

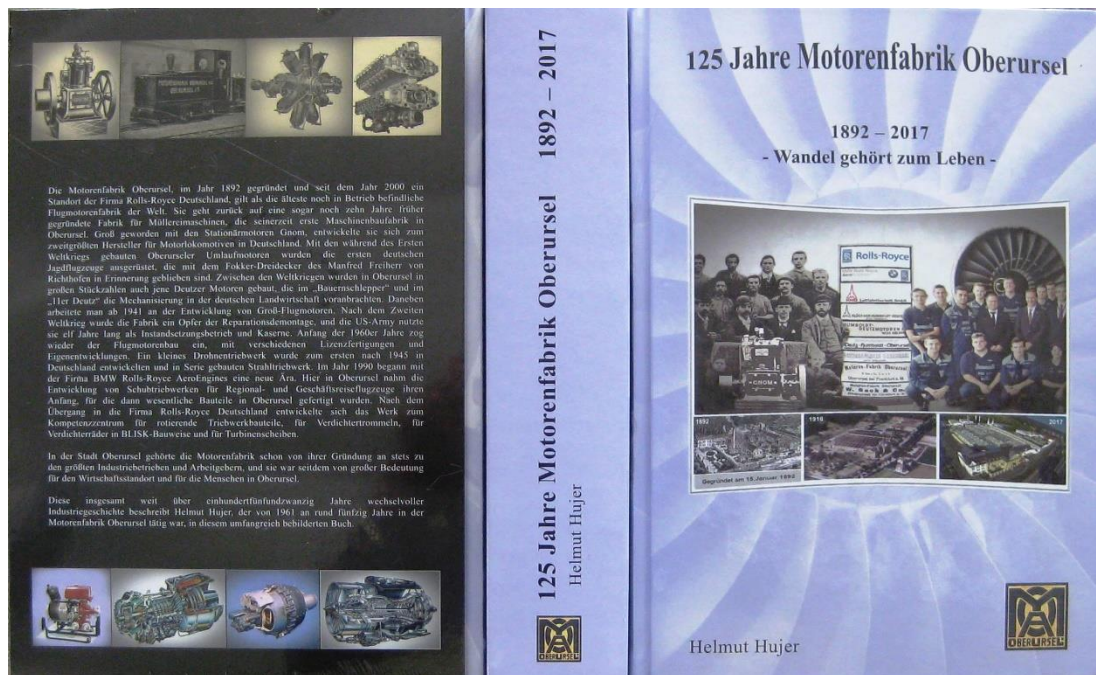
# Korrekturverzeichnis und Ergänzungen

## 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](mailto:hujer.helmut@t-online.de) – Tel. 06081/3611

Bezug des Buchs beim Herausgeber oder beim Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V.

Schutzgebühr 50 €

© 2017 beim Herausgeber – Alle Rechte vorbehalten. Auch der auszugsweise 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
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, und 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“.
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
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“.

## Wesentliche inhaltliche Ergänzungen

Aus nachträglich erschlossenen Informationen und Unterlagen haben sich folgende wesentliche inhaltliche Ergänzungen ergeben. Die von solchen Ergänzungen 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.
87 / 2.2	lSu: Informationen zur Zweigniederlassung Wien und ihrem Leiter Max Elias hinzu.
145 / 2.4	lSm: Informationen über die Wurzel der Flugmotorenfertigung in Russland in der 1912 in Moskau gegründeten Fabrik GNOM.
161 / 3.2	lSm: Informationen zu Vorstandsmitglied Emil Meissner präzisiert.
169 / 3.2	lSo: Ausscheiden von Dr. Felix Moos präzisiert.
169 / 3.2	lSu: Werdegang Helmut Stein ergänzt.
217 / 4.2	rSo: Informationen zur Auflösung des Fremdarbeiterlagers.
251 / 4.4	lSm: Information über die beabsichtigte Verlegung der Hauptverwaltung und Führung der KHD AG nach Oberursel.
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
724 / 20.1	rSm: Namen der Betriebsrats-Vertreter im Aufsichtsrat ergänzt.

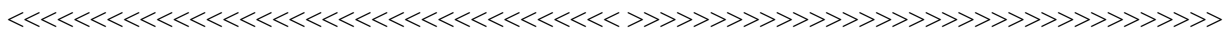
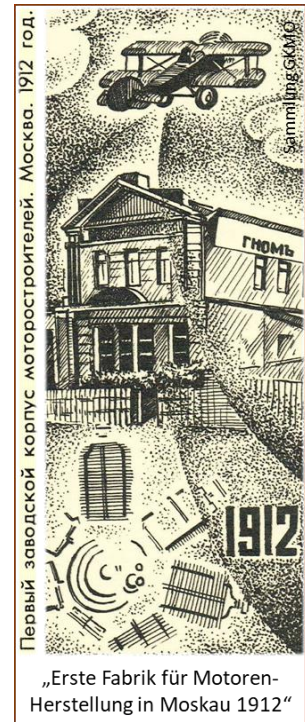


**Ergänzungen Seite 145 / Kapitel 2.4: Flugmotorenfertigung in Russland, Fabrik GNOM**

Die Kriegsproduktion im gegnerischen **Italien** erreichte etwa 38.000 Flugmotoren, und die **US-Amerikaner** produzierten mit der erst Anfang 1918 aufgenommenen Massenherstellung noch über 22.000 ihrer Liberty-Motoren.

Zur Anzahl der in **Russland** während des Ersten Weltkriegs produzierten Flugmotoren liegen keine belastbaren Informationen vor, über eigene Konstruktionen ist nichts bekannt. Neben den Lizenzbauten wurden Motoren und Ersatzteile insbesondere aus Frankreich bezogen. Begründet wurde die russische Flugmotorenindustrie mit dem Ende **1912** von einer französischen Aktionärs-gesellschaft in Moskau gegründeten Werk „GNOM“. Unter der Leitung des Belgiers Ferron sollten hier jährlich zunächst 60 der Siebenzylinder-Umlaufmotoren Gnome-Lambda mit 80 PS Leistung produziert werden. Im Sommer 1915 begann der Umstieg auf die moderneren und leistungsstärkeren Neunzylinder le Rhone-Motoren, die noch bis in die 1920er Jahre in dem 1918 in „Ikar“ umbenannten Unternehmen produziert wurden. Nach dem Zusammenschluss mit anderen Werken wurde das Unternehmen 1927 nach dem Bolschewiki-Führer „M. W. Frunse“ umbenannt und 1941 von Moskau nach Kuibyschew (seit 1990 wieder Samara) verlagert.

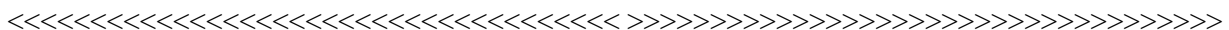
(Quelle: Buch eines russischen Autorenkollektivs; **МОТОРОСТРОИТЕЛИ** <“Motorenbau“ > 1912 bis 1992; Samara 1992)



**Ergänzungen Seite 161 / Kapitel 3.2: Vorstandsmitglied Emil Meissner**

Damit trat die Interessengemeinschaft in Kraft. Seitens Oberursel gingen Meir Straus und dessen Schwiegersohn Dr. Moritz Straus in den Aufsichtsrat der Gasmotorenfabrik Deutz AG, **umgekehrt zogen Dr. Peter Klöckner und Gottlieb von Langen in den Aufsichtsrat der Motorenfabrik Oberursel ein.** Die von Straus noch gewünschte Ernennung seines Oberurseler Günstlings Dr. Felix Moos als stellvertretendes Vorstandsmitglied in Deutz kam nicht zustande, weil man damit angeblich deren Syndikus brüskiert hätte. Dr. Moos wurde zunächst zum Prokuristen mit entsprechender Handlungsvollmacht ernannt, aber am 27. Oktober 1925 doch noch zum stellvertretenden Vorstandsmitglied der Motorenfabrik Deutz AG.

In Oberursel stellte Deutz mit Generaldirektor Dr. Arnold Langen fortan den Vorsitzenden des Vorstands, dem zunächst noch Walter Kohl und Dr. Felix Moos angehörten. **Nach dem Ausscheiden des früheren Oberurseler Generaldirektors Walter Kohl zum 15. Januar 1922, dessen Antrag auf Entlassung aus seinem noch bis 1924 laufenden Vertrag nach dem Zusammenbruch des Geschäfts mit den Fahrrad-Hilfsmotoren bei Zahlung einer Tantieme vor 60.000 Mark entsprochen worden war, wurde der Deutzer Direktor Emil Meissner als weiteres Vorstandsmitglied berufen.** Da sowohl Generaldirektor Dr. Arnold Langen als auch Direktor Emil Meissner leitende Aufgaben in Köln hatten, wird im Wesentlichen das schon bisherige Vorstandsmitglied Dr. Felix Moos die laufenden Geschäfte in Oberursel geführt haben.

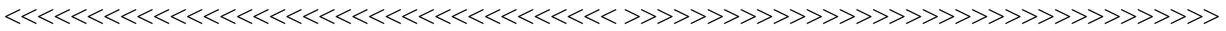


**Ergänzungen Seite 169 / Kapitel 3.2: Ausscheiden Dr. Felix Moos und Werdegang Helmut Stein**

Dann kam der im Oktober 1925 eingetretene Helmut Stein: „Im Jahr 1927 wurde Herrn Stein die Leitung des Werks als Betriebsdirektor übertragen.“ So steht es **auch** in der Werksrundschau von KHD anlässlich des 50. Geburtstags von Helmut Stein. **Im Laufe des Mitte 1927 beendeten Geschäftsjahres war, „nach mehrjähriger erfolgreicher Tätigkeit“, Dr. jur. Felix Moos aus dem Vorstand ausgeschieden.** Man darf

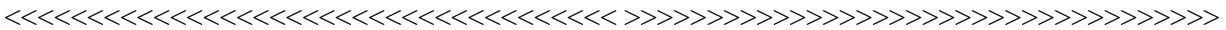
annehmen, dass ihm das Bankhaus Straus, bei dessen Leitung er ganz offensichtlich Wohlwollen und Vertrauen genoss, eine andere Herausforderung übertragen hat, denn er tauchte bald als Aufsichtsrat in Gesellschaften mit entsprechender Beteiligung des Bankhauses Straus auf, beispielsweise in der Weil-Werke AG. Ebenso wie Dr. Moritz Straus, der im Frühjahr 1938 das in seinen Aktivitäten schon stark eingeschränkte Bankhaus Straus & Co. gerade noch hatte verkaufen können, emigrierte Dr. Felix Moos in dieser Zeit in die USA. 1965 lebte er in San Francisco, und damit versiegen die Informationen über ihn.

Nach dem Ausscheiden von Dr. Moos war also Helmut Stein 1927 zum Direktor ernannt und - zunächst als „Stellvertreter“ - in den Vorstand der Motorenfabrik Oberursel berufen worden. Im zweiten Halbjahr 1928 wurde Stein zum ordentlichen Vorstandsmitglied ernannt, was er auch nach seinem Wechsel als Leiter in das schwächelnde Werk Humboldt Ende Juli 1928 blieb. In Oberursel übernahm der zum Direktor ernannte Dr. Rudolf Müller die Leitung des Werks. 1930, mit der Verschmelzung der Motorenfabrik Oberursel AG in der neuen Humboldt-Deutzmotoren AG, war es dann ohnehin vorbei mit einem Vorstand in Oberursel, fortan war Oberursel ein schlichtes Werk in dieser neuen AG, das weiterhin von Direktor Dr. Müller geleitet wurde.



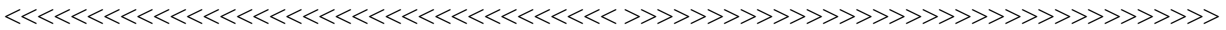
**Ergänzungen Seite 217 / Kapitel 4.2: Auflösung des Fremdarbeiterlagers**

Mit der Besetzung der Stadt Oberursel beendete die US-Army am 30. März 1945 den Geschäftsbetrieb in der Motorenfabrik und bestimmte deren Ausländerlager als Sammellager für ausländische Arbeiter in Oberursel. Die Werksleitung berichtete, dass noch am gleichen Tag rund dreihundert Ausländer zu verpflegen waren, deren Anzahl am Folgetag auf etwa eintausend anstieg. Sorge bereiteten neben der Entwaffnung die als außerordentlich frech vorgehenden Russen und insbesondere die zur Neige gehenden Lebensmittelvorräte für die Verpflegung der Ausländer. Daraufhin ordnete der kommandierende Major der US-Army an, dass „die Ausländer in Trupps von je 25 Mann in Abständen zum IG-Farben-Hochhaus in Frankfurt in Marsch zu setzen“ seien. Wann die Räumung des Lagers abgeschlossen wurde, ist nicht überliefert.



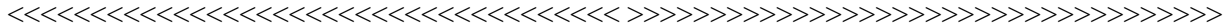
**Ergänzungen Seite 251 / Kapitel 4.4: Verlegung Hauptverwaltung der KHD AG nach Oberursel**

In den letzten Kriegsmonaten kam noch eine kleine Entwicklungsmannschaft aus Köln nach Oberursel, um hier die Entwicklungserprobungen auf den in der Halle 05 für die Flugmotoren eingerichteten Prüfständen fortzuführen. Welchen Motorentypen diese Versuche galten, ist nicht überliefert. Und, laut Aussage von Dietmar Voß, war die Verlegung der Hauptverwaltung und Führung der KHD AG nach Oberursel beabsichtigt, was durch die belegte Anwesenheit des Direktors Dr. Heinrich Jakopp am 31. März 1945 untermauert wird. Allerdings erledigte sich das Thema durch die Besetzung Oberursels noch vor der Besetzung des rechtsrheinischen Kölns.



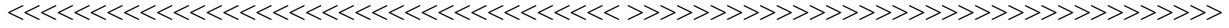
**Ergänzungen Seite 562 / Kapitel 17: In Dahlewitz gebaute Tay-Triebwerke**

Die Produktionsstückzahlen bewegten sich in den Jahren bis 2013 dann zwischen sechzig und neunzig Triebwerken im Jahr. Dann sanken sie bis zum Produktionsende im Jahr 2017 langsam ab. Das letzte der insgesamt in Dahlewitz gebauten 777 Tay-Triebwerke wurde am 29. Juni 2017 ausgeliefert. Dieses Programm hatte geholfen, den seinerzeit schleppenden und nach der Produktionseinstellung der Boeing 717 im Jahr 2006 bald ganz versiegenden Absatz von BR715-Triebwerken auszugleichen.



**Ergänzungen Seite 564 / Kapitel 17: In Dahlewitz gebaute V2500-Triebwerke**

Danach blieb Rolls-Royce nur noch Lieferant für den bisherigen Bauteileumfang sowie für die Hälfte der V2500-Triebwerks-Montagen, und die liefen **im Dezember 2017 nach 2.261 hier gebauten Triebwerken** aus.



**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 Arbeiterausschuss **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 erst 1929 von 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.

