



Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V.

Helmut Hujer

1918 – Nach Glanzzeiten eine Zäsur für die MO

Die Motorenfabrik Oberursel und die Auswirkungen des 1. Weltkriegs



Sonderdruck aus dem Heft 57 – 2018

der Mitteilungen des Vereins für Geschichte und Heimatkunde Oberursel e.V.

© Alle Rechte beim Autor

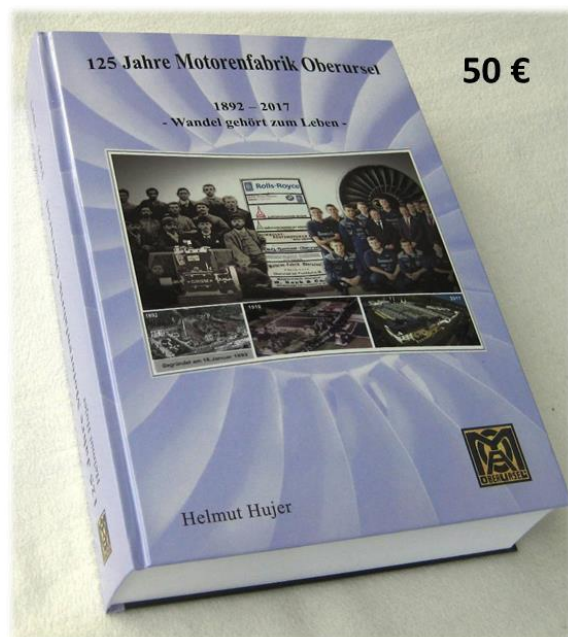


Die „Mitteilungen“ werden herausgegeben vom
Verein für Geschichte und Heimatkunde Oberursel e.V.
Ebertstraße 31, 61440 Oberursel, Telefon 06171 – 9059370
E-Mail marionoberursel@icloud.com
Das Einzelheft wird für 10,00 € zuzüglich Versandkosten abgegeben



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 Ende 2017 herausgegebenes Buch „125 Jahre Motorenfabrik Oberursel - 1892 bis 2017“.



Dieses Buch, mit 896 reich bebilderten Seiten im Format A4, kann im Vortausmuseum 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**, ein Repertorium mit **Personen-Register** und chronologischen Produkte-Wegweiser sowie ein „**Korrekturverzeichnis und Ergänzungen**“ 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 das Werk 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 ab 1989 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 Strahltriebwerke 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 wurde das Werk zum Kompetenzzentrum für rotierende Triebwerkbauteile entwickelt, insbesondere für Verdichtertrommeln, für Verdichterräder in BLISK-Bauweise und für Turbinenscheiben.

Die Motorenfabrik gehört schon von ihrer Gründung an zu den größten Industriebetrieben und Arbeitgebern in der Stadt Oberursel, und sie ist seitdem und selbst nach dem Strukturwandel in der zweiten Hälfte des 20ten Jahrhunderts von großer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort und für die Menschen in Oberursel.

1918 – Nach Glanzzeiten eine Zäsur für die MO

Die Motorenfabrik Oberursel und die Auswirkungen des Ersten Weltkriegs

von Helmut Hujer

Mit dem Ende des Weltkriegs, der nur gut zwei Jahrzehnte später als der Erste bezeichnet werden musste, ging vor nunmehr einhundert Jahren eine Epoche in der europäischen Geschichte zu Ende. Vier große Monarchien – in Russland, Österreich-Ungarn, der Türkei und in Deutschland – waren mitsamt den jahrhundertalten Adelsprivilegien hinweggewischt. Die weltbeherrschende Stellung von Großbritannien begann zu verblassen, und mit den USA betrat eine neue Großmacht die weltpolitische Bühne. Neue politische und gesellschaftliche Formen mussten und konnten sich jetzt entwickeln, und für den Erfolg eines Menschen waren nun viel mehr seine erworbenen Fähigkeiten als seine geburtsmäßige Herkunft maßgebend.

Nach dem Waffenstillstand am 11. November 1918 handelten die Siegermächte in Versailles unter Ausschluss der Deutschen einen Friedensvertrag aus, in dem die alleinige Verantwortung Deutschlands und seiner Verbündeten für den Ausbruch des Weltkriegs fest-

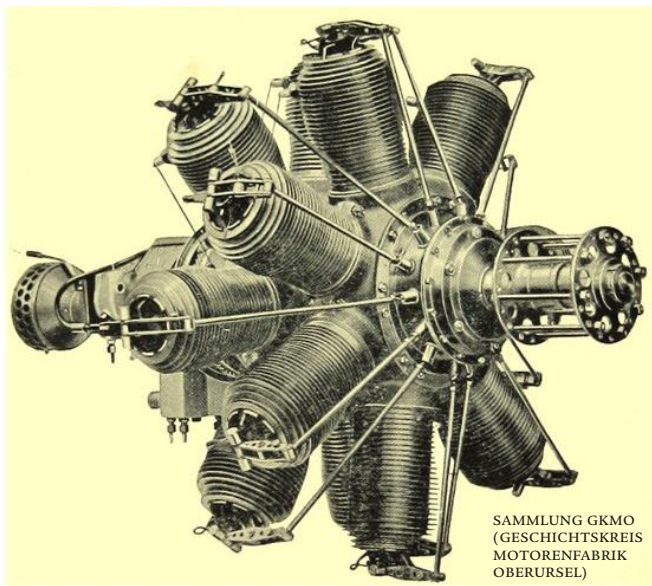
gestellt wurde, und der insbesondere Deutschland erdrückende Reparationslasten aufbürdete und damit die neue Weimarer Republik mit schweren Hypotheken belastete.

Auch für die Motorenfabrik Oberursel AG, die mit dem Militärgeschäft – Flugzeugmotoren und Feldbahnlokomotiven – während des Krieges einen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung genommen hatte, kam es zu einer Zäsur. Anfang der 1910er Jahre hatte die Motorenfabrik, neben den traditionellen Gnom-Motoren, vor allem mittlere und größere Dieselmotoren, Motorlokomotiven und Lokomobile produziert, ein Großteil dieser Produktion war in alle Welt exportiert worden. Im April 1913 hatte man die Lizenz zum Nachbau der in der noch jungen Fliegerei so erfolgreichen Gnome-Umlaufmotoren der französischen Société des Moteurs Gnome erworben, und noch Ende des gleichen Jahres waren die ersten nach eigenen Zeichnungen hergestellten Baumuster zur amtlichen Zulassung durch das Militär nach Adlershof geschickt worden.

Eine Erweiterungshalle, die unterhalb der erst 1912 in Betrieb genommenen Dieselmotorenhalle gebaut wurde, war für die Flugmotorenproduktion eingerichtet worden, die zur Keimzelle einer rasch wachsenden Flugmotorenfabrik werden sollte.

Die Oberurseler Umlaufmotoren

Mit dem Ausbruch des Krieges wurde das Militär praktisch zum alleinigen Abnehmer der so auch offiziell bezeichneten »Oberurseler Umlaufmotoren«. Bis Ende 1918 wurden insgesamt rund dreitausend solcher Umlaufmotoren der folgenden Typen mit den angegebenen Nennleistungen in Serie produziert:



SAMMLUNG GKMO
(GESCHICHTSKREIS
MOTORENFABRIK
OBERURSEL)

Oberurseler 14-Zylinder-Doppelstern-Umlaufmotor U VIII mit 160 PS

U o	7- Zylinder mit 80 PS
U I	9- Zylinder mit 100 PS
U III	14- Zylinder mit 160 PS
UR II	9- Zylinder mit 110 PS
UR III	11- Zylinder mit 160 PS.

Darüber hinaus wurde ab Mitte 1916 sogar ein mächtiger 18-Zylinder-Doppelsternmotor entwickelt und zumindest ein Versuchsmuster davon gebaut, der aber wegen seiner großen Umlaufmassen und der im Flugbetrieb deshalb resultierenden Kreiselwirkungen nicht mehr recht beherrschbar war. Allerdings neigte

standen, mit dem Einbau feststehender und durch den Propellerkreis schießender Maschinengewehre, Mitte 1915 auf beiden Seiten die ersten reinen Jagdflugzeuge. Das waren in Deutschland anfangs die Eindecker des Flugzeugbauers Fokker – und diese überhaupt ersten deutschen Jagdflugzeuge wurden angetrieben von Umlaufmotoren aus Oberursel!

Neben dem Neubau der rund dreitausend Umlaufmotoren dürfte eine ähnlich große Anzahl solcher Motoren zurück zur Überholung oder Instandsetzung in die Oberurseler Mo-

torenfabrik gekommen sein. Was den Namen Oberursel jedoch im ganzen Reich bekannt gemacht haben dürfte, war die vom Militär in der Motorenfabrik eingerichtete Motorenschule. Vom Frühjahr 1915 bis in den November 1918 kamen insgesamt etwa 5000 Flugmotorenmechaniker zu vierwöchigen Ausbildungslehrgängen mit jeweils circa 110 Teilnehmern



SAMMLUNG GKMO

Ausbildungs-Cursus für Flugzeug-Umlauf-Motoren in der Motorenfabrik Oberursel A.G. – Kriegsjahr 1915.

Teilnehmer und Ausbilder an der Motorenschule in der MO im Kriegsjahr 1915. Oben ganz rechts Eduard Freise, links neben ihm Jakob Stechmann.

sich da die große Zeit der Umlaufmotoren bereits dem Ende zu, deren Nachteile bei den wachsenden Antriebsleistungen zunehmend zu Tage traten. Der deshalb 1917 in Entwicklung genommene Achtzylinder V-Motor mit 240 PS und der Bezeichnung U IV wurde nicht mehr serienreif. Die Oberurseler Umlaufmotoren kamen zunächst in den leichten, unbewaffneten Aufklärungsflugzeugen vor allem von Fokker zum Einsatz. Hier konnten sie den Vorteil ihres wegen der Luftkühlung geringen Gewichts voll ausspielen.

Mit den festgefahrenen Bodenkämpfen im Stellungskrieg gewannen schon nach wenigen Kriegsmonaten die Artilleriebeobachtung und die Feuerleitung zunehmende Bedeutung. Voraussetzung für den Einsatz von Flugzeugen für solche Zwecke war jedoch die Beherrschung des Luftraums über der Front. So ent-

nach Oberursel – und einige von ihnen kamen nach Ende des Krieges hierher zurück. Anfangs wurden diese Soldaten in Privathäusern einquartiert, inklusive Verköstigung, bis im Mai 1916 der Saalbau des Gasthauses Zur Rose in der Vorstadt – heute die Stadtschänke – als Kaserne eingerichtet wurde.

Eine imposante Fabrik entsteht

Die Flugmotorenfabrikation war Ende 1913 in einem neu errichteten, an die Dieselmotorenhalle anschließenden, etwa 1.500 Quadratmeter großen Hallentrakt aufgenommen worden. Dieser »Flugmotorenhalle« war ein straßenseitiger Bürokopf mit Konstruktions- und Betriebsbüros vorgelagert, durch das ein Tor – das sich heute zu einem Fenster zurückgebaut zeigt – in die Werkstätten führte. Der während des Krieges steil ansteigende Bedarf



Treppenhalle des 1917 errichteten Mittelbaus des Verwaltungsgebäudes, Galerie in der 2. Etage mit Portal zum Sitzungssaal FOTO: HELMUT HUJER 2016, SAMMLUNG GKMO

an Flugmotoren, der zeitweilig sogar die Flugzeugproduktion begrenzte, machte jedoch schon ab 1915 erhebliche Kapazitätserhöhungen und den Bau weiterer Werkstätten und Büros unabwendbar.

Diese Erweiterungen wurden von dem Offenbacher Architekten Philipp Hufnagel geplant und vom Oberurseler Bauunternehmer Johann Josef Meister ausgeführt. Ende 1915 geplant, entstand so in zwei Bauabschnitten in den Jahren 1916 bis 1918 auch das beeindruckende neue Verwaltungsgebäude in neobarockem Stil, heute ein unter Denkmalschutz stehendes Wahrzeichen von Oberursel. Dessen monumentale Gestaltung, die marmorne Pracht der Treppenhalle, der holzgefädelte Sitzungssaal und die vier gediegenen Direktorenbüros stehen allerdings in krassem Gegensatz zu der Not und zu den Engpässen der damaligen Kriegsjahre. Auch wenn dieses Verwaltungsgebäude später zeitweise nicht genutzt wurde und dann sehr unter der jahrelan-

gen Nutzung durch die US-Army nach dem Zweiten Weltkrieg gelitten hat, es war und ist ein Identitätsmerkmal und hat damit wohl dazu beigetragen, dass es selbst und das gesamte Fabrikanwesen auch heute noch unter dem Dach von Rolls-Royce existiert und genutzt wird. In die damals im Untergeschoss dieses Verwaltungsgebäudes eingerichtete Kantine, die natürlich im Lauf der Zeit mehr-

mals umgebaut und modernisiert worden ist, gehen auch heute noch die Beschäftigten, um ihre Mahlzeiten einzunehmen.

Die somit gewachsene Flugmotorenfabrik wurde in den Jahren 1917 und 1918 durch einige weitere Bauvorhaben vervollständigt. So ersetzte man die oberhalb der neuen Fabrik gelegenen Bauten durch eine Lager- und Hilfsbetriebshalle mit einer eindrucksvollen Straßenseite, in der heute Produktionswerkstätten untergebracht sind. In Verlängerung einer speziellen Tankanlage wurde 1917 das heutige Gebäude 06 errichtet. Darin wurde, als wohl erste ihrer Art in Oberursel, eine Lehrwerkstatt eingerichtet, in der die Ausbildung von Facharbeitern nun unbeeinträchtigt von der laufenden Produktion erfolgen konnte. Und unterhalb des Steinmühlenwegs entstand eine Kläranlage, in die bis 1957 alle Schmutzwässer des Werks geleitet wurden. In Oberursel begann der Aufbau einer kommunalen Abwasserkanalisation erst im Jahr 1934.



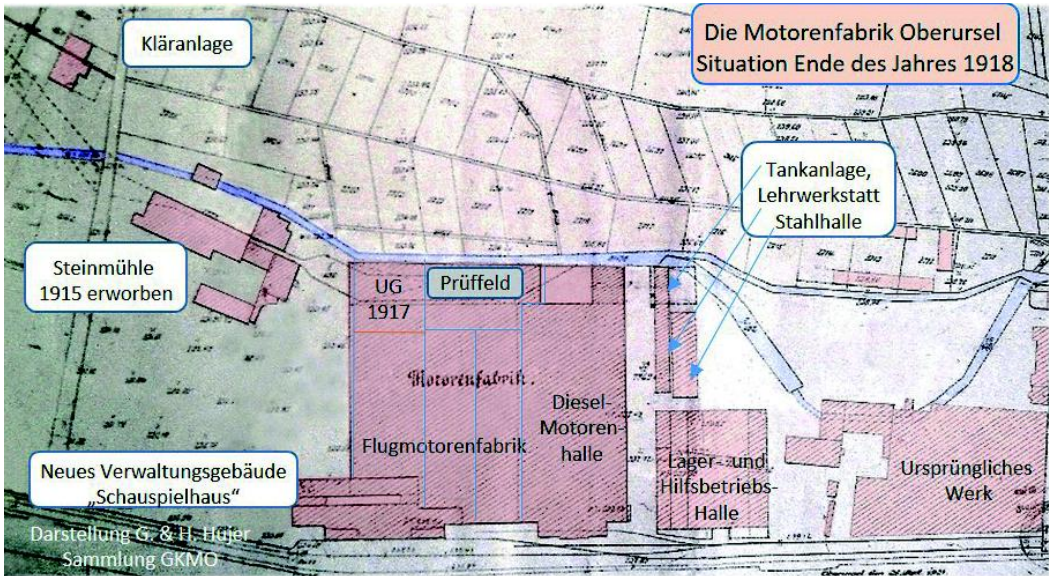
FOTO: SAMMLUNG GKMO

November 1918 – Leidvolle Zeiten in Oberursel

In das Jahr 1918 war man, zumindest nach den offiziellen Verlautbarungen, noch mit Hoffnungen auf einen siegreichen Frieden gegangen – was in der Rückschau angesichts des ausgezehrten Landes kaum zu verstehen ist. Doch dann war es nach einigen Anfangserfolgen in den Frühjahrsoffensiven sehr schnell bergab gegangen. So groß dann mit dem Waffenstillstand im November die Erleichterung über das Ende des Tötens und der Zerstörungen gewesen sein mag, die allgemeine Not war damit nicht behoben, und die Verbitterung über den verlorenen Krieg und über die bisherigen Machthaber war groß. So war es nach dem Kieler Matrosen- und Arbeiteraufstand zu den Novemberunruhen im ganzen Reich

Massenkundgebung auf dem Marktplatz mit etwa zweitausend Teilnehmern. Bei seinem neuerlichen Auftritt gab Friedrich Schweig (1874–1964), der später Gemeindevertreter und sogar Ehrenbürger der Gemeinde Stierstadt wurde, unter anderem die Gründung eines Arbeiter- und Soldatenrats bekannt, dem er dann vermutlich auch angehörte. Obwohl der Soldatenrat im Dezember wieder aufgelöst werden musste, weil Oberursel in die neutrale Zone um den französischen Brückenkopf von Mainz fiel, bestimmte der Arbeiterrat noch für längere Zeit das Geschehen in Oberursel.

Wie in ganz Deutschland waren auch die Stadt Oberursel und ihre Bürger von den kriegsbedingten Engpässen und der Nahrungsmittelknappheit nicht verschont geblieben, immerhin aber von direkten Kriegsein-



gekommen, die auch Oberursel ergriffen. Dabei übernahmen die Arbeiter der Motorenfabrik eine tragende Rolle. Friedrich Schweig, der Vorsitzende des Arbeiterausschusses der Motorenfabrik, führte gemeinsam mit dem Stadtverordneten Wick am 8. November 1918 spätnachmittags etwa eintausend Arbeiter auf den Marktplatz vor das Rathaus, wo sie eine Verbesserung der Lebensmittelversorgung und die Einführung der Republik forderten. Am 11. November, zwei Tage nach dem Waffenstillstand und nachdem die Republik schon ausgerufen worden war, kam es zu einer weiteren

wirkungen. Allerdings kehrten viele der einst in den Krieg gezogenen, hoffnungsfrohen jungen Männer nicht mehr nach Hause zurück. Von den knapp 1.700 zum Kriegsdienst eingezogenen Oberurseler Männern kehrten bis zum Jahresende 1.228 nach Hause zurück, 171 wurden als gefallen oder vermisst gezählt, und knapp dreihundert Männer befanden sich noch bei den Truppen, in Lazaretten, anderenorts oder in Gefangenschaft. Die Rückkehr der Gefangenen sowie der in den Lazaretten liegenden überlebenden Soldaten sollte sich noch über viele Monate hinziehen, und letztlich



Massenkundgebung auf dem Oberurseler Marktplatz am 11. 11. 1918

zählte man 224 Oberurseler Bürger, die im Krieg gefallen oder an den unmittelbaren Kriegsfolgen gestorben waren. Die um die zweihundert in Oberursel bislang im Arbeitsdienst eingesetzten gegnerischen Kriegsgefangenen wurden Ende November 1918 über Stammlager in ihre Heimatländer zurückgeführt. Bei den Bürgern kam zu den ohnehin über Jahre erlittenen Entbehrungen und Verlusten die große Enttäuschung hinzu, dass alles in den Krieg gesteckte verloren war. Besondere materielle und seelische Not hatten die Kriegsbeschädigten sowie deren und der gefallenen Soldaten Angehörige zu erleiden. Und der fleißige deutsche Sparer fühlte sich doppelt ausgenommen, zu den verlorenen Krieganleihen kamen die zunehmende Geldentwertung und damit die Enteignung des verbliebenen Barvermögens.

Die Motorenfabrik vor ungewisser Zukunft

Die mit dem Ende der Militärproduktion ohnehin um ihren Fortbestand kämpfenden Fabriken und Betriebe in Deutschland wurden nach dem Ende des Krieges durch noch zunehmenden Mangel an Kohlen, Strom und Rohstoffen weiter gelähmt. Die Absatzmöglichkeiten in dem darniederliegenden Land waren begrenzt, und mit ihren während des Krieges kaum weiterentwickelten Produkten hatten die Unternehmen kaum eine Chance, an ihr früheres Auslandsgeschäft anzuknüpfen.

Diese Probleme trafen die Motorenfabrik Oberursel ganz besonders. Für die bisherigen

Militärprodukte, neben den Flugmotoren waren das die vielen bei den Heeresfeldbahnen eingesetzten Oberurseler Motorlokomotiven gewesen, gab es keine oder kaum Abnehmer mehr, und die früheren Zivilprodukte waren zwischenzeitlich technisch veraltet. Selbst mit angebotenen Nachlässen von bis zu 30% auf die ohnehin schon abgesenkten »Friedens-Inlandspreise« für die Motoren, Lokomobile und Holzzerkleinerungsmaschinen gelang es nicht, den Auftragseingang nachhaltig anzukurbeln. So blieb, nachdem

eine Verkürzung der Arbeitszeiten wenig half, nichts anderes übrig, als Teile der Belegschaft in die Arbeitslosigkeit zu entlassen. Die Unzufriedenheit und ein Aufbegehren in der Arbeiterschaft gegen die bestehenden Verhältnisse führten Anfang des Jahres 1919 dazu, dass zwei leitende Ingenieure und auch der seit Mitte 1912 tatkräftig amtierende technische Leiter, Direktor Heinrich Machenheimer, aus dem Unternehmen gedrängt wurden.



Preise im Feldbergrennen 1921

Neben einigen nicht zum Zuge gekommenen Projekten neuer Motorentypen führte die Entwicklung zweier Motoren zumindest zu einer begrenzten Produktion. Das war zum einen der Fahrrad-Einbaumotor »GNOM« Modell 39, und zum anderen der Automobilmotor Modell 35.

Für die Konstruktion des kleinen, anfangs 0,75 PS leistenden Einbaumotors GNOM zeichnete Oberingenieur Eduard Freise verantwortlich, der zuvor die Flugmotorenkonstruktion geleitet hatte. Dieser viel beworbene Motor war zum Einbau in Fahrräder bestimmt, er konnte auch gewisses Interesse wecken, hatte aber mit

technischen Anfangsproblemen zu kämpfen. Die noch nicht stabilisierte Fertigung dieses »GNOM« wurde im Februar 1922 abgebrochen. Freise verließ damit die mittlerweile in die Interessengemeinschaft mit der Gasmotorenfabrik Deutz eingetretene Motorenfabrik und gründete im ehemaligen Brauhaus in der Schulstraße, heute Sitz des Stadtarchivs, die Columbus Motorenbau AG. Dort entwickelte er einen bereits in der Motorenfabrik konzipierten 250 ccm Viertaktmotor weiter, der zur Grundlage der ersten Motorräder der in Bad Homburg bald darauf gegründeten Motorradfirma HOREX wurde.

Der schnelllaufende 4-Zylinder Automobilmotor Modell 35 war das vielversprechendste unter den Oberurseler Entwicklungsprojekten. Dieser von Oberingenieur Kurt Thomas, der in der Altkönigstraße 25 damaliger Zählung wohnte, entwickelte Viertakt-Motor mit zunächst 45 PS Leistung war für den Kraftstoff Benzol vorgesehen, konnte aber auch mit Benzin oder Petroleum betrieben werden. Die Entwicklung kleinerer Varianten, mit 20, 28 und 35 PS, war beabsichtigt. Diese Motoren wurden als Antrieb für Boote, Lokomotiven, Traktoren und insbesondere Lastkraftwagen beworben. Der sehr moderne, anfangs bei 1.450 Umdrehungen pro Minute 45 PS leistende Motor, wurde von der Fachpresse sehr positiv beurteilt und war bereits Ende 1920 in seiner Entwicklung soweit ausgereift, dass es in einem Lastkraftwagen eines namhaften Herstellers zu erfolgversprechenden Anwendungserprobungen kam. Dieser Motor 35 blieb das einzige überlebende Produkt der Motorenfabrik Oberursel nach deren Eintritt in die Interessengemeinschaft mit der Motorenfabrik Deutz. Der dann in LM 116 umbenannte Motor war der Urvater der schnelllaufenden Deutzer Fahrzeug-Dieselmotoren. Anlässlich des 125-jährigen Gründungsjubiläums der Motorenfabrik Oberursel im Jahr 2017 hat die Deutz AG dem Geschichts-

kreis Motorenfabrik Oberursel dankenswerterweise ein seltenes Exemplar dieses Motors, von dem ab 1922 nur 100 Stück in dieser Version gebaut worden waren, als Geschenk überlassen.



Das Ende der Eigenständigkeit

Der Motorenfabrik Oberursel ist es letztlich nicht gelungen, wieder selbst auf die Beine zu kommen. Nach einem ersten Abtasten schon im Jahr 1919 kam es im Jahr 1921 auf Betreiben der Gasmotorenfabrik Deutz AG zu einer Interessengemeinschaft der beiden Unternehmen. Der dazu geschlossene Vertrag, wonach Deutz zum »leitenden Organ« wurde, trat am 6. Dezember 1921 in Kraft. Das war das Ende für alle bisherigen Motoren, Motorlokomotiven und sonstigen Maschinen der Oberurseler Motorenfabrik – ausgenommen des schon erwähnten und zum Typ LM 116 umbenannten Motors 35. Die Produktion in der Oberurseler Fabrik wurde schnell umgestellt. An die Stelle der bisherigen Vielzahl unterschiedlicher Produkte mit jeweils geringen Produktionsstückzahlen traten einige wenige Motorentypen Deutzer Konstruktion mit dafür vergleichsweise hohen Stückzahlen. Im Oktober 1930 wurden die bis dahin noch rechtlich eigenständigen Aktiengesellschaften Motorenfabrik Oberursel und Maschinenbauanstalt Humboldt mit der Motorenfabrik Deutz zur Humboldt-Deutzmotoren AG verschmolzen. Die Oberurseler Motorenfabrik wurde damit zu einem Werk dieses Unternehmens, das 1938 zur Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD) erweitert wurde, und blieb das sechs ereignisreiche Jahrzehnte lang bis ins Jahr 1990, als mit dem Ende des kalten Krieges eine neue und wiederum glanzvolle Epoche ihren Anfang nahm.

*

Als Quelle für diesen zusammenfassenden Aufsatz diente das fast 900 Seiten umfassende Buch »125 Jahre Motorenfabrik Oberursel – 1892 bis 2017«. Dieses Buch kann im Vortaunusmuseum, Marktplatz 1 in Oberursel, eingesehen und erworben werden (50 €), ebenso im Werksmuseum bei Rolls-Royce Deutschland oder direkt beim Verfasser (hujer.helmut@t-online.de) oder Telefon 0170 4375 178).