

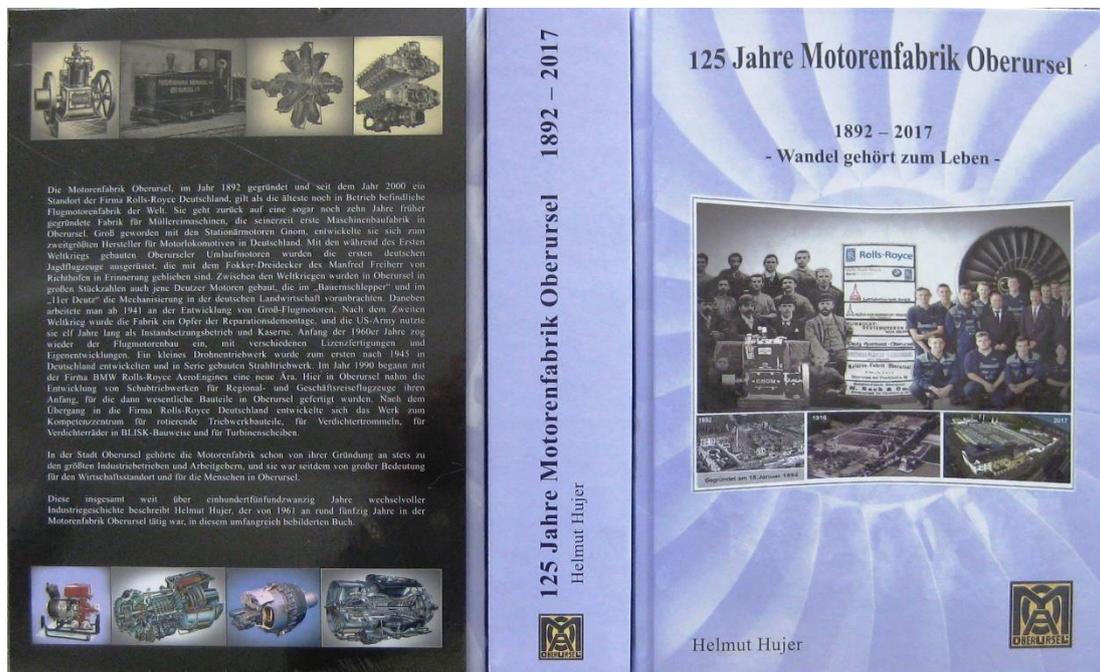
# Korrekturverzeichnis und Ergänzungen

## 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 (als E-Buch auf Anfrage), im Vortausenmuseum in Oberursel 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“.
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
693 / 19.9	Text rSu: Außerbetriebnahme Dampfloz 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 Dampfloz OBERURSEL am 15. Oktober 1954
815 / 21	Text lSu: Einwohnerzahl Oberursel 1929 etwa 10.700 (anstatt 2.700)

## Wesentliche inhaltliche Ergänzungen

Geschichte ist grundsätzlich 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
68 / 2.1	Abschnitt „Die Schiffswinden – Erste Arbeitsmaschinen“ aktualisiert
87 / 2.2	lSu: Informationen zur Zweigniederlassung Wien und ihrem 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
145 / 2.4	lSm: Informationen über die Wurzel der Flugmotorenfertigung in Russland in der 1912 in Moskau gegründeten Fabrik GNOM; Abbildung hinzu.
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.
295 / 5.4	rSu: Ergänzung: 1948 - Josef Neckermann in Oberursel
370 / 7.1	lSm: Ergänzung: Organisation der Fertigungs- oder Meisterbereiche
440 / 8	lSm: Erstflugdatum T212 ergänzt
471 / 10	lSo: Besuch CDU-Politiker ergänzt (mit Foto auf Seite 470)
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: Ergänzende Informationen zur Geschichte der Nutzung des Urselbachs

724 / 20.1 rSm: Namen der Betriebsrats-Vertreter im Aufsichtsrat ergänzt.

793 / 21 rSm: Außerbetriebnahme der Dampflok Oberursel korrigiert auf 1954





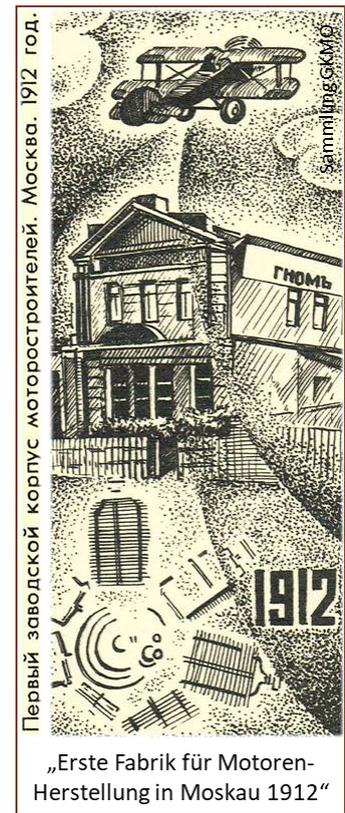


**Ergänzungen Seite 145 / Kapitel 2.4: Flugmotorenfertigung in Russland, Fabrik GNOM**

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.

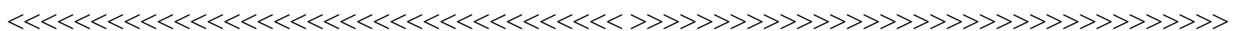
(Quelle: Buch eines russischen Autorenkollektivs; **МОТОРОСТРОИТЕЛИ** („Motorenbau“) 1912 bis 1992; Samara 1992)



**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.

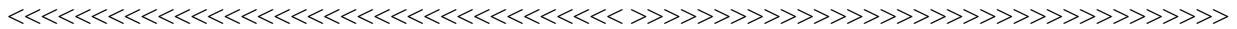


**Ergänzungen Seite 169 / Kapitel 3.2: Ausscheiden Dr. Felix Moos und Werdegang Helmut Stein**

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**



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.

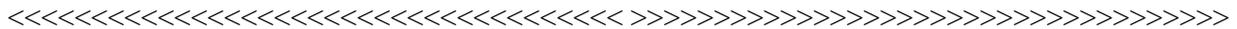


**Ergänzung Seite 370 / Kapitel 7.1: Organisation der Fertigungs- oder Meisterbereiche**

Alle diese **Fertigungs- oder Meisterbereiche** waren nach dem Verrichtungsprinzip 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 Stechuhr und Stempelkarten



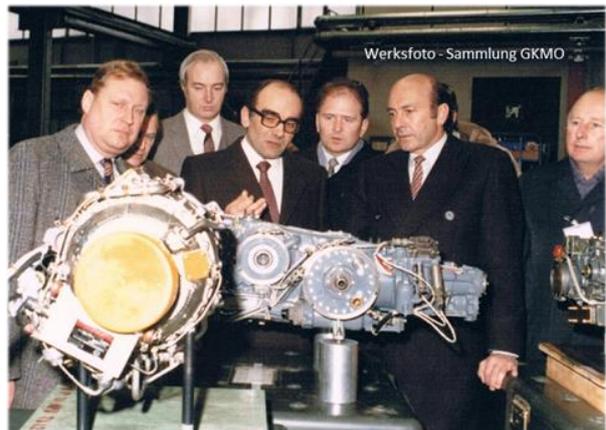
**Ergänzung Seite 440 / Kapitel 8:**

Der 1968 erteilte Entwicklungsauftrag über 1,9 Mio DM wurde 1971 mit der Lieferung der drei für Dornier bestellten Prototypen-Gasturbinen T212 abgeschlossen. Der Erstflug einer damit angetriebenen Experimentalplattform erfolgte am 25. Mai 1973. Über weitere Einsatzerprobungen und die Erprobungsergebnisse konnte leider nichts mehr in Erfahrung gebracht werden.



**Ergänzung Seite 471 / Kapitel 10:**

Zu Zimmermanns umsichtiger Lobby-Arbeit gehörte auch ein Treffen mit einflussreichen CDU-Größen im Werk, mit Manfred Wörner an der Spitze, dem späteren Verteidigungsminister und NATO-Generalsekretär. (Foto auf Seite 470 hinzu)



März 1980 – CDU-Politiker mit Manfred Wörner. Von links: Landrat Henning von Storch, verdeckt E. Isenbiel, Dr. Rünneburger, Dr. Zimmermann, MdB Dr. Manfred Langner, Manfred Wörner, Bürgermeister Rudolf Harders



**Ergänzung Seite 557 / Kapitel 16: Ersatz der Meisterbereiche durch Fertigungsinseln**

Als erste war 1996 die Fertigungsinsel Rings & Seals (Ringe und Dichtungen) eingerichtet worden, bald gefolgt von den Fertigungsinseln Scheiben und Trommeln, Gehäuse, Kleinteile sowie für Sonderfertungsverfahren. In einer solchen Fertigungsinsel sollten artverwandte Bauteile, sogenannte Teilefamilien, weitgehend autonom und eigenverantwortlich produziert werden. Damit wurde die seit Jahrzehnten vorherrschende Organisation nach dem Verrichtungsprinzip mit artgleichen Betriebsmittel in einem Bereich abgelöst. Damit wurde auch die seit Jahrzehnten praktizierte



