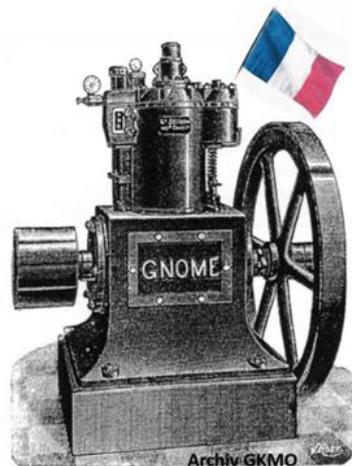




Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V.

Helmut Hujer

Es begann mit Willy Seck und Louis Seguin - Die Motorenfabrik Oberursel



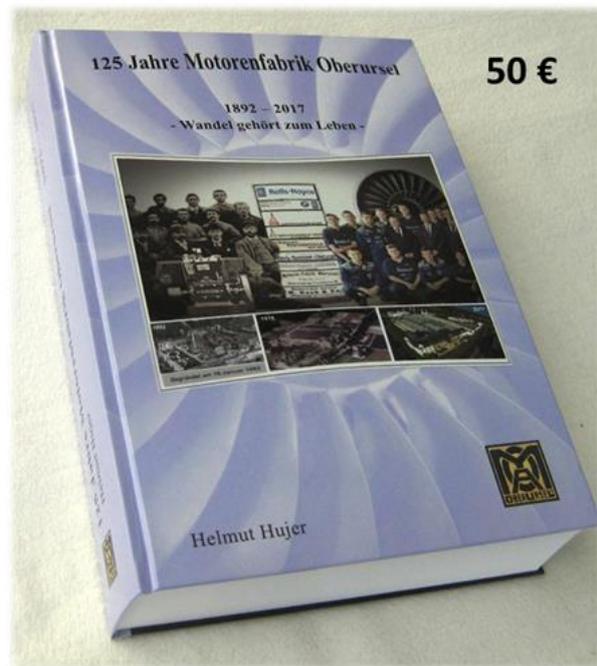
Sonderdruck des Beitrags von Helmut Hujer im
Jahrbuch Hochtaunuskreis 2015 mit Schwerpunktthema
Der Taunus und Frankreich - Deutsch-französische Beziehungen

© Alle Rechte beim Autor

Dieses Jahrbuch kann bezogen werden über den Buchhandel (ISBN 978-3-95542-110-6) und den
Bürger-Informations-Service im Landratsamt, Ludwig-Erhard-Anlage 1-5, 61352 Bad Homburg

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 Werksgeschichte 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 Werkmuseum 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.

Es begann mit Willy Seck und Louis Seguin - Die Motorenfabrik Oberursel

Bei blauem Himmel können über dem Frankfurter Raum oftmals die unregelmäßigen weißen Gitterlinien beobachtet werden, die von dahindüsenden Flugzeugen gezogen werden. Wer mag ahnen, dass sehr viele dieser Kondensstreifen von Triebwerken stammen, in denen unermüdlich auch etliche Bauteile arbeiten, die in der nahen Motorenfabrik Oberursel, heute ein Standort von Rolls-Royce Deutschland, hergestellt worden sind?

Da ist zunächst einmal die große Familie mit den Triebwerken der eigenen Mutterfirma Rolls-Royce, daneben aber auch die weit verbreitete Triebwerksbaureihe CFM56 der Firma CFM International. In diesem Gemeinschaftsunternehmen haben sich 1974 der US-amerikanische Triebwerkshersteller General Electric und die französische SNECMA zusammengefunden, um gemeinsam diese neue Triebwerksbaureihe für Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge herzustellen. Mittlerweile startet alle 2,5 Sekunden ein von CFM56- Triebwerken angetriebenes Flugzeug, vor allem die verschiedenen Mitglieder der Airbus 320- und der Boeing 737- Familien, sowie der Airbus 340. Dass im Werk Oberursel von Rolls-Royce Deutschland überhaupt Bauteile für die Triebwerke CFM56 dieses Wettbewerbers hergestellt werden, ist ein Erbe der vormaligen KHD-Luffahrttechnik GmbH aus den 1980er Jahren.

Am Anfang steht der Oberurseler GNOM

Die Urzelle dieser Oberurseler Firma wiederum, die Motorenfabrik Oberursel, konnte schon bald nach ihrer eigenen Gründung eine wesentliche Rolle in der Vorgeschichte der heutigen Triebwerksfirma SNECMA in Frankreich spielen. Und vielleicht gäbe es heute diese Firma SNECMA, die 1945 aus der in Gennevilliers bei Paris ansässigen „Société des Moteurs Gnome“ hervorgegangen ist, gar nicht in dieser Form, wenn

nicht Willy Seck 1892 in Oberursel seinen erfolgreichen Stationärmotor GNOM entwickelt und zum Grundstein der Motorenfabrik Oberursel gemacht hätte. Denn damit beginnt auch eine Verknüpfung der Geschicke dieser beiden Unternehmen, aus der sich insbesondere für die Motorenfabrik Oberursel schicksalhafte Wendungen ergeben werden, die letztlich zu dem heutigen Standort von Rolls-Royce Deutschland führen sollen.



Abb. 1: Der Oberurseler „GNOM“ von 1892

Willy Seck und Louis Seguin – Der GNOM geht nach Frankreich

Diese Geschichte beginnt mit zwei jungen Ingenieuren. Hier ist es Willy Seck, der Vater des Stationärmotors GNOM und Mitbegründer der Motorenfabrik Oberursel, und dort ist es der Franzose Louis Seguin. Seguin hat 1895 in Gennevilliers bei Paris seine erste Werkstatt für Motoren gegründet,

und sogleich die Lizenz zum Bau von Willy Secks mittlerweile schon recht erfolgreichen GNOM- Motoren erworben. Angeblich aber haben sich die beiden etwa gleichaltrigen Männer bereits Ende der 1880er Jahre an der Technischen Hochschule in Darmstadt kennengelernt, an der Willy Seck Maschinenbau studiert hat, und an der Louis Seguin ein Auslandssemester absolviert haben soll. Die von Louis Seguin in Gennevilliers nach Oberurseler Lizenz hergestellten Stationärmotoren finden auch in Frankreich guten Anklang, dort unter dem ins Französische übertragenen Namen „GNOME“. Und so wirken, hier in Deutschland der „GNOM“ und dort in Frankreich der „GNOME“, als Motoren des Aufschwungs für unsere beiden hier betrachteten Unternehmen.

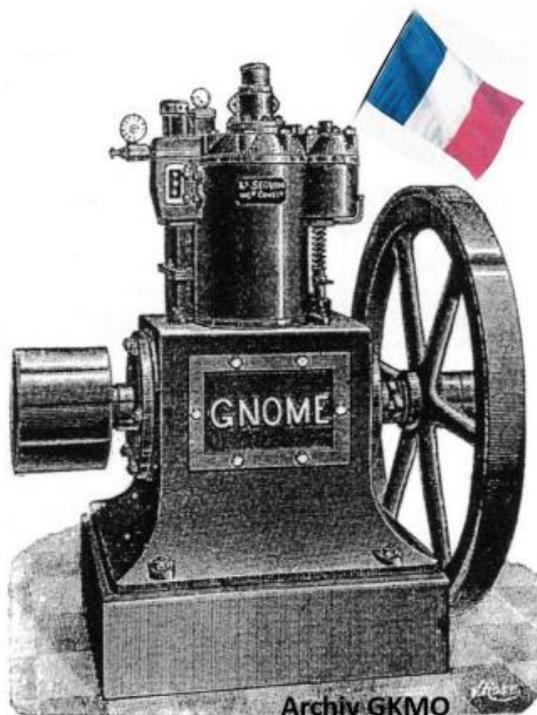


Abb. 2: Der französische Lizenzmotor „GNOME“

Vom Oberurseler Stationärmotor zum Moteur Rotatif „Gnome“

Der robuste Motor mit den deutschen Wurzeln verleiht Louis Seguins Unternehmen guten Schwung, und so stellt er es im Juni 1905 auf breitere Beine. Zusammen mit seinem Halbbruder Laurent gründet Louis Seguin die bereits erwähnte „Société des

Moteurs Gnome“, um vorwiegend Automobilmotoren herzustellen. Doch schon bald werden die Brüder von der besonders in Frankreich damals um sich greifenden Begeisterung für die Fliegerei erfasst, und so wagen sie sich im Jahr 1907 an die Entwicklung eines Flugmotors. Dabei setzen sie, ganz anders als beim schweren, wassergekühlten Stationärmotor GNOM, auf das ungewöhnliche Prinzip des umlaufenden Zylindersterns bei feststehender Kurbelwelle. Bauartbedingt ist ein solcher luftgekühlter Motor wesentlich leichter als ein leistungsgleicher wassergekühlter Motor - ein entscheidender Vorteil, denn die noch jungen Flugapparate „schwerer als Luft“ tun sich ohnehin schwer, allein ihr eigenes Gewicht in die Lüfte zu tragen.

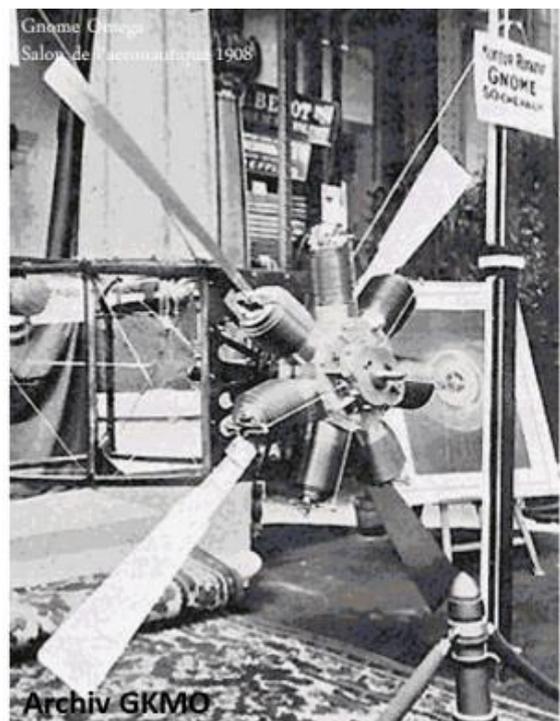


Abb. 3: Debut des Umlaufmotors Gnome 1908

Ihren ersten funktionsfähigen Siebenzylinder-Umlaufmotor, den sie wie ihren früheren Lizenzmotor aus Oberursel „Gnome“ taufen, können die Gebrüder Seguin bereits im Dezember 1908 auf der Pariser Automobilausstellung vorstellen, der die Luftfahrtsektion damals noch angegliedert war.

Der Motor erregt sogleich großes Interesse, und sein Siegeszug in der damaligen Flie-

gerei bringt ihn auch schnell über den Rhein nach Deutschland. Hier bauen zwar ebenfalls einige Konstrukteure ihre Flugmotoren, darunter gibt es auch Entwicklungen zu Umlaufmotoren, doch das Erfolgsrezept des französischen Motors vermögen sie nicht nachzuahmen. Und so greift mancher der deutschen Flieger auf den erfolgreichen Franzosen zurück - bis sich eine formale Hürde in den Weg schiebt. Es sind die Teilnahmeregeln für die jetzt auch in Deutschland veranstalteten Flugwettbewerbe. Die dabei lockenden Preisgelder stellen insbesondere staatliche Institutionen und das Militär, und dort ist im Wettfeiern der Nationen zu dieser neuen Technik eine Abhängigkeit vom Ausland unerwünscht. So kommt es zu einer Zulassungsbeschränkung auf nur in Deutschland selbst hergestellte Fluggeräte, Motoren und Komponenten. Das Interesse an dem leistungsstarken französischen Umlaufmotor bleibt jedoch ungebrochen, was den Gedanken einer Lizenzfertigung aufkommen lässt.

Die Motorenfabrik Oberursel macht das Rennen, sie erwirbt im August 1913 die Nachbaulizenz für die verschiedenen Baugrößen des französischen Flugmotors von der Société des Moteurs Gnome. So kann der Nachfahre des klotzigen Auswanderers GNOM als filigraner Umlaufmotor Gnome schließlich nach Deutschland zurückkommen, an den Stammsitz seiner Vorfahren, nach Oberursel. Das war vor nunmehr gut einem Jahrhundert.

Im Steigflug mit dem französischen Gnome

Bis dahin ist in Oberursel eher schweres Gerät gebaut und in die halbe Welt geliefert worden. Neben den weiterentwickelten Abkömmlingen des ursprünglichen GNOM-Motors sind dies von solchen Motoren angetriebene Lokomobile, selbstfahrende Maschinen zur Holzerkleinerung, Motorwinden, und insbesondere Motorlokomotiven. Aber es ist der Einstieg in den Flugmotorenbau, der den künftigen Weg der Mo-

torenfabrik Oberursel entscheidend beeinflussen soll.

Der bald hereinbrechende Weltkrieg führt zu einer rasanten Entwicklung der Militärfliegerei und somit auch immensen Nachfrage nach Flugmotoren. Wenn anfangs des Krieges auch nur leichte Aufklärungsflugzeuge zum Einsatz kommen, so bekämpfen sich deren Piloten bald schon gegenseitig mit Pistolen, Gewehren und Handgranaten. Und weniger als ein Jahr später entstehen mit starr eingebauten und durch den Propellerkreis schießenden Maschinengewehren die ersten wirklichen Jagdflugzeuge. In Deutschland sind das zunächst die Fokker-Eindecker, exklusiv angetrieben von Oberurseler Umlaufmotoren.



Abb. 4: Fokker- Jagdflugzeug mit Oberurseler Siebenzylinder 80 PS Umlaufmotor U 0

So jagen also deutsche und die französische Piloten einander in Flugzeugen, die von Motoren des gleichen Stamms angetrieben werden, hier der nachgebaute Oberurseler Umlaufmotor, dort der originäre moteur rotatif „Gnome“. Die aus dieser Zeit noch in Erinnerung gebliebenen deutschen Fliegerasse Oswald Boelcke, Max Immelman und Manfred Freiherr von Richthofen

werden viele ihrer Luftsiege in Jagdflugzeugen mit Oberurseler Motoren erringen – und darin letztlich zu Tode kommen. Auch der Krieg frisst seine Kinder.

Der ansteigende Bedarf an Flugmotoren, bis zum Kriegsende werden in Oberursel über 3000 Stück hergestellt, führt zu umfangreichen baulichen Erweiterungen der Motorenfabrik. Ihren krönenden Abschluss findet dies in dem 1916 begonnenen und 1918 vollendeten Bau des Verwaltungsgebäude und der dahinter angeordneten geräumigen Fertigungshallen. Dieses imposante und trotz der Kriegszeit sehr repräsentativ gestaltete und ausgestattete Verwaltungsgebäude wertet das Erscheinungsbild des Werkes seitdem unübersehbar auf, und es wird zu einem Identitätsstifter in der weiteren wechselvollen Geschichte des Werks.

Adieu Umlaufmotoren - und ein weiterer Weltkrieg

Mit dem Ende des fürchterlichen Weltkriegs endet schnell auch die Flugmotorenfertigung in Oberursel, und damit das zweite Kapitel in der Verknüpfung der Motorenfabrik Oberursel mit der Motorenfabrik der Seguins im benachbarten Frankreich. Die mit dem Krieg entstandene Funkstille zwischen den beiden Unternehmen soll fünf weitere Jahrzehnte anhalten.

Die Motorenfabrik Oberursel muss bald in eine Interessengemeinschaft mit der mächtigeren Gasmotorenfabrik Deutz eintreten, baut fortan deren Dieselmotoren, und geht 1930 ganz in der Humboldt-Deutzmotoren AG auf. Im Zweiten Weltkrieg wird das Werk in Oberursel grundlegend modernisiert, und zu einem Flugmotoren-Entwicklungswerk ausgebaut. Derart aufgewertet wird es anschließend zum begehrten Objekt einer kompletten Reparationsdemontage durch die Siegermächte. Die für 6000 PS ausgelegten, modernen Flugmotorenprüfstände begehren die Franzosen für ihre wieder aufstrebende Flugmotorenent-

wicklung. Und auch die speziellen Fenster und Türen des Turmprüfstandgebäudes gehen nach Frankreich, ebenso die Motoren, Generatoren und Schalteinrichtungen der werkseigenen Elektrozentrale. Abgesehen von der bald wieder im ehemaligen Turmprüfstandgebäude aufkeimenden Fertigung von Motorenbauteilen für das Kölner Stammwerk bleibt die Motorenfabrik bis Mitte 1956 von der US-Army besetzt. Danach ist eine umfassende Instandsetzung des Werkes unumgänglich, ebenso wie die Ausstattung mit einem neuen Maschinenpark, bevor im Jahr 1959 mit der Lizenzfertigung des britischen ORPHEUS-Triebwerks wieder Flugmotoren hergestellt werden können. Als diese dritte und bis heute währende Phase des Flugmotorenbaus in Oberursel ihren Aufschwung nimmt, ist noch nicht zu erahnen, dass dies schon den Weg bahnt für ein weiteres Kapitel in der Geschichte mit den industriellen Nachfahren des Louis Seguin in Gennevilliers.

Dort in Frankreich hat nach dem Ende des Ersten Weltkriegs die zwischenzeitlich zur „**Société des Moteurs Gnome et Rhone**“ erweiterte Firma, ähnlich wie die Motorenfabrik Oberursel, ohne marktfähiges Produkt dagestanden. Das Prinzip des Umlaufmotors war mit den gewachsenen Flugleistungen an seine technischen Grenzen gestoßen, und die Entwicklung anderer Motorenbauarten hatte man versäumt. So muss es zunächst mit der Lizenzfertigung britischer Flugzeugmotoren weitergehen, bis auch die Fertigung selbst entwickelter Motoren wieder in Gang kommt. Das alles endet jedoch schon 1940 mit der deutschen Besetzung. Fortan müssen die Franzosen, wenn auch widerwillig, deutsche Flugmotoren BMW 801 produzieren. Dem machen die Alliierten dann im Mai 1944 ein jähes Ende, indem sie die historischen Werksanlagen in Gennevilliers in Schutt und Asche legen. Damit gehen dort im Bombenhagel, ähnlich wie bei der besatzungsbedingten Vernichtung in Oberursel, viele Zeugnisse der Vergangenheit unter. Zwölf Monate spä-

ter wird das Unternehmen verstaatlicht, wie die meisten französischen Luftfahrtunternehmen, und in die neue Firma „Société Nationale d'Études et Construction de Moteurs d'Aviation“, kurz SNECMA, überführt. Unter der Leitung von Hermann Östlich, der während des Krieges bei BMW die Entwicklung des Turbinenstrahltriebwerks 003 geleitet hat, beginnt bald der steile Aufstieg der SNECMA zum mächtigen Triebwerkshersteller.

Neue Partnerschaften

Dem verheerenden Zweiten Weltkrieg folgen schließlich die Annäherung und die Aussöhnung zwischen den vorherigen Erzfeinden Deutschland und Frankreich. Die

weiteres französisches und deutsches Flugzeug.

Angetrieben werden die AlphaJet von zwei Triebwerken „Larzac 04“ des Entwicklungskonsortiums „Groupement Turboméca-SNECMA“. An der 1976 aufgenommenen Serienfertigung der Triebwerke sind, neben den zwei genannten französischen Entwicklungsfirmen, noch die beiden damaligen deutschen Triebwerksfirmen beteiligt, die MTU in München und die Klöckner-Humboldt-Deutz AG mit ihrem Werk in Oberursel. Und so finden die vormalige Motorenfabrik Oberursel und die Nachfolgefirma von Louis Seguins Société des Moteurs Gnome erneut und ein drittes Mal zusammen.



vielfältigen Gemeinschaftsvorhaben in Politik und Gesellschaft werden bald ergänzt von solchen in der Wirtschaft und beim schon wieder entstandenen Militär. Zu einem der bedeutendsten bilateralen Rüstungsvorhaben entwickelt sich die gemeinschaftliche Herstellung und Nutzung eines Strahltrainer- und Nahunterstützungsflugzeugs, des „AlphaJet“. Das deutsch-französische Regierungsabkommen wird 1972 geschlossen, und schon im Oktober 1973 steigt mit dem französischen AlphaJet 01 das erste Erprobungsflugzeug in den Himmel Frankreichs. Im Jahr darauf folgen der deutsche AlphaJet 02 in die Flug- und Systemerprobung, und noch jeweils ein

Abb. 5: 1974 - Französische und deutsche AlphaJet Erprobungsflugzeuge 01 bis 04

Im gleichen Boot – das Triebwerk Larzac

Schon bei der Herstellung dieser Larzac-Triebwerke bahnt sich sehr schnell eine recht partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Firmen über den Rhein hinweg an. Diese wird getragen von den vielen beteiligten Mitarbeitern auf allen Hierarchieebenen und aus vielen Funktionsbereichen, und während der folgenden zwei Jahrzehnte kann sich mancher freundschaftliche Kontakt entwickeln. Dabei mutet es in der Rückschau fast schmerzlich an, dass die gemeinsame Vorgeschichte unserer Firmen allenfalls oberflächlich oder gar

nicht bekannt war. Mit den mehrmaligen Brüchen in der Geschichte der Oberurseler Motorenfabrik war das Wissen über diese eigene Geschichte weitgehend untergegangen, und ein bis zu den Wurzeln reichendes Traditionsbewusstsein somit nicht vorhanden.

Im Dezember 1977 kann das Oberurseler KHD- Werk das erste hier montierte und abgenommene Larzac- Triebwerk an die Bundeswehr ausliefern. Neben der gleichmäßig auf die vier Kooperanten aufgeteilten Bauteilefertigung hinaus werden in Oberursel nämlich alle für die Bundeswehr bestimmten, insgesamt 420 Larzac-Triebwerke montiert und abgenommen. Auf der französischen Seite erfolgt dies bei der Kooperationsfirma SNECMA.



Abbildung 6: Das Triebwerk Larzac 04

Die in Oberursel hergestellten Bauteile gehören allerdings überwiegend zum Konstruktionsanteil der anderen Kooperationsfirma, der Turboméca. Und so können sich auch zu dieser zweiten französischen Triebwerksfirma im Süden des Landes gleichermaßen intensive und partnerschaftliche Kontakte entwickeln. In dieser in Bordes an den Ausläufern der Pyrenäen gelegenen Firma hat man nach dem Krieg mit deutschen Ingenieuren die Entwicklung von Luftfahrtturbinen aufgenommen, wobei sich das bald auf Kleingasturbinen und dabei zunehmend auf Hubschrauberantriebe konzentriert hat. Auch diese Kontakte sollen viele Jahre später weitere Früchte tragen.

Denn beim Auswahlverfahren für das Triebwerk des Transporthubschraubers NH 90 der Bundeswehr wird sich das RTM 322-Triebwerk von Rolls-Royce und Turboméca gegen die US-amerikanische Konkurrenz durchsetzen, was auch Dank tatkräftiger Hilfe ist aus Oberursel gelungen ist.

Die Herstellung und die Systembetreuung der deutschen AlphaJet-Flugzeuge ist der damaligen Firma Dornier in Oberpfaffenhofen übertragen worden. Die Bundeswehr hat ihre ersten AlphaJet 1979 in Dienst genommen, und damit ist die binationale Zusammenarbeit über die Landesgrenzen hinweg auf die zivilen und militärischen Stellen bei den Zulassungsbehörden, den Unterstützungs- und Versorgungseinheiten und bei den anderen Instandsetzungseinrichtungen ausgedehnt worden. Die sprachliche Verständigung, der selbstbewusste Franzose blieb gern bei seiner Muttersprache, hat sich manchmal als etwas problematisch erwiesen, aber auch das hat sich irgendwie eingeschliffen. In offiziellen Besprechungen und Konferenzen war die französische Sprache vorgegeben, so dass man auf die Hilfe von Dolmetschern angewiesen war. Das war nicht immer problemfrei. So ist es vorgekommen, dass die Delegationen eine ganze Weile mit steigendem Unverständnis aneinander vorbei diskutiert haben, weil die einen glaubten, man spreche über die Kraftstoffpumpe, die anderen aber waren bei der Ölpumpe.

Der Streitkräfteabbau nach dem Ende der großen Ost-West-Konfrontation hat schließlich zu der Ausmusterung des Waffensystems AlphaJet bei der Bundeswehr geführt, und damit zum Wegfall der Betreuungsleistungen durch die Industrie. Die auf vielen Ebenen eingespielten Arbeitskontakte mit den französischen Kollegen haben sich damit zwangsläufig auf noch verbliebene Restaktivitäten reduziert, wie die Ersatzteilefertigung oder die spätere Wiederinbetriebnahme von stillgelegten deutschen Larzac-Triebwerken für Fremdkunden.

Die Früchte aus dem Larzac-Programm

Das Larzac-Programm hat so den beteiligten Mitarbeitern schon allein durch die Berührungsmöglichkeiten mit der französischen Arbeitsweise, Lebensart und Kultur wertvolle Erfahrungen ermöglicht, es war aber auch ein Türöffner für die Oberurseler Motorenfabrik in eine andere Welt, die Welt der Verkehrsluftfahrt. Das hat sich folgendermaßen ergeben:

Für die anstehende Beschaffung neuer Mittelstreckenflugzeuge hat die Lufthansa Anfang der 1980er Jahre auch vor der Triebwerksfrage gestanden. Bei dem konkurrierenden V 2500 Triebwerksprogramm, an dem auch Rolls-Royce beteiligt war, hatten sich Verzögerungen in der Entwicklung ergeben, und so fiel die Entscheidung schließlich zu Gunsten des Triebwerks CFM56 von General Electric und SNECMA. Nun sollte aber, ähnlich wie das bei dem V 2500 Triebwerk mit der Münchener MTU der Fall war, ein deutscher

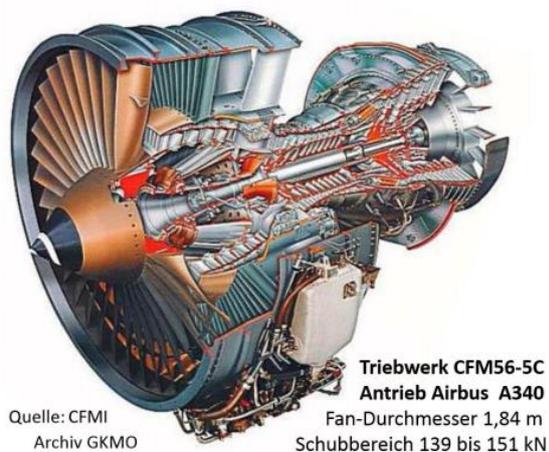


Abb. 7: Das Triebwerk CFM56 für den A340

Hersteller am CFM56- Programm beteiligt werden. Dies zu arrangieren war Sache der französischen Partnerfirma von CFM International, der SNECMA. Und nun können die im Larzac-Programm gewachsenen Kontakte zwischen KHD und SNECMA ihre Wirkung entfalten. Die Sache läuft erfolgreich, KHD wird 1986 „Risk and Revenue Sharing Partner“ der SNECMA, zunächst im Programm CFM56-5A für den Airbus A 320.

Damit ist KHD also kein bloßer Unterlieferant, sondern ein Teilhaber, wenn auch ein kleiner, an einem großen Triebwerksprogramm, mit all seinen Risiken und mit seinen Erträgen. Aber noch war eine weitere Hürde auf dem Weg in diese neue Welt der Zivilluftfahrzeuge zu überwinden, die Zulassung durch die zivilen Luftfahrtbehörden. Auch dieser bekanntlich aufwändige Prozess wird termingerecht bewältigt, und so können im Jahr 1987 die ersten Bauteilsätze ausgeliefert werden, vor nunmehr fast drei Jahrzehnten.

Diese Zulassung als Hersteller für zivile Triebwerke soll sich bald als Joker im weiteren Spiel für das Oberurseler Werk erweisen.

Eine neue Ära - unter dem Logo von Rolls-Royce

Nur wenige Jahre nach dem Einstieg in das zivile Triebwerksgeschäft bahnt sich für die Oberurseler Motorenfabrik erneut eine schicksalhafte Wendung an. Während nämlich die Mutterfirma der Oberurseler KHD-Luftfahrttechnik GmbH, die KHD AG in Köln, in zunehmende wirtschaftliche Bedrängnis gerät, bemüht sich die florierende Münchener BMW AG um den Wiedereinstieg in ihr Gründungsgeschäft, den Flugmotorenbau. Schließlich findet BMW in der britischen Triebwerksfirma Rolls-Royce den geeigneten Partner, und bei KHD den Betrieb in Oberursel mit der so wertvollen zivilen Zulassung. BMW greift zu, kauft die Oberurseler Motorenfabrik, und bringt diese in die im Juli 1990 gegründete Firma BMW Rolls-Royce GmbH mit Sitz in Oberursel ein. Und seit diesem Tag steht dieses Oberurseler Werk, mit seinen Arbeitsplätzen und mit seinem Steueraufkommen, auf diesem Fundament! In Oberursel beginnt die Entwicklung der neuen Triebwerksfamilie BR 700, die drei Jahre später im neu errichteten Werk in Dahlewitz südlich von Berlin fortgesetzt wird. Anfang des Jahres 2000 wird das Unternehmen eine hundertprozentige Tochter der weltweit agierenden Rolls-Royce

