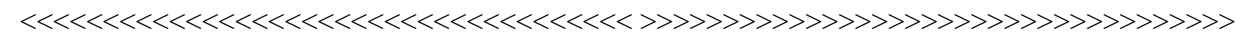


Ergänzungen Seite 810 / Kapitel 21: Umspannwerk 50 / 10 kV in Oberursel

Erläuterungstext
zu Abbildung
MKW-Station ge-
ändert



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

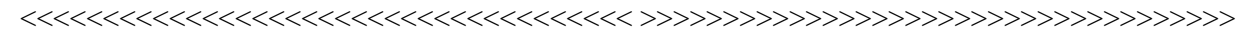


Ergänzungen Seite 812 / Kapitel 21: Umspannwerk Oberursel, Ergänzungen Text und Abbildung

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

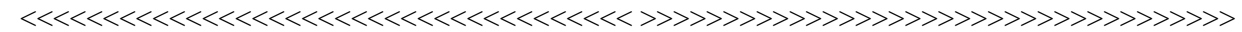


1936 in Oberursel errichtetes Umspannwerk 100 kV/10 kV



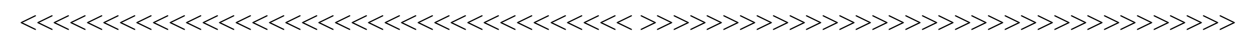
Ergänzungen Seite 813 / Kapitel 21: Wasserführung vom Fuchsborn

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



Ergänzungen Seite 854 / Kapitel 25: Geschichte der Lokomotive in Neuseeland ergänzt

Zumindest eine der Oberurseler Lokomotiven hat es bis auf die entgegengesetzte Seite des Globus geschafft. In Oberursel 1912 gebaut, kam die Lok mit der Baunummer 5774 im Jahr darauf in Neuseeland an und war dort zunächst im Straßenbau eingesetzt. Zuletzt arbeitete sie von 1940 bis 1945 in einer Quecksilbermine in Puhipuhi in Northland, von wo sie 1968 in das Museum of Transport and Technology in Auckland (MOTAT) gelangte. Nach einer ersten lauffähigen Restaurierung ließ man sie ab 1984 wieder verkommen. Eine 2005 angestoßene erneute Restaurierung nahm 2019 Fahrt auf und führte am 20. November 2022 zur ersten Präsentation eines Betriebslaufs vor der Öffentlichkeit.



Ergänzungen Kapitel 26:

Seite 861: Preisangaben für Gnom-Fahrrad-Einbaumotor ergänzt:

Die Lieferung des **zunächst für 2.700 und ab April 1921 für 2.800 Mark** angebotenen Motors konnte per Postpaket erfolgen. Der Einbau in ein vorhandenes Tourenrad wurde als wenig aufwändig beschrieben, das „Oberurseler Rad“ wurde – ohne Bereifung - für 927,50 Mark angeboten.

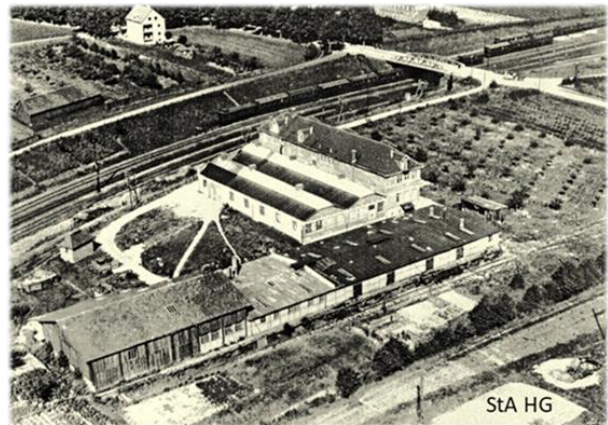
Seite 863: Gründungsgeschichte Columbus Motorenbau AG aktualisiert

Nach dem Ende der Produktion wollte die Motorenfabrik verständlicherweise **ihre Rechte** und **die** vorhandenen Materialbestände bestmöglich verwerten. **Schon im Februar 1922 konnte sie einen Übergabevertrag mit dem Kaufmann Kurt Spielmann in Düsseldorf mit folgenden Punkten schließen:**

- Spielmann **erhielt** die Restmaterialien aus der eingestellten Fabrikation des Fahrradmotors Gnom als Schrott, ausgenommen **waren** die etwa 300 bis 400 (!) Reparaturmotoren.
- Spielmann **erhielt eine** Kaufoption auf die Zeichnungen und Spezialwerkzeuge **und er erhielt** die bei der MO liegenden Schutzrechte **zu dem Motor.**
- **Spielmann stimmte zu,** dass er nichts unter den Namen Gnom oder Oberursel vertreiben darf.

Des Weiteren wurde Spielmann auf die noch immer mit der A.M.I. schwebenden Prozesse hingewiesen und darauf, dass der „in Konstruktion befindliche stärkere 1,5 bis 2 PS Fahrradmotor“, der angeblich für die Cito-Fahrradwerke in Köln Klettenberg entwickelt werden sollte, von der Vereinbarung ausgenommen war. Spielmann gründete daraufhin zusammen mit vier weiteren Gesellschaftern, der Firma Karl Padberg, dem Rechtsanwalt Dr. Gotthard Wielich und den Bankiers Dr. Bruno Padberg und Anton Padberg, sämtlich zu Düsseldorf, die **Columbus Motorenbau AG** mit Sitz in Oberursel und einem Grundkapital von 300.000 Mark. Die Aktiengesellschaft wurde am 5. September 1922 beim Amtsgericht Bad Homburg auf Grundlage des am 3. April 1922 festgestellten Gesellschaftsvertrags eingetragen. Sitz der Gesellschaft war im Haus Marktplatz 1, die Werkstätten wurden im ehemaligen Brauhaus in der Schulstraße 32 eingerichtet, dem späteren Ort des Stadtarchivs. Vorstände waren Kurt Spielmann und Dr. Franz Padberg. Als Technischer Direktor und gleichzeitig Konstrukteur wurde Eduard Freise bestellt, für den in der von der Gasmotorenfabrik Deutz beherrschten Motorenfabrik Oberursel kein Platz mehr war. Er war im Januar 1922 unter Gewährung einer Gratifikationszahlung ausgeschieden. Am 9. Dezember 1922 beschlossen die Gesellschafter, auch angesichts der schon galoppierenden Inflation, das Grundkapital auf 3.000.000 Mark zu erhöhen, was gerade mal einem Zeitwert von 390 US-Dollar oder rund 1.640 Goldmark entsprach (Helmut Stahl; Der Schein trägt; Bad Homburg 2003) und damit der Kaufkraft 2015 von 22.000 €.

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



Das Horex-Werk Ende der 1920er Jahre, vorn die 1920 errichteten Schuppen der Rex Conservenglas Gesellschaft

Seite 864: Foto Horex-Werk hinzu →

