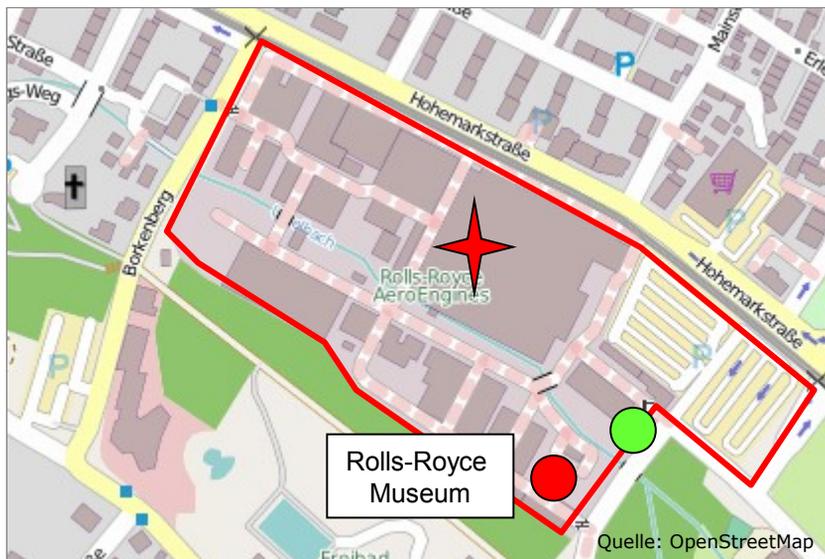




Motorenfabrik Oberursel



Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Werksgeschichte

- 1886** Wilhelm Seck erwirbt die Wiemersmühle für seinen Mühlenbau
1891 Bau des ersten GNOM (4 PS) durch Willy Seck (22 Jahre)
1892 Motorenfabrik Oberursel, „W. Seck & Co“; 1896 GmbH
1898 Motorenfabrik Oberursel AG, kontinuierliches Wachstum
1900 bis 1922 Bau von Feldbahn- und Grubenlokomotiven
bis **1918** Bau von Umlaufmotoren (zunächst nach Lizenz von Séguin);
Fabrikerweiterungen, repräsentatives Verwaltungsgebäude:
Mitarbeiteranzahl verdreifacht sich auf etwa 1800 Mitarbeiter.
Verbot des Flugmotorenbau, Vorkriegsprogramm und neue
Fahrradmotoren nicht wettbewerbsfähig
1921 Interessengemeinschaft mit Motorenfabrik Deutz AG; Umstellung
auf gemeinsames Motorenprogramm, Einrichtung wegweisender
Fließfertigung und Arbeitsorganisation;
bis **1931** Bau von etwa 35.000 Motoren
April 1934 Stilllegung des Werkes Oberursel
|
bis **Mitte 1942** Bau von etwa 56.000 Dieselmotoren, mit 1 bis 3 Zylindern,
dann Verlagerung nach Köln-Kalk
1940 Übernahme der Flugmotorenentwicklung von KHD in Köln
1943 (Oktober) bis Kriegsende Bau von knapp 3.000 Motoren mit 4, 6
und 8 Zylindern, 166 Mitarbeiter kommen aus Köln
Einlagerung von ausgebombten Junkers Entwicklungsarbeiten
1945 bis 1947 vollständige Demontage aller Fertigungseinrichtungen
1945 bis Juli 1956 Nutzung durch US-Army. Die bei der Besetzung
Beschäftigten, 381 in der Motorenfertigung und 647 in der
Flugmotorenentwicklung, werden weitestgehend arbeitslos
1948 Beginn der Bauteilfertigung für KHD mit etwa 20 Mitarbeitern, ab
1958 auch in von US-Army zurückgegebenen Bereichen.
Umzug der Turbinengruppe von Köln nach Oberursel, Entwicklung
und Bau zunächst der Kleingasturbine T 16 / T 216.
Mit dem Orpheus beginnt erneut die Flugmotorenfertigung
1990 BMW erwirbt KHD Luftfahrttechnik, Gründung der BMW Rolls-
Royce, ca. 1000 Mitarbeiter
2000 Rolls-Royce wird Alleineigentümer, Werk Oberursel wird
Kompetenzzentrum für Triebwerksteilfertigung

Weiterführende Informationen: www.ursella.org und www.gkmo.net

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Motorenfabrik Oberursel AG

Bearbeitet
von
Erich Auersch
Geschichtskreis der Motorenfabrik
Oberursel



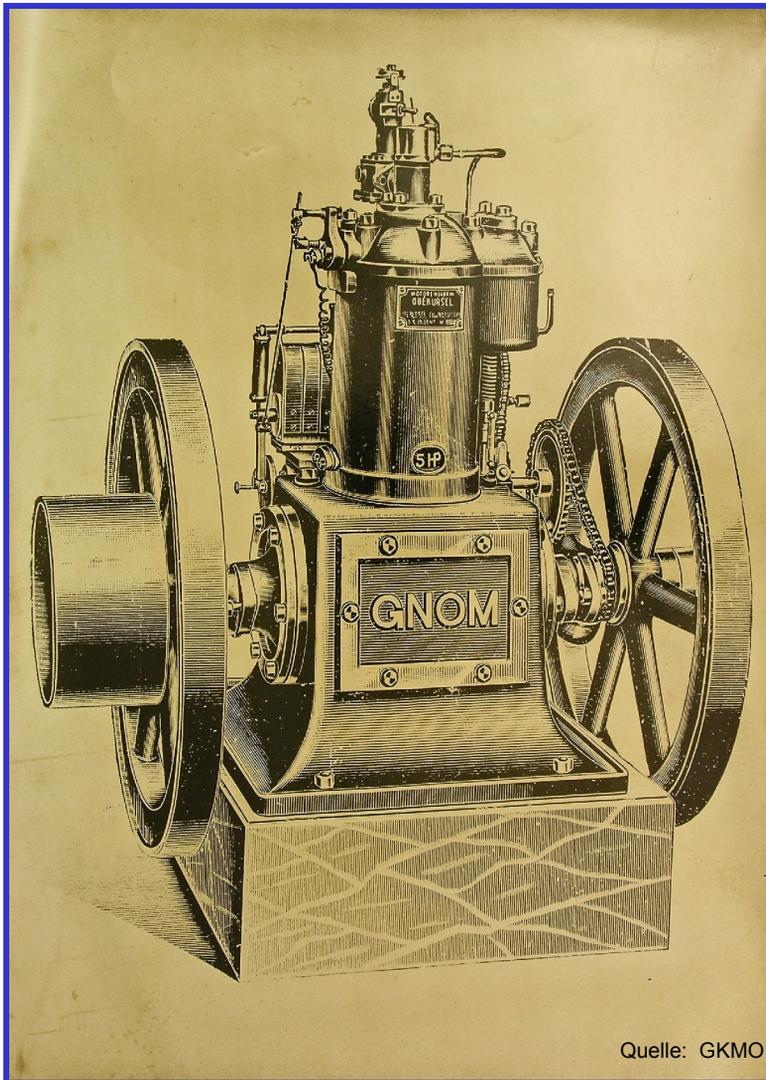
**Der vermutlich älteste Standort weltweit an dem
heute noch Antriebe hergestellt werden.**

Teil 1 von 1891-1945

Es begann mit Willy Seck und der Motorenfabrik Oberursel 1892, es folgte 1921 Deutz Oberursel, 1929 Humboldt-Deutz-Oberursel, 1939 Klöckner-Humboldt-Deutz-Oberursel, 1980 KHD-Luftfahrttechnik, 1990 BMW Rolls-Royce, Aero Engines, 2000 Rolls-Royce Deutschland.

**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

Der Oberurseler Gnom



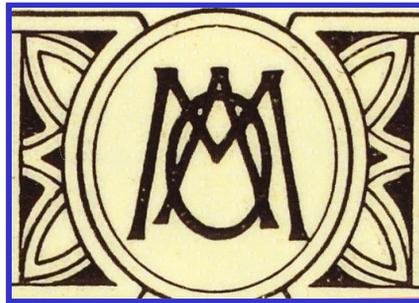
1891 entwickelt Willy Seck einen robusten Einzylinder-Viertaktmotor mit einer Leistung von 4 PS, angetrieben mit Spiritus.

Als stationärer Motor für die Landwirtschaft und kleine Handwerksbetriebe.

Die elektrische Energie für die Beleuchtung der Gewerbeschau 1891 in Oberursel wurde mit seinen Motoren erzeugt.

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

1892 wird die Motorenfabrik Oberursel unter dem Namen Willy Seck & Co gegründet



Das Logo

Preise und Beschreibung des Pat. Spiritus-Motor „GNOM“ mit elektr. Zündung.

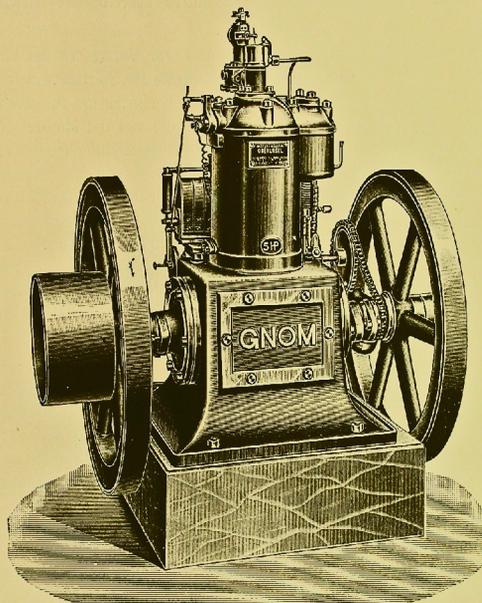
Unsere Spiritus-Motore
arbeiten
ohne Heizflamme,
daher sozusagen
Feuersgefahr ausge-
schlossen.

Sofort betriebsbereit.

Unerreicht
geringer Verbrauch
an
Spiritus, daher Betrieb
billiger, als bei anderen
Systemen.

Geringster Raumbedarf.

Einfachste solideste
Bauart.



Vorzügliche Verdampfu-
ng des denat. Spiritus,
daher nur
seltene Reinigung
der Maschine.

Infolge
selbstthätiger
Schmierung
90%

Ersparniss an Oel
und
Wartung
sehr vereinfacht.

Grosse
Gleichförmigkeit
im Betriebe.

Grosse
Zuverlässigkeit
im Betriebe.

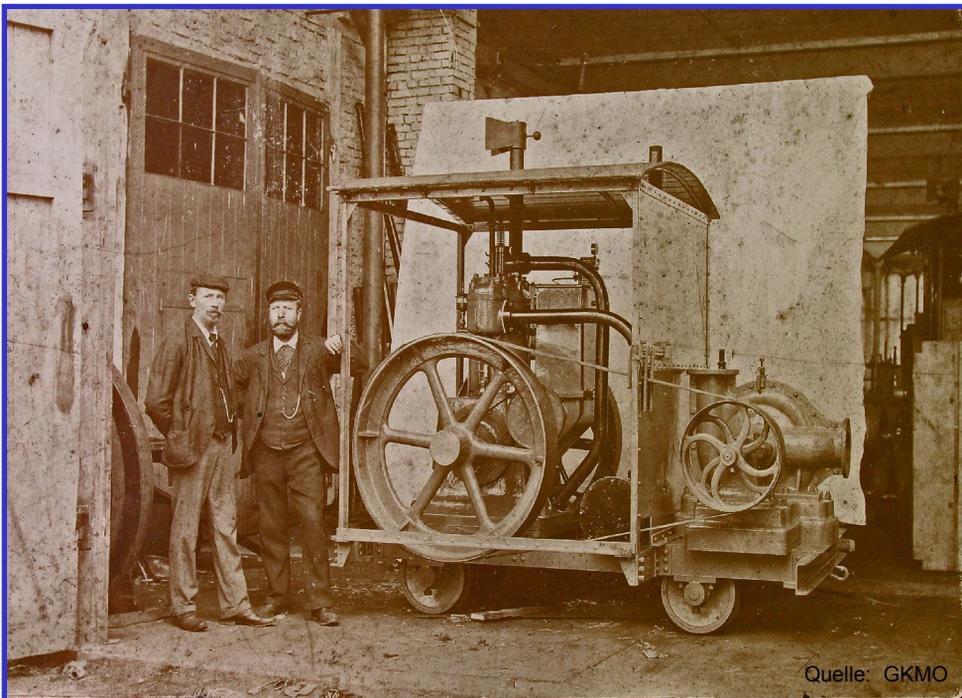
Quelle: GKMO

Sein Motor wird sehr bekannt und Erfolgreich. Der Motor
erringt in der ganzen Welt viele Auszeichnungen.

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute RollsRoyce
Hohemarkstraße 60 - 70

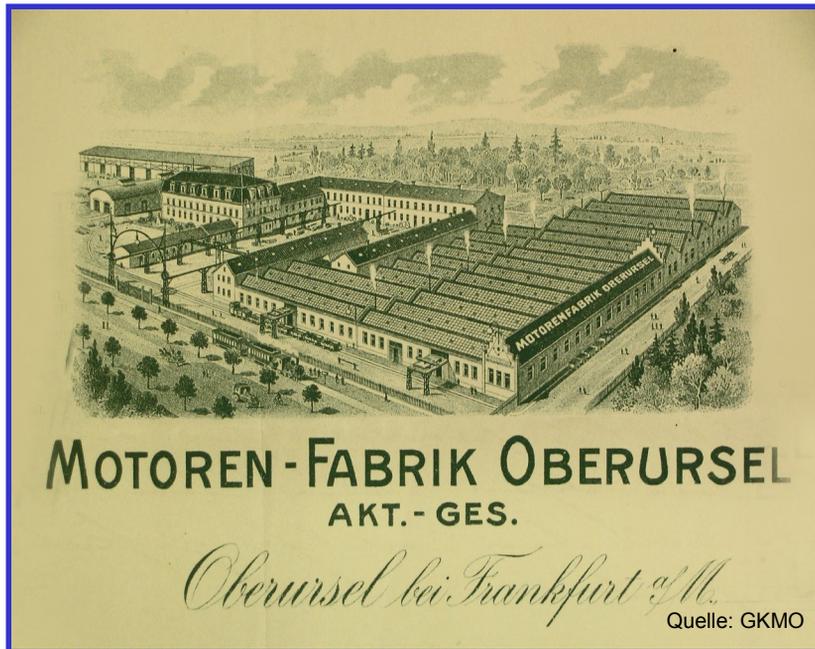


Die Mannschaft 1893



Unter der Leitung von Heinrich Homm (links.) wurden die ersten Lokomobile gebaut.

**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

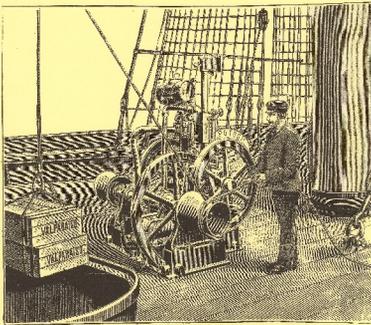


1898 wird die Motorenfabrik Oberursel vergrößert.

Motoren-Fabrik Oberursel Akt.-Ges.
Telegraphisch: Oberursel. Telefonisch: Oberursel.
Oberursel bei Frankfurt a. M. Patent-Nr. 143.444
Zweigniederlassung:
BERLIN W. 8, Friedrichstrasse 69 □ WIEN VI/2, Gumpendorferstrasse 72

Petroleum-Motor-Schiffswinde »Gnom«

Die beste, einfachste, zuverlässigste, billigste, leichteste Winde für Segelschiffe, gebaut nach den Vorschlägen des Herrn Kapitän Hilgendorf, Führer der „Potqui“.

Größte Leistung.		Selbsttätige Schmierung.
Geringes Gewicht.		Ersparnis an Öl.
Einfachste, solideste Bauart.		Wartung ausserordentlich einfach.
Kein langes Anheizen.		Bedienung durch jeden Matrosen.
Feuers-Gefahr auszusagen ausgeschlossen.		Kein Ladeverlust durch Kohlen-vorrat.
Grösste Dauerhaftigkeit.		Ausreichende Reserveteile.
Keine kostspielige Reparaturen.		Geringer Petroleumverbrauch.
Ruhiger Gang.		

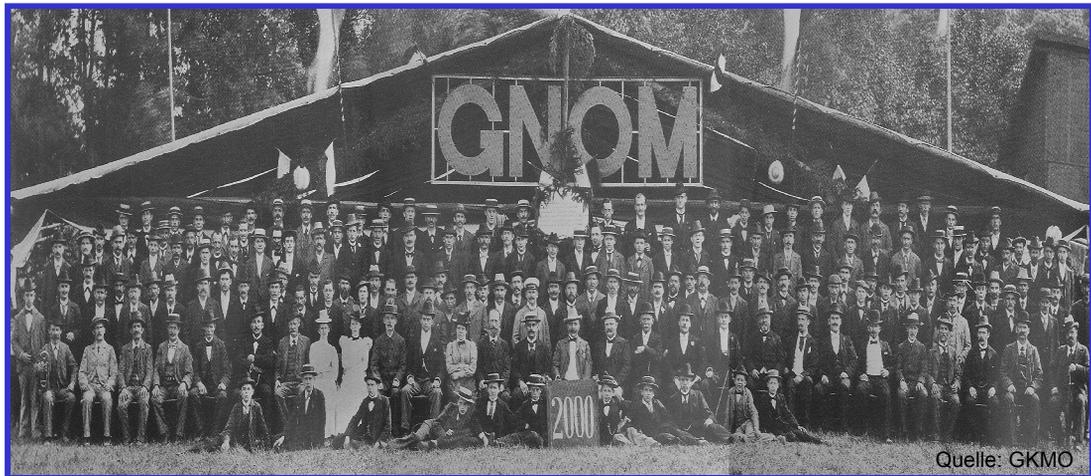
Der Petroleum-Motor „GNOM“ wurde bereits prämiert 1894 in Erfurt unter 59 Motoren jeder Art und Herkunft mit der höchsten Auszeichnung: „Goldene Staatsmedaille“.

Urteile des Preisgerichts:
„Die Preisrichter erteilen der Motorenfabrik Oberursel die „Goldene Staatsmedaille“ für sparsamen Verbrauch, geschickte Anordnung, geringen Raumbedarf, kräftige Durchbildung, grosse Sicherheit im Betrieb“, niedrigen Preis des Petrol-Motors.“

Quelle: GKMO

Der Gnom als Antrieb für Schiffswinden.

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70



1898 wird die Motorenfabrik vergrößert und in eine Aktiengesellschaft umgegliedert, die **Motorenfabrik Oberursel AG**.

Bei der Gründung war das Bankhaus Strauß aus Karlsruhe maßgeblich beteiligt und behielt die Führung des Unternehmens bis zum Zusammenschluss mit der Humboldt-Deutz Motoren AG im Jahre 1930.

1900 wird unter Direktor Blumenthal der 2000ste GNOM fertig gestellt und gefeiert, die Belegschaft hatte sich verdreifacht. Er wurde inzwischen mehrfach verbessert und in Feldbahnen, Grubenlokomotiven und Lokomobilen eingebaut, die auf der ganzen Welt zum Einsatz kommen.

Das Interesse an Oberurseler Motoren dringt bis in die allerhöchsten Kreise vor, was am 22. November 1900 zu einem 45-minütigem Besuch von Kaiser Wilhelm II führt.

Louis Seguin aus Gennevillers bei Paris erwirbt die Lizenz zum Bau von GNOM Motoren und verkauft seine Motoren unter dem Namen GNOME. Mit seinem Bruder Laurent gründet er 1905 die Societe Des Moteurs Gnome, aus der später die Firma Snecma hervorging.

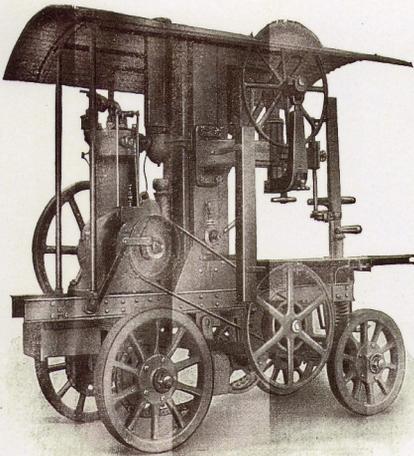
Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.

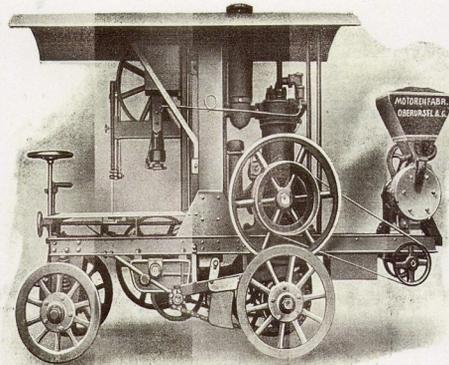
Berlin W 8, Friedrichstraße 69.

Stuttgart, Militärstraße 19.

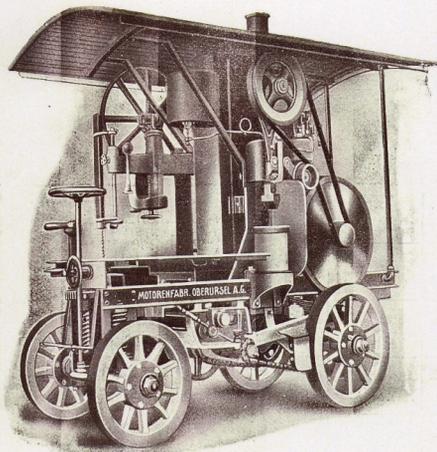
Wien VI 1, Gumpendorferstraße 72.



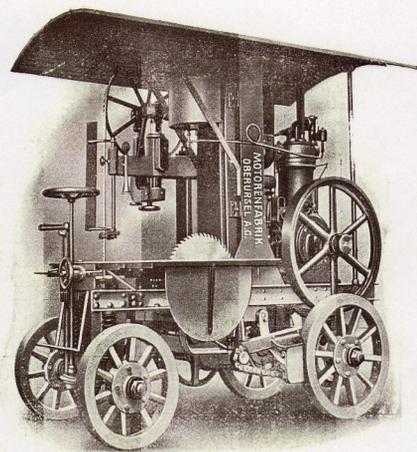
Oberurseler Motorbandsäge.



mit Schrotmühle.



mit Holzspalter.



mit Kreissäge.

Obenstehende Abbildungen sind für die Ausführung unverbindlich.

Quelle: GKMO

Verschiedene Typen von Lokomobilen wurden entwickelt.

**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hodemarkstraße 60 - 70**

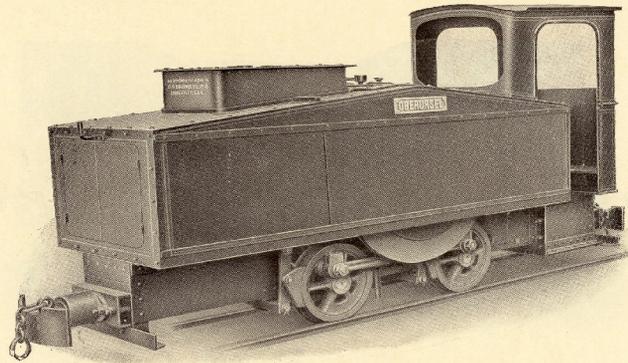


1900 begann
die Entwicklung
von Gruben
-Lokomotiven

Quelle: GKMO

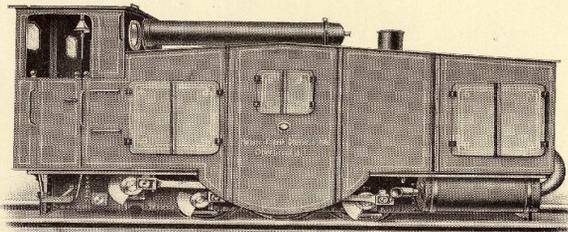
Später kamen
Feldbahn –
Lokomotiven hinzu.

Oberurseler Feldbahn-Motor-Lokomotive
mit Treibstangen-Antrieb



gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.
Quelle: GKMO

50 HP. 3achsige Motor-Lokomotive
für Rangier-, Feld- und Waldbetrieb



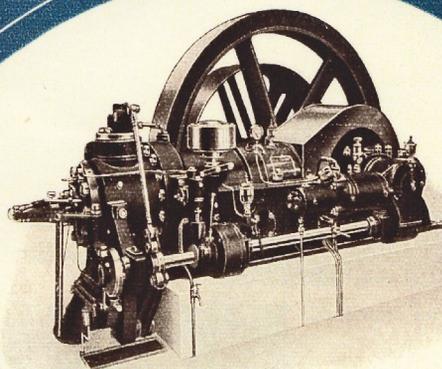
gebaut von der Motorenfabrik Oberursel Akt.-Ges., Oberursel bei Frankfurt a. M.
Quelle: GKMO

Die bis zu Rangier –
Lokomotiven weiter
entwickelt wurden.

**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

MOTORENFABRIK OBERURSEL

AKT.-GES.



OBERURSELER DIESEL MOTOREN

OBERURSEL bei FRANKFURT a. M.

BERLIN NW7 KÖLN a. Rh. STUTTGART WIEN VI/1 –
:: Mittelstraße 2-4 :: :: Domstraße 39 :: :: Seestraße 40 :: Gumpendorfer Str. 72

Quelle: GKMO

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Der Oberurseler Gnom-Motor Modell 32

arbeitet mit billigen schwer entzündlichen Brennstoffen wie:

Naphta, Masut, Rohöl und Gasöl,

es kann natürlich auch das überall erhältliche gewöhnliche Lampenpetroleum verwendet werden. Alle diese Brennstoffe haben einen sehr hohen Entflammungspunkt, schließen also Explosionsgefahren aus, sind billig, leicht zu beschaffen und können bequem gelagert werden.

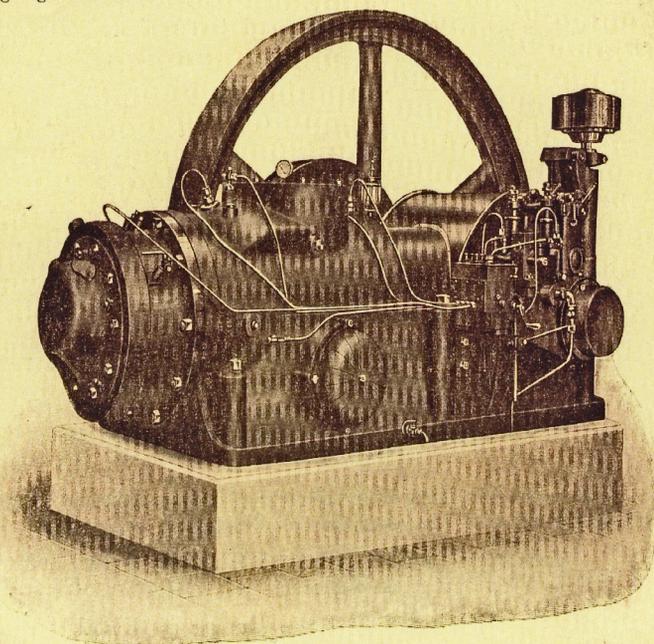


Fig. 1 Abbildung für die Ausführung unverbindlich.

Beschreibung der Arbeitsweise: Der Oberurseler Gnom-Motor Modell 32 arbeitet im Zweitakt, d. h. bei jeder Umdrehung erfolgt eine Zündung. Die Anzahl der Arbeitshübe ist somit bei gleicher Tourenzahl, beim Zweitakt doppelt so groß wie beim Viertakt, wodurch eine große Gleichmäßigkeit im Gang erzielt wird.

Der Arbeitsvorgang ist beim Oberurseler Gnom-Motor Modell 32 folgender: Befindet sich der Arbeitskolben in seiner äußersten Stellung rechts, wie Fig. 2 zeigt, so tritt in den Zylinder durch die Einlaßschlitze die Spül- und Ladeluft und treibt die Verbrennungsgase vom vorhergehenden Arbeitsprozeß durch die Auspuffschlitze hinaus; bei der Rückkehr verdichtet der Kolben die Ladeluft. Gleichzeitig wird durch eine Pumpe eine der jeweiligen Belastung entsprechende Brennstoffmenge in fein zerstäubtem Zustand in den Motor eingespritzt. Das so erzeugte Brennstoffgemisch entzündet sich am Ende der Kompression an der heißen Glühkugel und die

Quelle: GKMO

Motoren-Fabrik Oberursel A.G.



Oberursel bei Frankfurt a/M.

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

expandierenden Gase treiben Arbeit verrichtend den Kolben nach innen. Vor dem äußersten rechten Todpunkt werden die Auspuffschlitzte vom Kolben freigelegt und die Verbrennungsgase entweichen. Kurz nach den Auspuffschlitzten öffnen sich auch die Einlaßschlitze. Die Spül- und Ladeluft tritt ein und treibt die noch zurückgebliebenen Gase durch die Auspuffschlitzte aus, wonach das Arbeitsspiel von neuem beginnt.

Die Spülluft wird vermittels einer besonderen Pumpe erzeugt. Der vordere Teil des als Stufenkolben ausgebildeten Arbeitskolbens bildet mit dem vorderen Teil des Zylinders einen ringförmigen Raum, den eigentlichen Luftpumpenraum. Diese Spülluftpumpe ist mit patentierten, in der Praxis bestbewährten Stahlplattenventilen ausgerüstet.

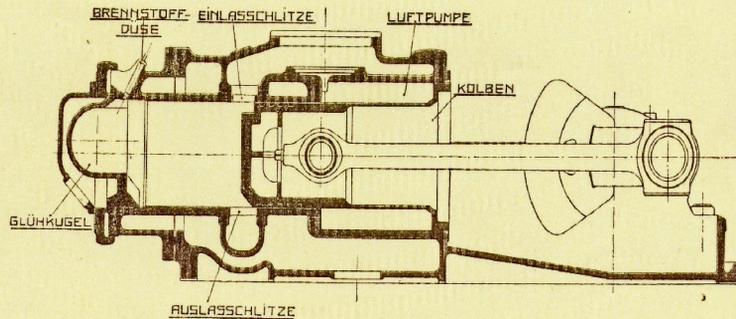


Fig. 2.

Infolge der Anordnung dieser besonderen Luftpumpe kommt die geschlossene Kurbelkammer mit allen ihren Nachteilen in Wegfall.

Als solche wären vor allen zu erwähnen, daß die erzielte Luftmenge nicht genügt, um die Verbrennungsgase restlos aus dem Zylinder zu entfernen.

Es ist ferner die Aufsicht und die Wartung des Kurbelgetriebes während des Betriebes nicht möglich. Auch ist beim Stillstand des Motors die Kontrolle dieser Organe sehr mühselig und erfordert ein Auseinandernehmen des Kurbelkastens. Diese Demontage ist natürlich bei größeren Motoren besonders schwierig. Noch umständlicher aber ist für den Maschinisten die Rückmontage und zwar deshalb, weil die Kurbelkastenpumpe dicht halten muß und bei Undichtigkeit eine schlechte Ausspülung, schlechte Verbrennung, unter Umständen ein Versagen des Motors eintritt.

Alle diese Nachteile sind durch die Anordnung einer besonderen Luftpumpe bei unseren Motoren Modell 32 vermieden und erzielen wir infolge der groß gewählten besonderen Spülluftpumpe eine vorzügliche und zuverlässige Zylinder-ausspülung, mithin eine gute rußfreie Verbrennung.

Bei dem offenen Kurbelkasten unseres Motors kann man sich durch Antasten des Pleuelstangenkopfes, der Kurbelwellenlager etc., auch während des Laufens,

Quelle: GKMO



MOTORENFABRIK OBERURSEL AKT.-GES.
OBERURSEL BEI FRANKFURT A. M.

Preise und Gewichte der Oberurseler Gnom-Motoren
Modell 32

Motorgrößen-Nummer	6 ½	7	8	9
Normale Leistung PS	24	30	40	50
Maximale Leistung ca. PS	30	36	47	58
Umdrehungen in der Minute	300	265	230	215
Nettogewicht des Motors ohne schweren Teile ca. kg	2400	2800	3500	4150
Nettogewicht der schweren Teile bei Gewerbebetrieb ca. kg	1500	1750	2300	2450
Nettogewicht der schweren Teile bei elektr. Betrieb ca. kg	2300	2700	3100	3500
Durchmesser der Riemenscheiben . . mm	900	1000	1200	1400
Breite der Riemenscheibe mm	440	480	480	480
Gewicht der Ankerplatten und Fundamentalschrauben ca. kg	180	120	160	160
Preis des Motors mit schweren Teilen für Gewerbebetrieb Mk.	7500	8300	9 500	10 800
Codewort für gewerbl. Betrieb	Zack	Zahn	Zander	Zange
Preis des Motors mit schweren Teilen für elektrischen Betrieb Mk.	7900	8750	10 000	11 500
Codewort für elektr. Betrieb	Wurmzack	Wurmzahn	Wurmzander	Wurmzange
Preis der Ankerplatten und Fundamentalschrauben Mk.	150	150	180	180
Codewort für Ankerschraub-Platten	Pauseparze	Pauseparze	Pauseparze	Pauseparze
Preise der seemäßigen Verpackung . . Mk.	220	220	290	350
Gewicht der seemäßigen Verpackung etwa 20% des Motorgewichtes				
Preis der Anlaßvorrichtung Mk.	560	560	800	800
Gewicht der Anlaßvorrichtung ca. kg	325	325	400	400
Codewort für Druckluftanlaß-Vorrichtung	Luft	Luft	Luft	Luft

Bemerkungen: Die Preise verstehen sich ab Fabrik Oberursel einschl. Zubehörteile wie: Auspufftopf, Brennstoffbehälter, normale Riemenscheibe, Kolbenringspannblech, 1 Oelkanne, 1 Oelspritze, 1 Satz Schraubenschlüssel und diverse Bedienungswerkzeuge auf Schlüsselbrett, montiert, Anheizlampe und Kupferrohrleitungen zwischen Brennstoffgefäß und Motor.

Im Preis nicht einbegriffen sind Fundamentplatten und Anker, Anlaßvorrichtung und Rohrleitungen.

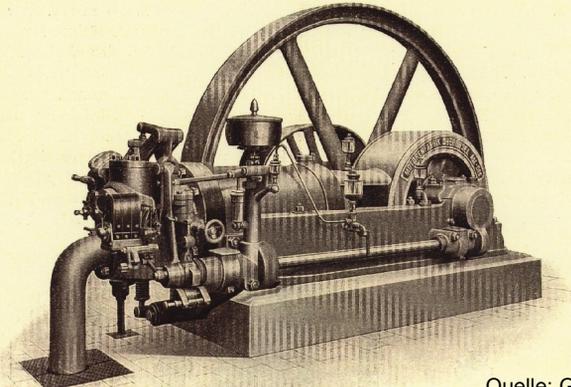
Anlaßvorrichtung. Für Motoren über 20 PS. empfehlen wir eine besondere Druckluft-Anlaßvorrichtung. Dieselbe besteht aus einem Luftkompressor, Druckluftbehälter mit Absperrventil u. Manometer, Anlaßventil am Motor und der verbindenden Rohrleitung 2 1/2 mtr lg.

Quelle: GKMO

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Oberurseler Sauggeneratorgas-Anlagen

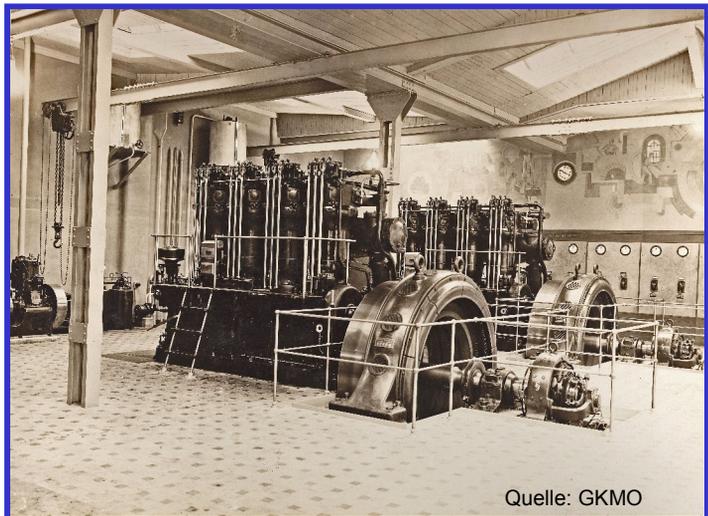
für Anthracit, Koks, Braunkohle, Holzkohle.



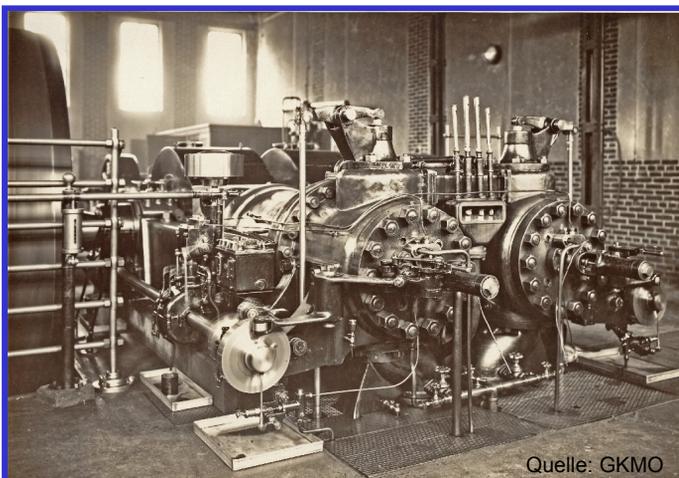
Quelle: GKMO

Die stationären
Motoren wurden
immer größer.

Die Motoren wurden
zur Stromerzeugung
eingesetzt.



Quelle: GKMO



Quelle: GKMO

Der stärkste
Oberurseler
Dieselmotor hatte
eine Leistung von
760 PS.

**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

Der GNOME-Omega



1905 entwickeln die Brüder Seguin ihren ersten Flugmotor mit rotierenden Zylindern, den GNOME-Omega, der auf dem Pariser Luftfahrtsalon vorgestellt wurde.

Der Motor hatte eine Leistung von 80 PS bei einem Gewicht von 95 Kg.

Der Motor verbrauchte ca. 35 Liter Benzin und 6-7 Liter Rizinusöl in der Stunde bei einer Drehzahl von 1200 Umdrehungen. Der ideale Antrieb für die damals sehr leicht gebauten Flugzeuge.

Der Oberursel GNOME U-0



1913 erwirbt die Motorenfabrik Oberursel unter dem Direktor Heinrich Machenheimer die Lizenz zum Nachbau dieser Umlaufmotoren. Die Motoren werden in Oberursel weiterentwickelt.

Die 7 Zylindermotoren (U0) waren der Antrieb für die Focker E III Flugzeuge. Es folgten 9 Zylindermotoren (U1) als Antrieb für die Focker Dr.1, den legendären 3-Decker mit dem unter anderem der rote Baron (Freiherr v. Richthofen) im 1. Weltkrieg große Erfolge erzielte.

Weiterhin wurde ein 14 Zylindermotor (U3) ein doppelter 7 er mit einer Leistung von 160 PS entwickelt und 1917 kam noch ein 11 Zylinder (UR3) mit 170 PS hinzu.

Damit war dann auch die Entwicklung der Umlaufmotoren zu Ende.



Ein Nachbau der Focke D III
mit einem Oberurseler
Umlaufmotor.

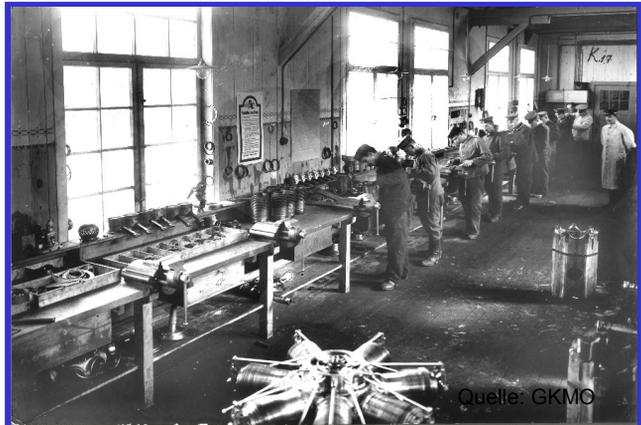
Das Prospekt der Motorenfabrik
Oberursel während des 1.
Weltkrieges.



Ein Nachbau der legendären
Focke D1 mit der Nr. 475/17
wie sie vom Roten Baron
geflogen wurde.

Um 1915 wurden Soldaten in der MO geschult um die Motoren auf den Feldflugplätzen reparieren zu können.

In der Werkstatt. Die Ausbildung fand unter strenger Aufsicht statt.



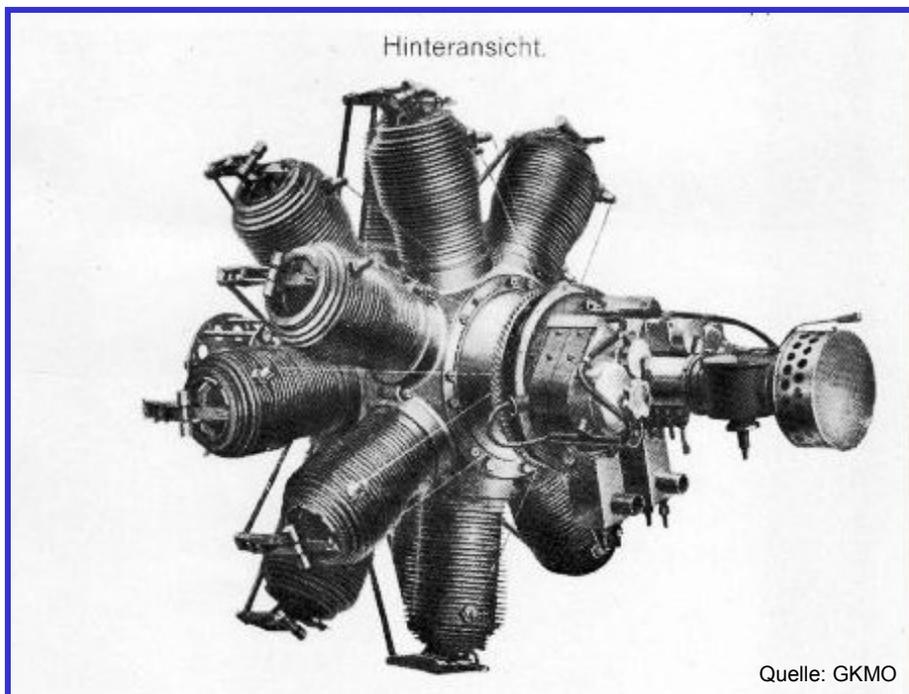
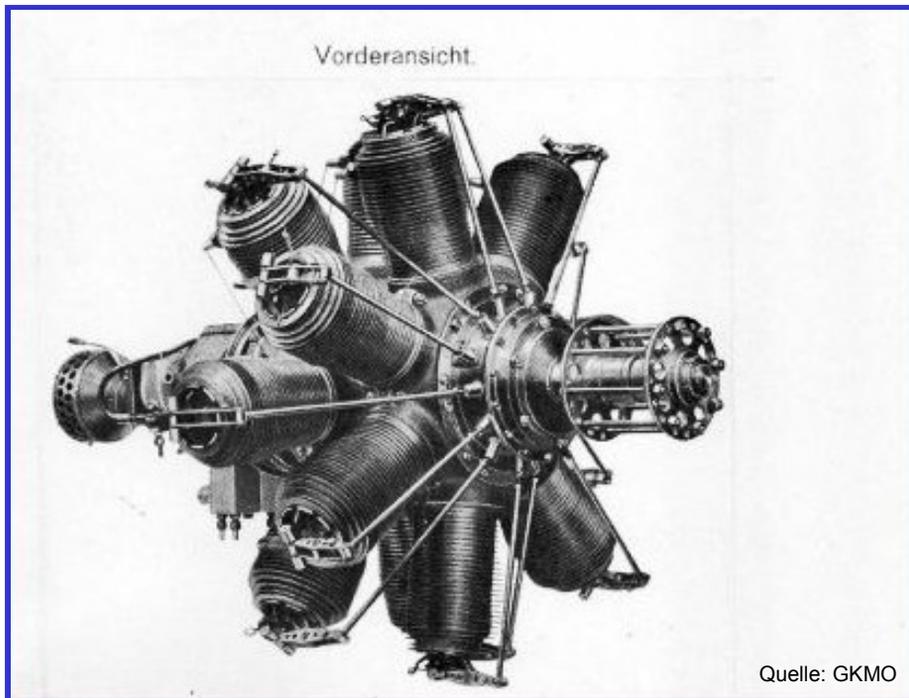
Die Ausbilder, zweiter von rechts ist der Herr Stechmann.

Auch österreichische Soldaten wurden in Oberursel ausgebildet.



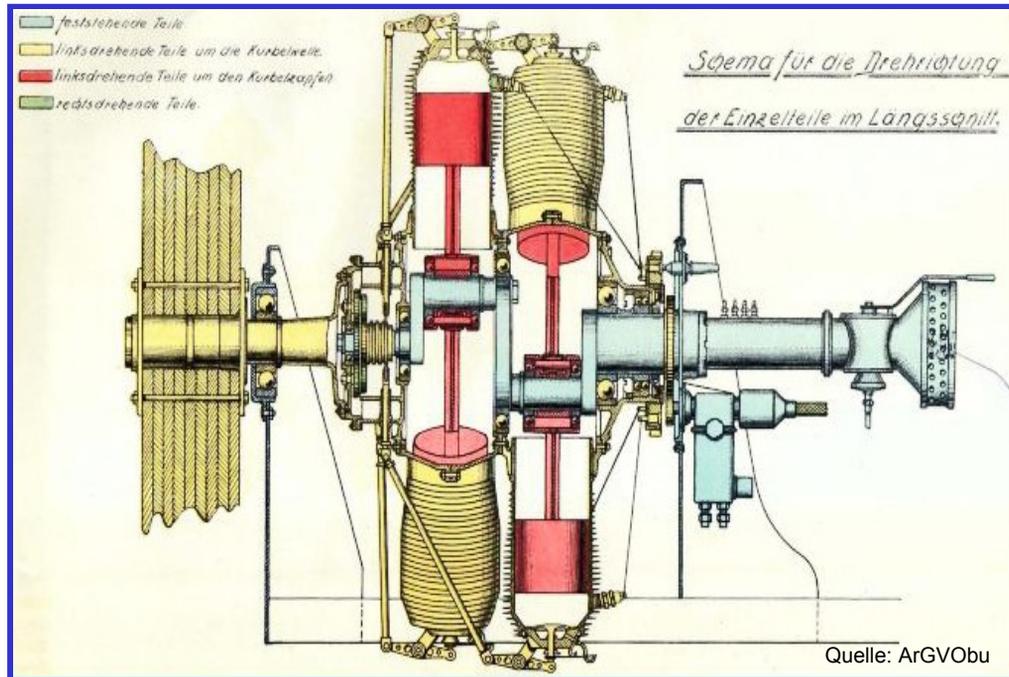
**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

Der Oberurseler Umlaufmotor U 3 mit 160 PS.

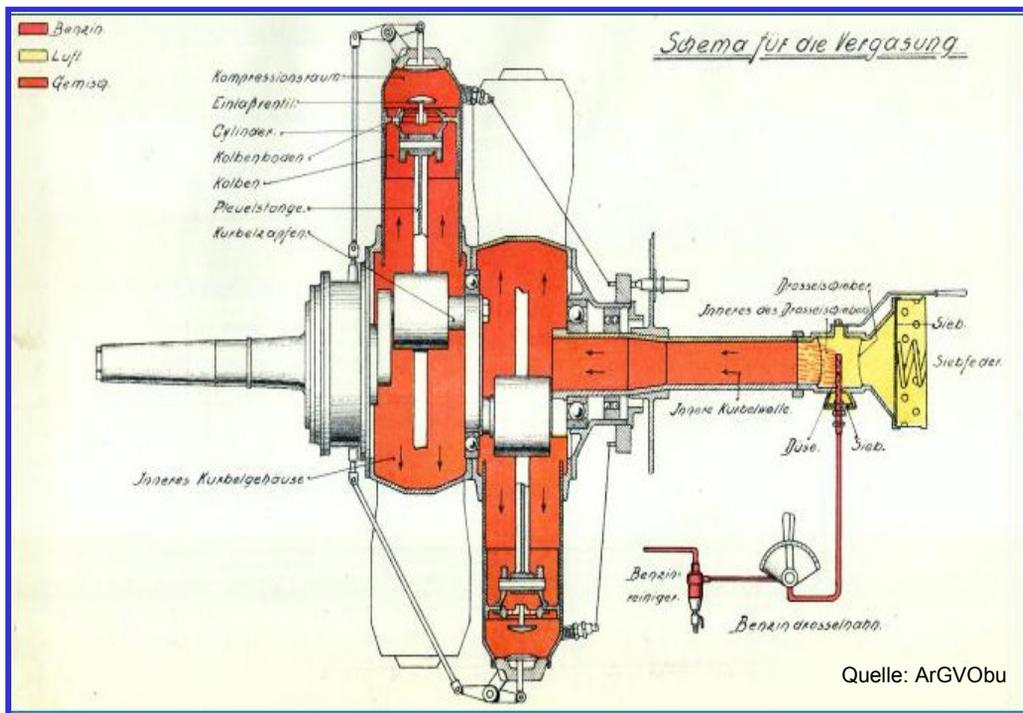


**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

Der U 3 im Längsschnitt.



Wie kommt das Kraftstoffluftgemisch in die Zylinder.



Motorenfabrik Oberursel (MO)
 Heute Rolls-Royce
 Hohemarkstraße 60 - 70

90 Jahre später. Ein Umlaufmotor wird wieder zum Leben erweckt



Von 2006 – 2007 haben sechs Auszubildende von Rolls-Royce unter der Leitung von Erich Auersch und Eberhard Fritsch einen Umlaufmotor (U0) wieder Lauffähig gemacht.



Die Montage des Motors

**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

Der U 0 wird für den ersten Start vorbereitet

Zuerst wird Benzin in die Zylinder gespritzt.



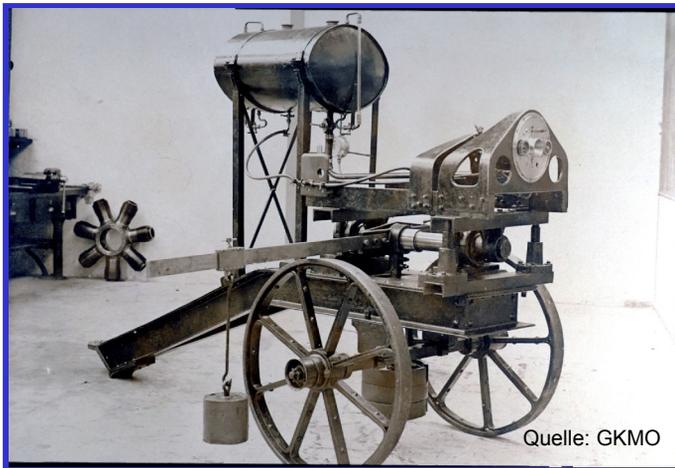
Eberhard Fritsch am Zündmagnet und Thorsten Ritzmann am Propeller.

Die Arbeit hat sich gelohnt! **Der Motor läuft.**



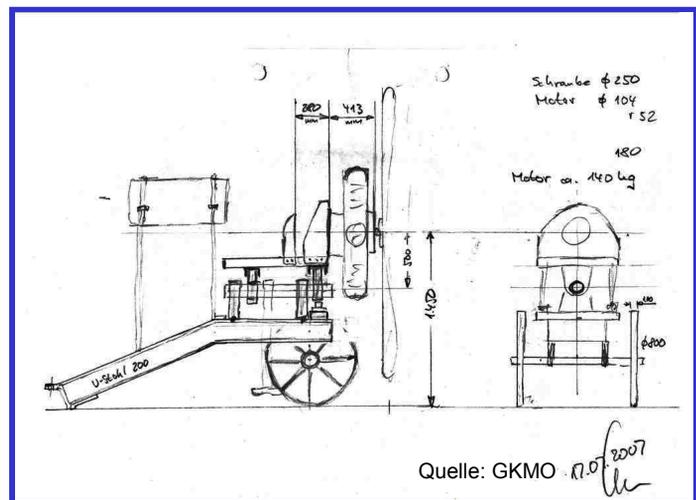
**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

Ein original Prüfstand von 1913 wurde nachgebaut.



Nach diesem Foto

und einer Handskizze



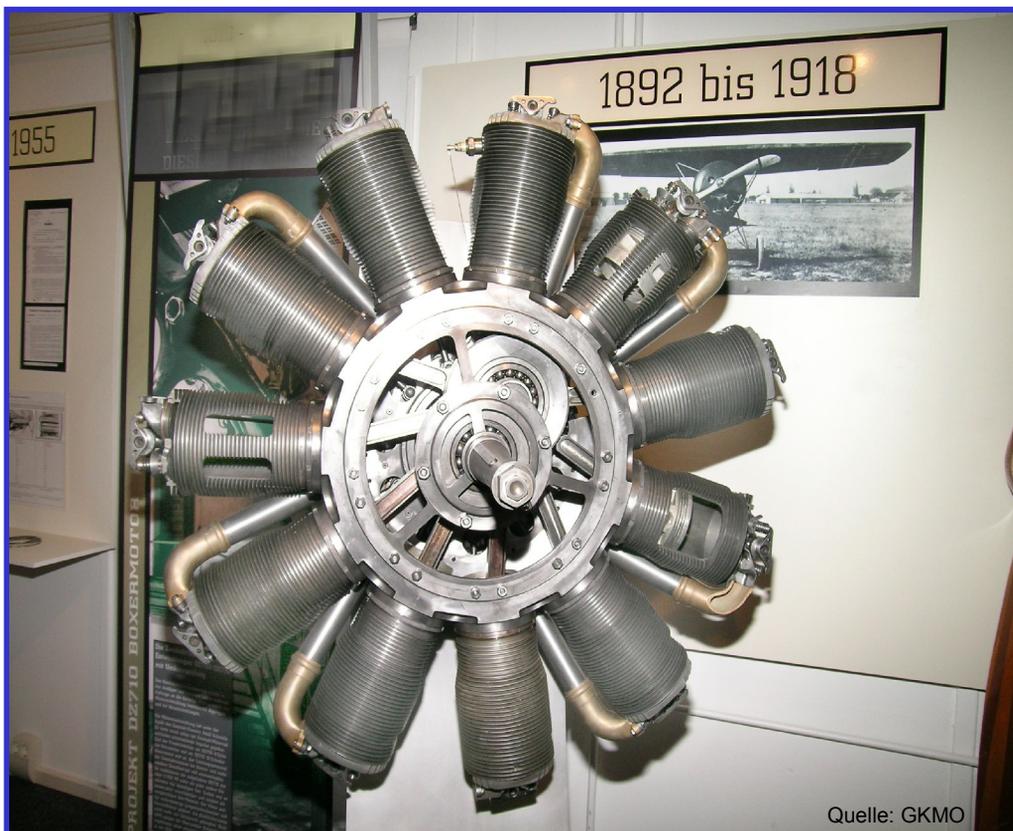
baute die Oberurseler
Schlosserei **SCHEURER**
u. **HIERONYMI** diesen
Prüfstand nach.

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Die Ära der Umlaufmotoren geht zu Ende

Mit dem Bau des Oberurseler Umlaufmotors UR 3 der eine Leistung von 170 PS und ein Gewicht von 169 Kg. hatte, war die Leistung der Umlaufmotoren 1917 ausgereizt.

Bei einer Drehzahl von 1200 Umdrehungen und einem Gewicht von 169 Kg. kann man sich vorstellen, dass die Piloten Probleme bekamen ihre Flugzeuge sauber zu steuern.



**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

**Auf der Internationalen Luft und
Raumfahrtausstellung 2010 in Berlin wurde dieser
Motor präsentiert.**



Die Mannschaft.

Von links Thorsten Ritzmann, Erich Auersch und Eberhard Fritsch.

Ein kurzer Zug am
Propeller.



Der Motor läuft.

Ein besonderes Erlebnis vor
dieser Kulisse.

Die gelben Bremsklötze wurden uns
von der Mannschaft der A-380 im
Hintergrund zur Verfügung gestellt.

**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

Das Verwaltungsgebäude der Motorenfabrik Oberursel.



Quelle: GKMO

Das Verwaltungsgebäude wurde 1917 im Jugendstil gebaut und steht seit 1980 unter Denkmalschutz. Beeindruckend wirkt das Gebäude erst von der Hohemarkstraße her. Da kann man schon verstehen, dass damals einige Oberurseler Einwohner das Gebäude **Schauspielhaus-Oberursel** oder **Motor-Oper** taufen.

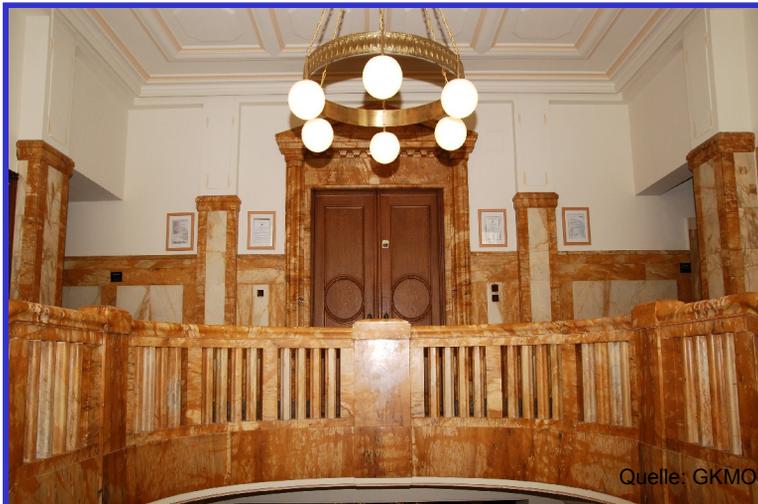
Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Heute noch so wie 1917 gebaut

Der Treppenaufgang. Im oberen Fenster in der Mitte, das alte Emblem der **MO**.



Quelle: GKMO



Der Eingang zum Rittersaal.
(Besprechungsraum).

Quelle: GKMO

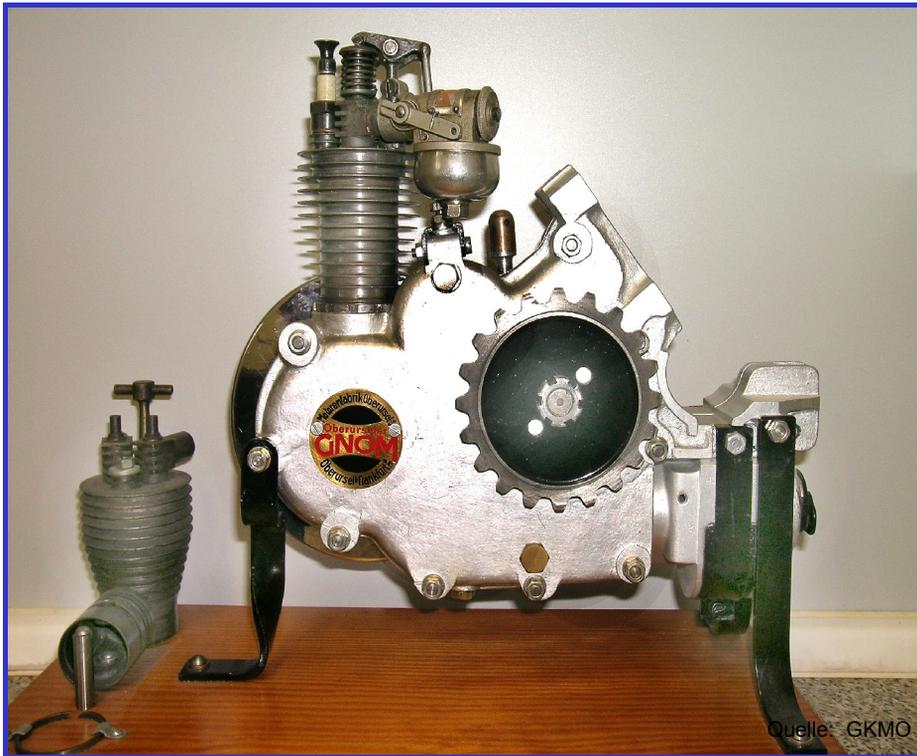
Ein Traum aus
italienischem Marmor.



Quelle: GKMO

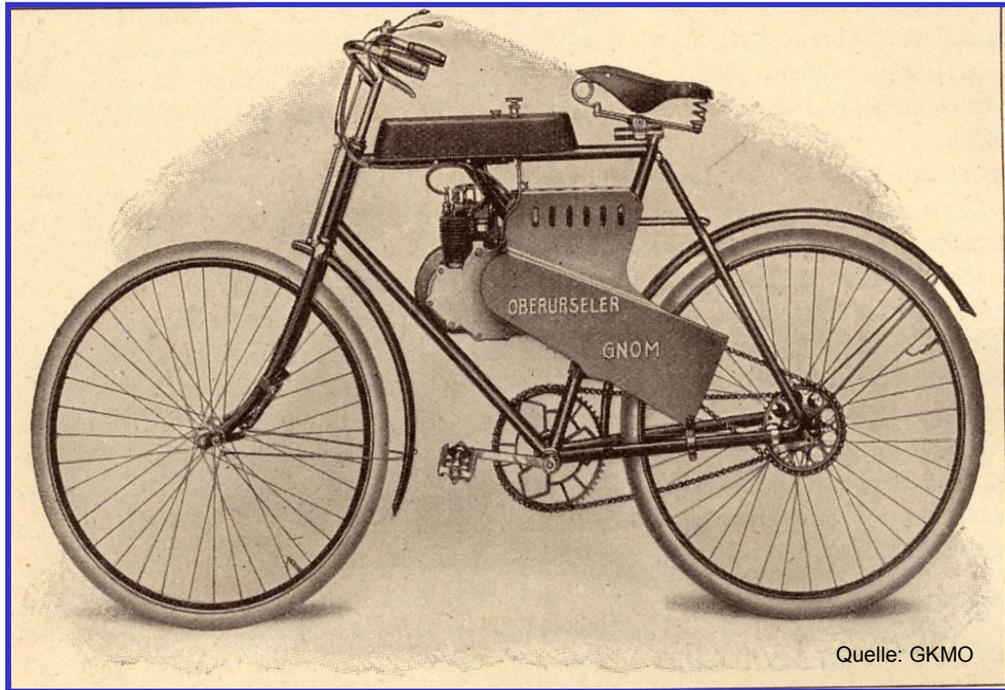
Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Das Zeitalter des Fahrradhilfsmotors beginnt.



Nach Einstellung der Flugmotorenfertigung nach dem ersten Weltkrieg, wird ein Teil des früheren Fertigungsprogramms wieder aufgenommen. Kleine und mittlere Diesel und Rohölmotoren wurden gebaut.

Ferdinand Freise entwickelt einen Kleinen Fahrradmotor mit einer Leistung von 1 PS. Motor und Zubehör konnte man kaufen und sein Fahrrad damit aufrüsten.



Die Oberurseler GNOM-Fahrradmotoren konnten an verschiedenen Positionen eingebaut werden. Leider fand diese Entwicklung keinen großen Zuspruch.



**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

Ferdinand Freise entwickelt den Columbus Motorradmotor.

Nach dem der Fahrradmotor nicht den erhofften Erfolg brachte, entwickelte Ferdinand Freise einen größeren Motor.

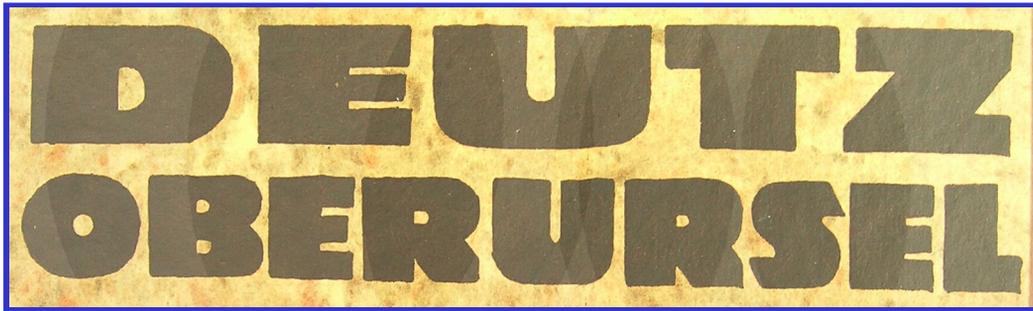
Der Motor hatte 250 ccm und eine Leistung von 7,8 PS, er wurde noch in der **MO** entwickelt aber nicht mehr gebaut

Ferdinand Freise schied 1921 aus der **MO** aus, baute aber die Columbus-Motoren in Oberursel in der Schulstraße weiter.



Die Columbus-Motoren wurden in Bückler und Horex Motorrädern verwendet.

Das neue Logo



1921 wird eine Interessengemeinschaft mit der Gasmotorenfabrik Deutz AG gebildet. Die Motorenfabrik Oberursel verliert ihre Eigenständigkeit.

Unter dem aus Köln kommenden Direktor Helmut Stein beginnt die Entwicklung schnell laufender Fahrzeug- und Schiffsdieselmotoren. Die später in mehreren Typen und großen Stückzahlen gebaut werden.

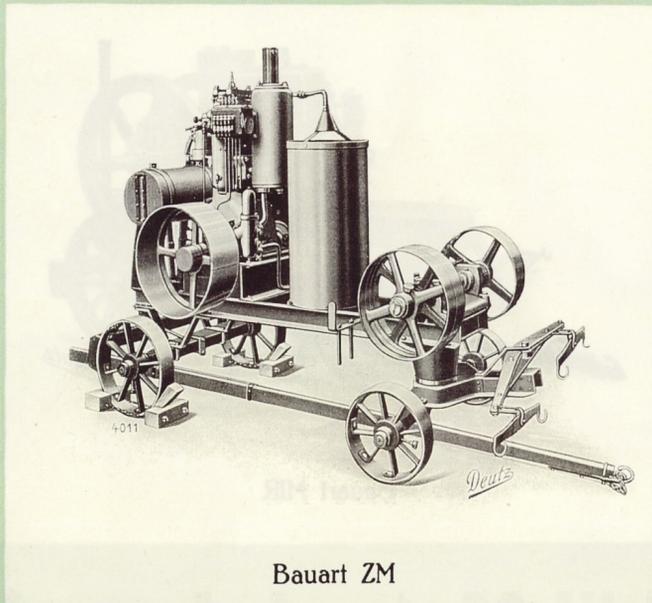
Diese Motoren finden als Antrieb für Schiffe und deren Hilfsmaschinen einen großen Anwendungsbereich.

Es wurden auch kleinere Motoren entwickelt (MA) zwischen 4,5 und 10,5 PS die in der Landwirtschaft und in kleinen Handwerksbetrieben verwendet wurden.

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Das neue Programm

DEUTZ OBERURSEL



Bauart ZM

Rohöl-Motor-Lokomobile

mit steh. Zweitakt-Motor Bauart ZM.

die billigste Betriebskraft
für Landwirtschaft u. Gewerbe

Leistung: $\frac{6}{10}$ PS bei $\frac{550}{450}$ Umdrehungen per Minute.

Betriebsstoffe: Petroleum, Gasöl, Rohöl, Braunkohlenteeröl.

INTERESSENGEMEINSCHAFT DER
MOTORENFABRIK DEUTZ AKTIENGESELLSCHAFT, KÖLN-DEUTZ
MOTORENFABRIK OBERURSEL AKTIEN-GESELLSCHAFT, OBERURSEL



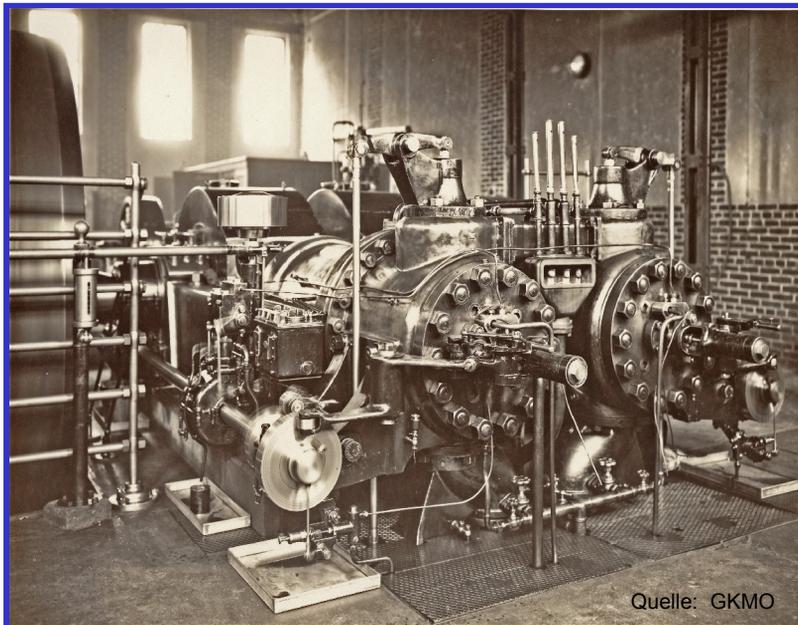
Quelle: GKMO

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Die Ausbildung



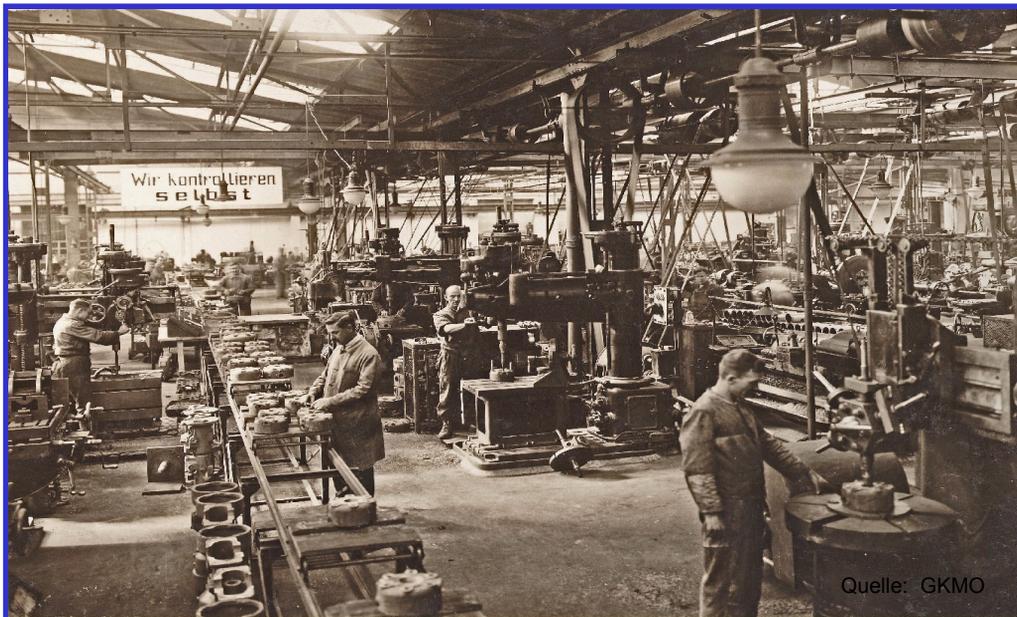
Unter Dir. Helmut Stein wurde die Ausbildung intensiviert, denn der Motorenbau wurde erweitert.



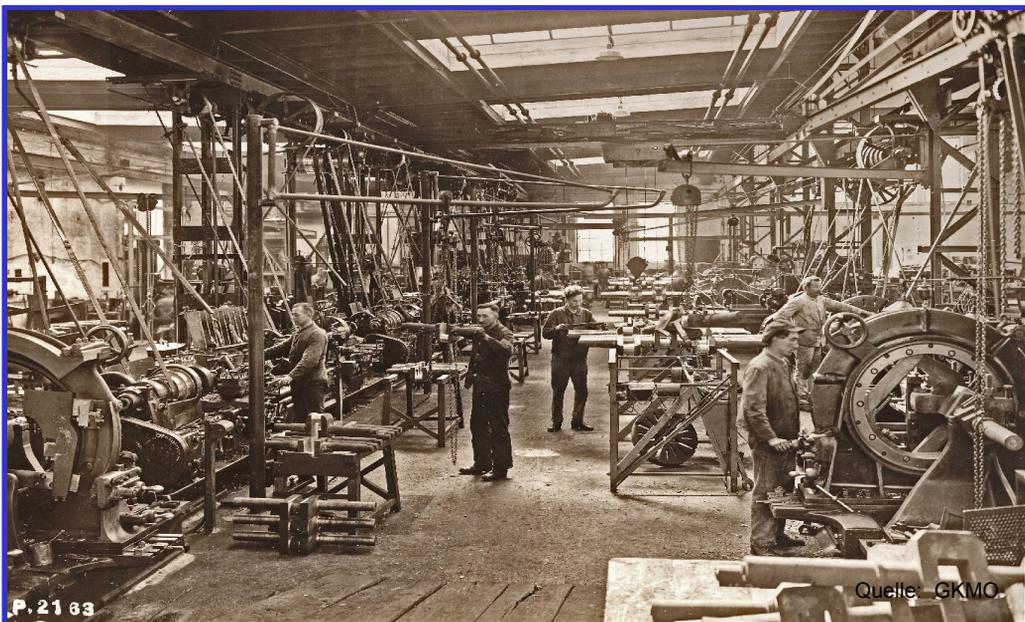
Der stärkste in der **MO** gebaute Dieselmotor, ein Vierzylinder liegend mit einer Leistung von 760 PS.

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Die Fertigung



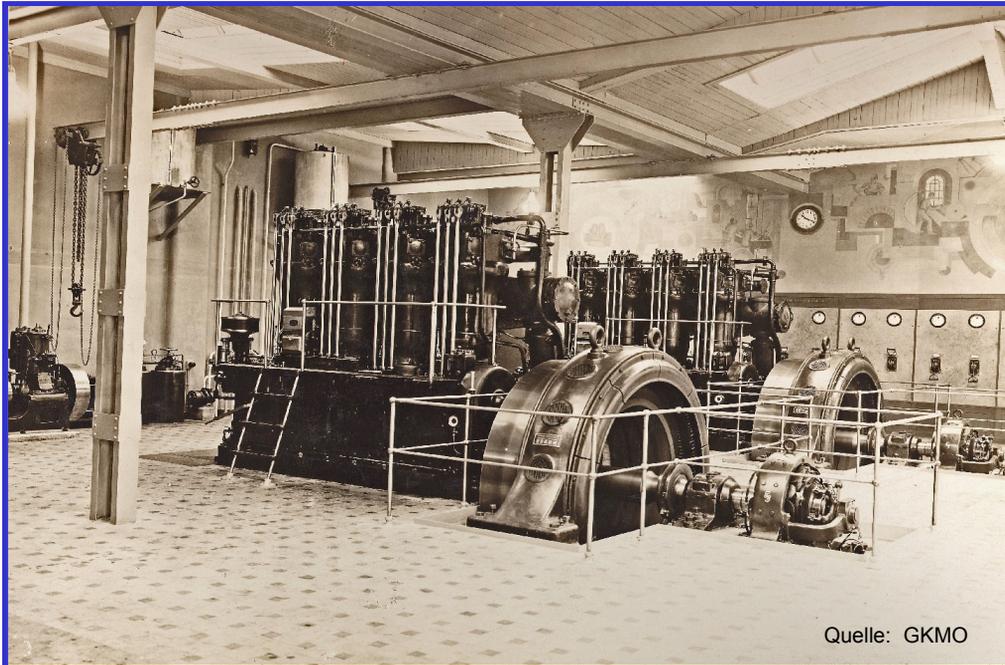
Die Fertigung wurde umorganisiert, unter dem Motto wir kontrollieren selbst.



Es beginnt die Entwicklung schnell laufender Fahrzeug- und Schiffsdieselmotoren.

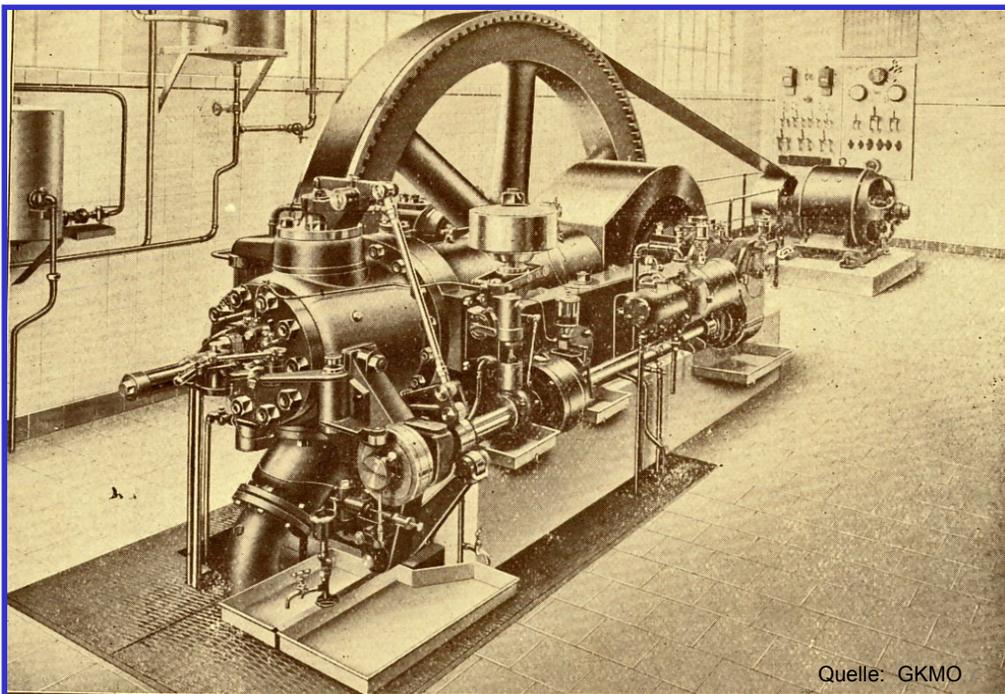
Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Stationäre Antriebe aus Oberursel



Quelle: GKMO

Antriebe für Stromgeneratoren.

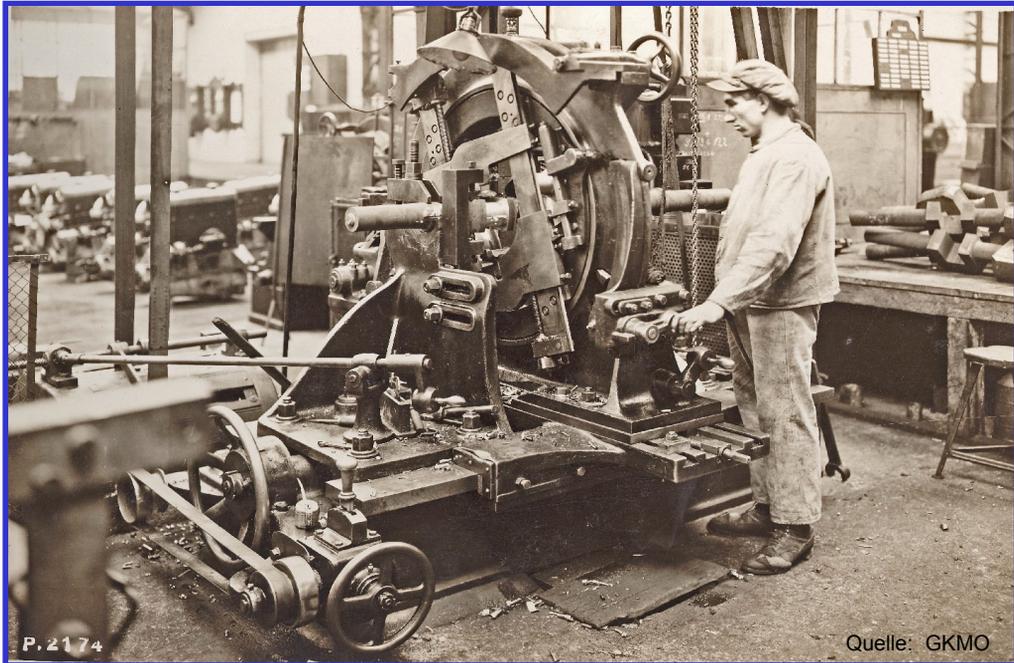


Quelle: GKMO

Elektrische Zentrale mit Oberurseler Dieselmotor

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Die Fertigung



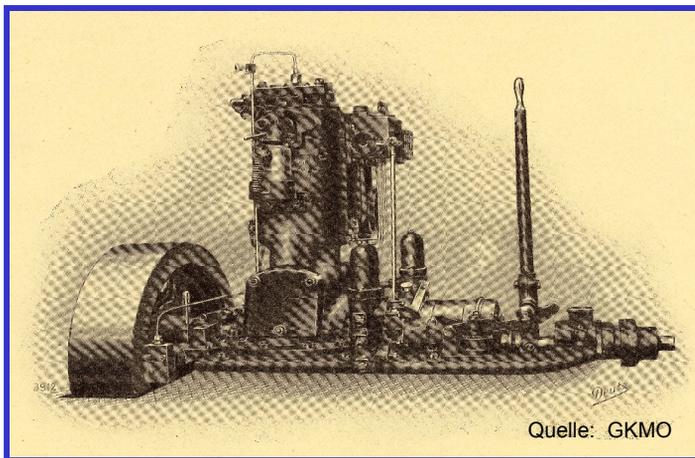
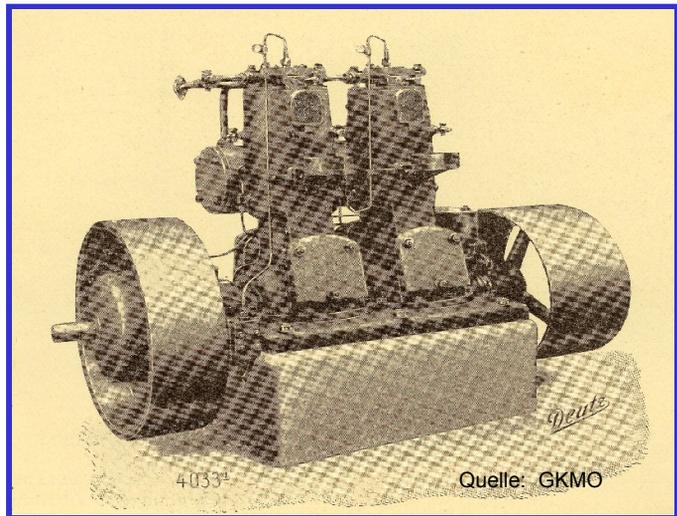
Die Arbeitsbedingungen waren nicht leicht.



Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

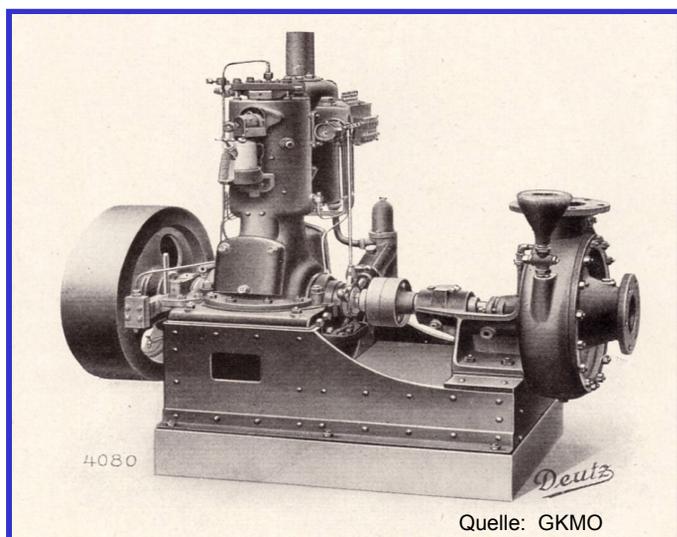
Die Glühkopfmotoren

Bauart ZM
Zweizylinder 40 PS



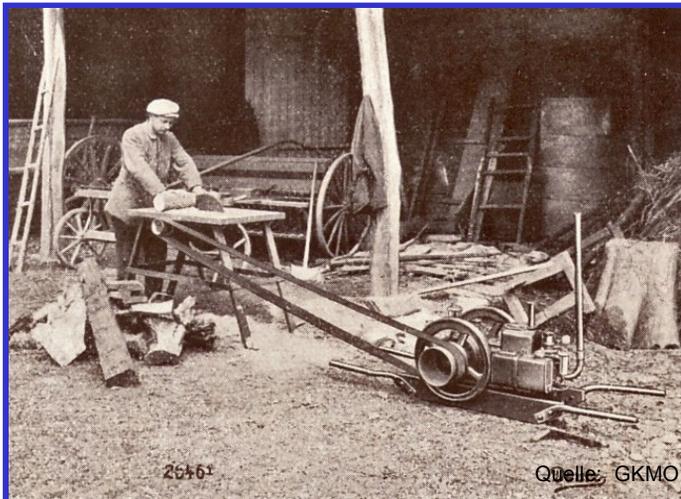
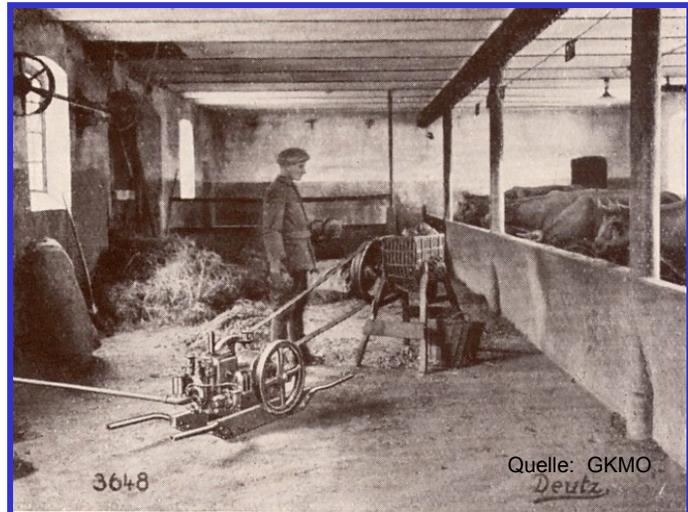
ZM-Schiffsmotor 10 PS
mit angebautem
Wendegeräte

ZM 10 PS Motor direkt
gekuppelt mit einer
Kreiselpumpe



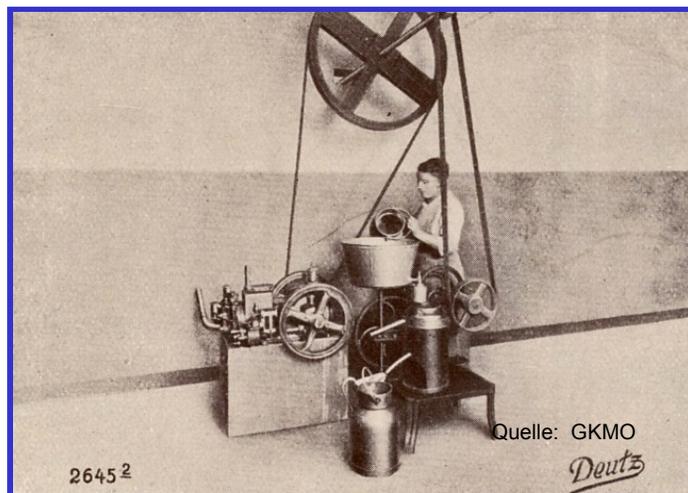
Die MA Motoren für Kraftselbstversorger

Ein tragbarer Deutz-
Leichtölmotor mit 4,5 PS
beim Futterschneiden



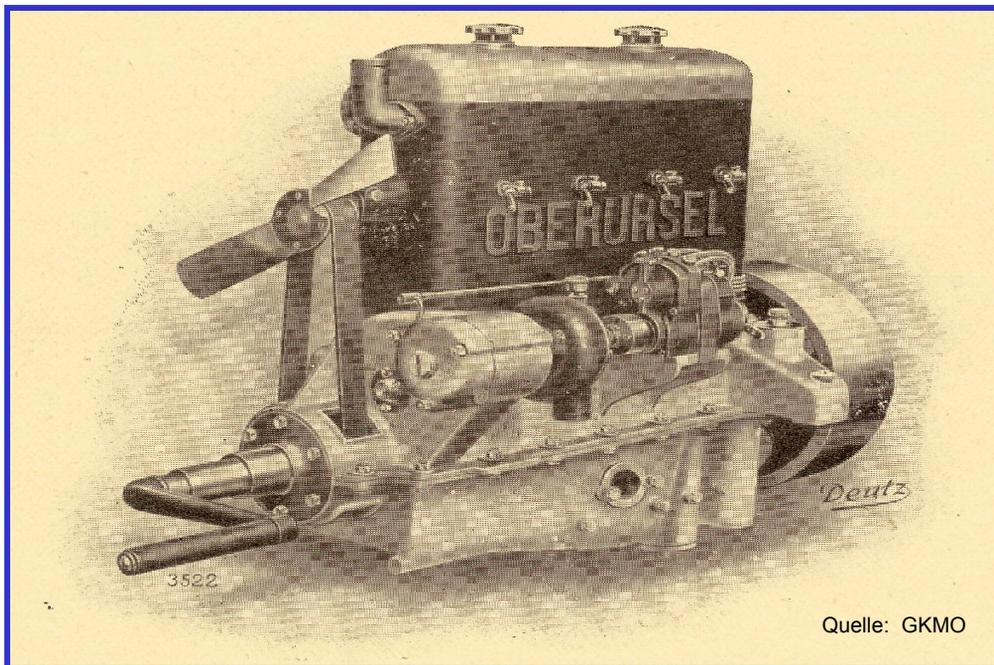
Beim Antrieb einer
Kreissäge

Beim Antrieb einer
Zentrifuge

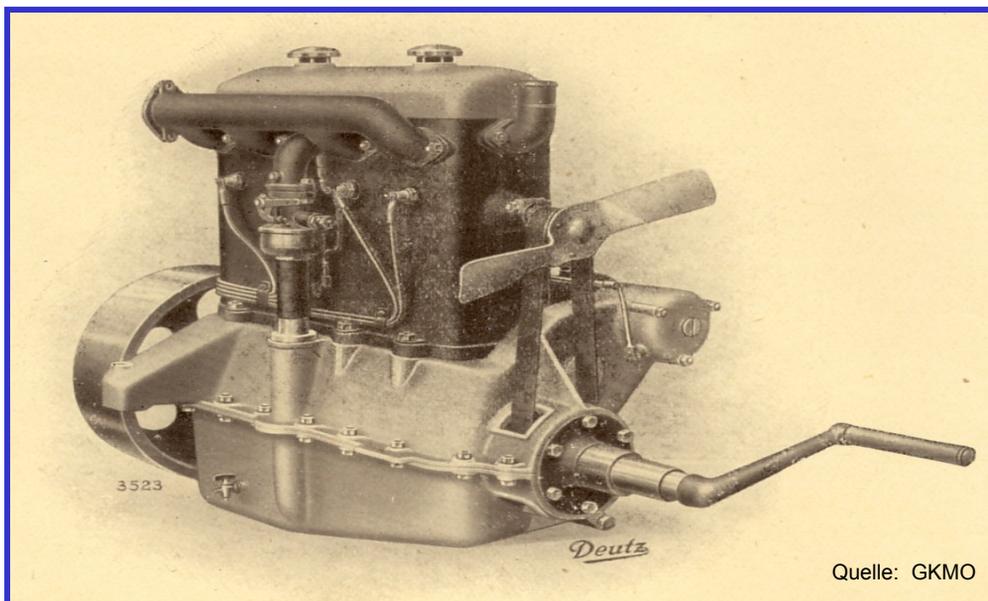


Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Der Bau von Fahrzeugmotoren begann
Bauart LM mit 40 PS



Steuerwellenseite



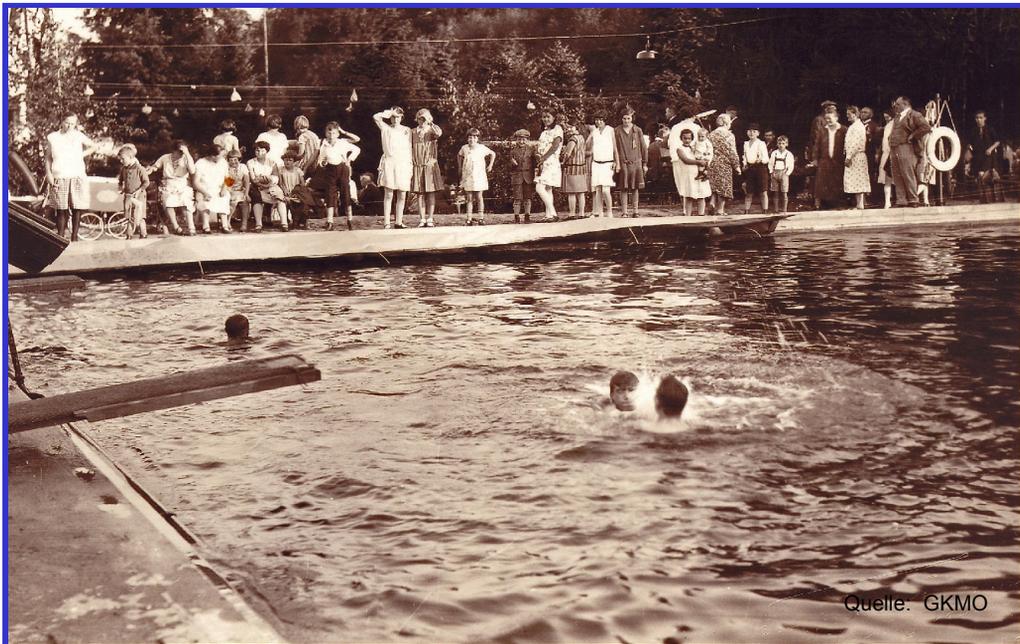
Vergaserseite

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Das Schwimmbad



Das Schwimmbad wurde 1927-1928 von Mitarbeitern
in ihrer Freizeit gebaut.



Eine großartige Leistung bei einem Arbeitstag von 12 Stunden

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Aus Deutz wird Deutz Humboldt Oberursel



Wie unseren Mitarbeitern bekannt ist, bilden die drei Werke

Motorenfabrik Deutz A-G., Köln-Deutz

Maschinenbau-Anstalt Humboldt A-G., Köln-Kalk

Motorenfabrik Oberursel A-G., Oberursel (Taunus)

eine Interessengemeinschaft. Wir nehmen an, daß es willkommen sein wird, Näheres über die Arbeitsgebiete und die Leistungen der drei Werke zu erfahren. Diesem Zweck sollen die

„Nachrichten aus Deutz-Humboldt-Oberursel“

dienen, deren erste Nummer hier vorliegt und die in zwangloser Folge erscheinen werden.

Wir benutzen diese Gelegenheit, um allen unseren Mitarbeitern unsere besten Glückwünsche für das neue Jahr auszusprechen.

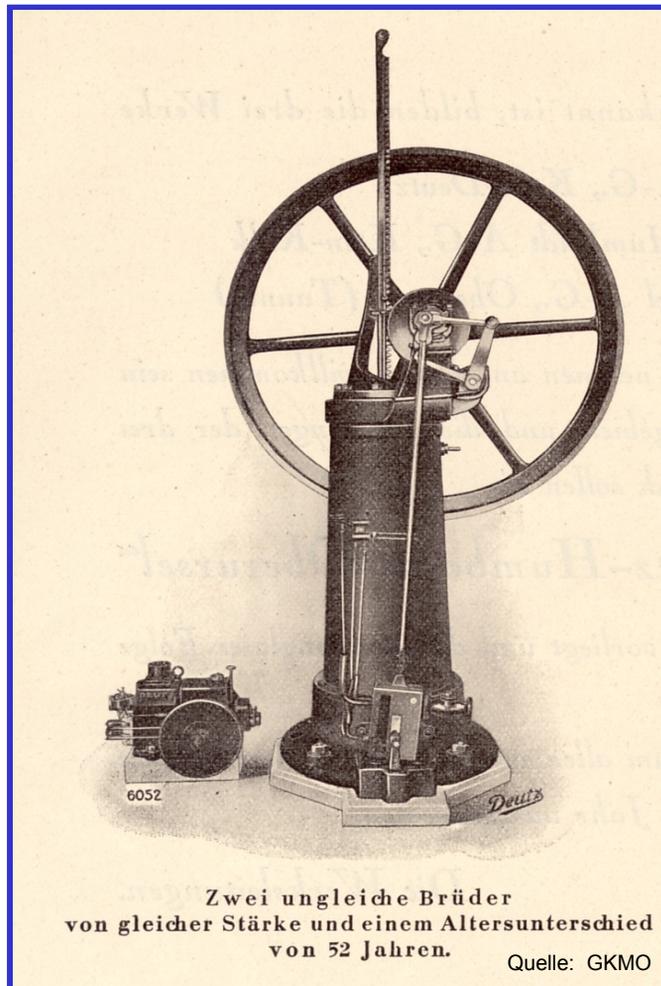
Die Werksleitungen.

Quelle: GKMO

Ausschnitt aus der Werkszeitung vom 1. Januar 1929

**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

52 Jahre Motorenbau von Deutz

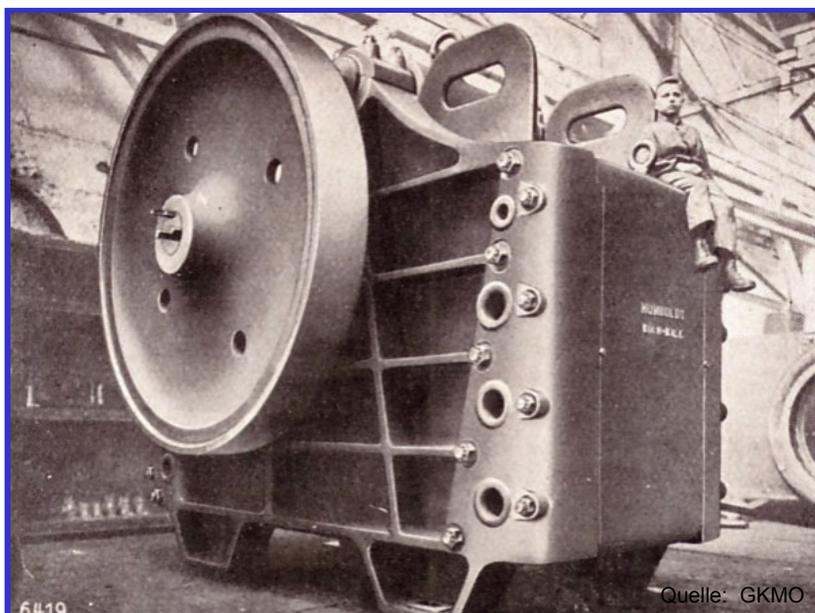


Auf dem Bild sind zwei Motoren von gleicher Leistung gegenübergestellt. Die 2 PS atmosphärische Deutz-Gasmaschine aus dem Jahre 1874 und die 2 PS Deutz-MA-Maschine aus dem Jahr 1926. Die atmosphärische Gasmaschine wiegt 1500 kg und ist 3,25 m hoch, die MA-Maschine wiegt 80 kg und ist 0,48 m hoch

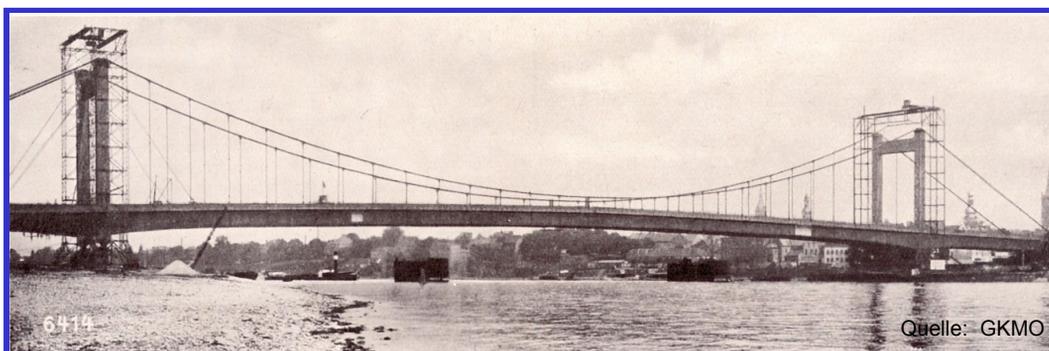
Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Maschinenbau-Anstalt und Anlagenbau Humboldt A-G, Köln-Kalk

Humboldt war ein Maschinen und Anlagenbauer. Ein Vorteil dieses Zusammenschlusses war, der gemeinsame Einkauf von Rohstoffen auf dem Weltmarkt.



Ein Humboldt Steinbrecher.



Beteiligung am Bau der Mühlheimer Brücke.

**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

Werksfeuerwehr der Motorenfabrik Oberursel



Die Mannschaft unter der Leitung von Jean Calmano



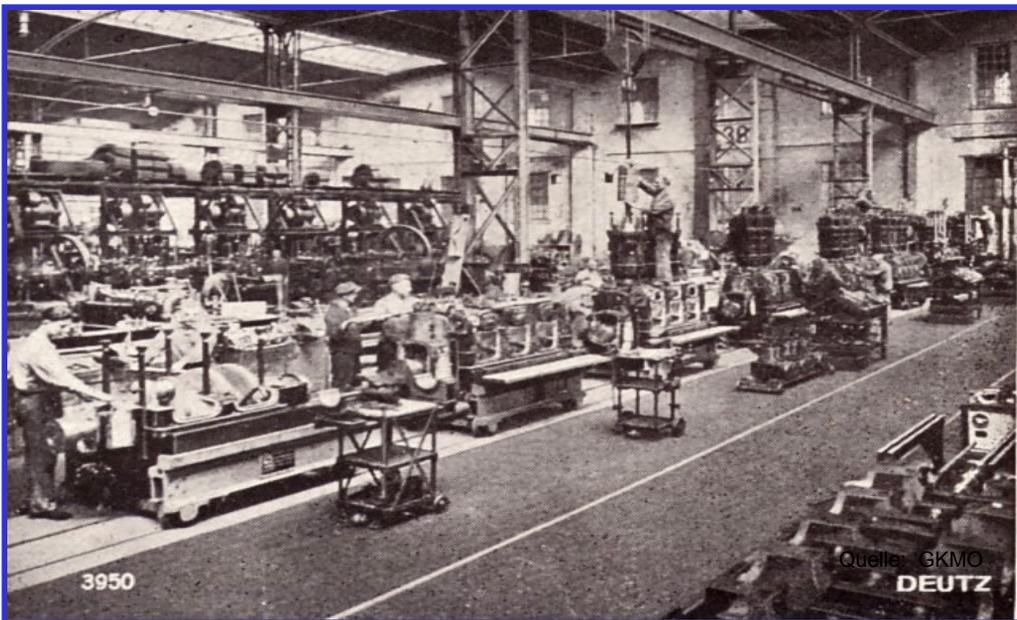
Übung auf dem
Werksgelände.

**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

Die Fertigung in Oberursel



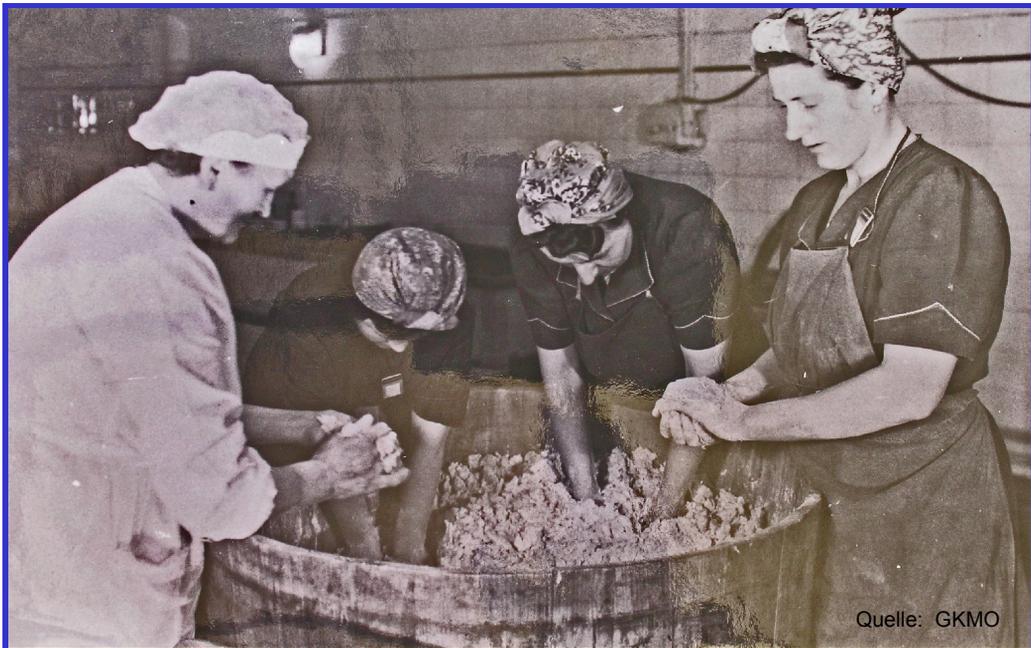
Fließfertigung von Kolben.



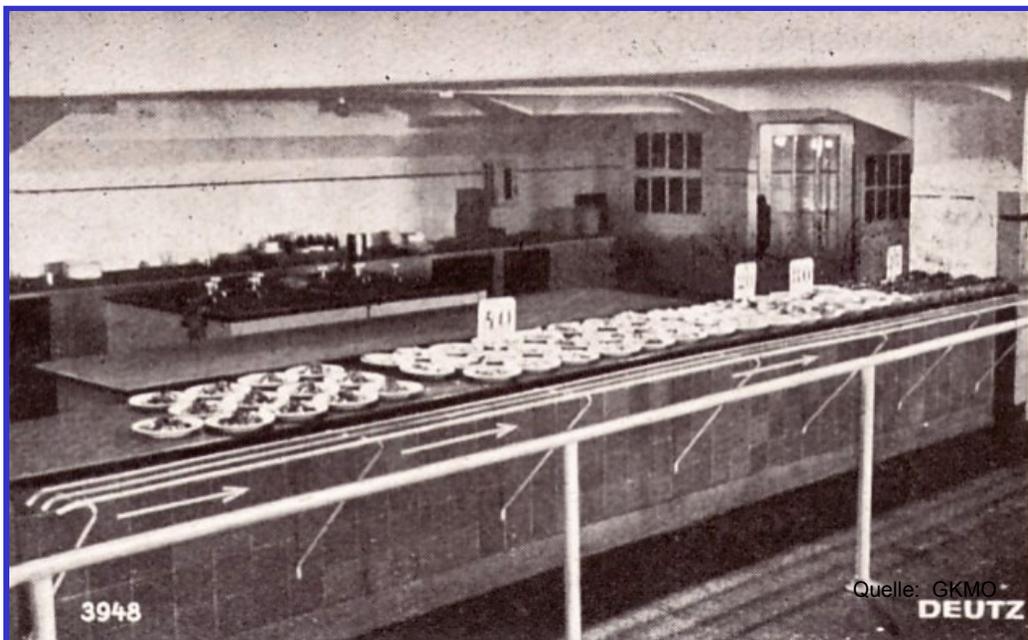
Fließmontage von Motoren.

**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

Die Kantine wird Umgebaut



Frauen bei der Zubereitung von Klößen.



Fließkantine Oberursel 300 Oberurseler
bedienen sich in 10 Minuten selbst.

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Klöckner-Humboldt-Deutz, Werk Oberursel



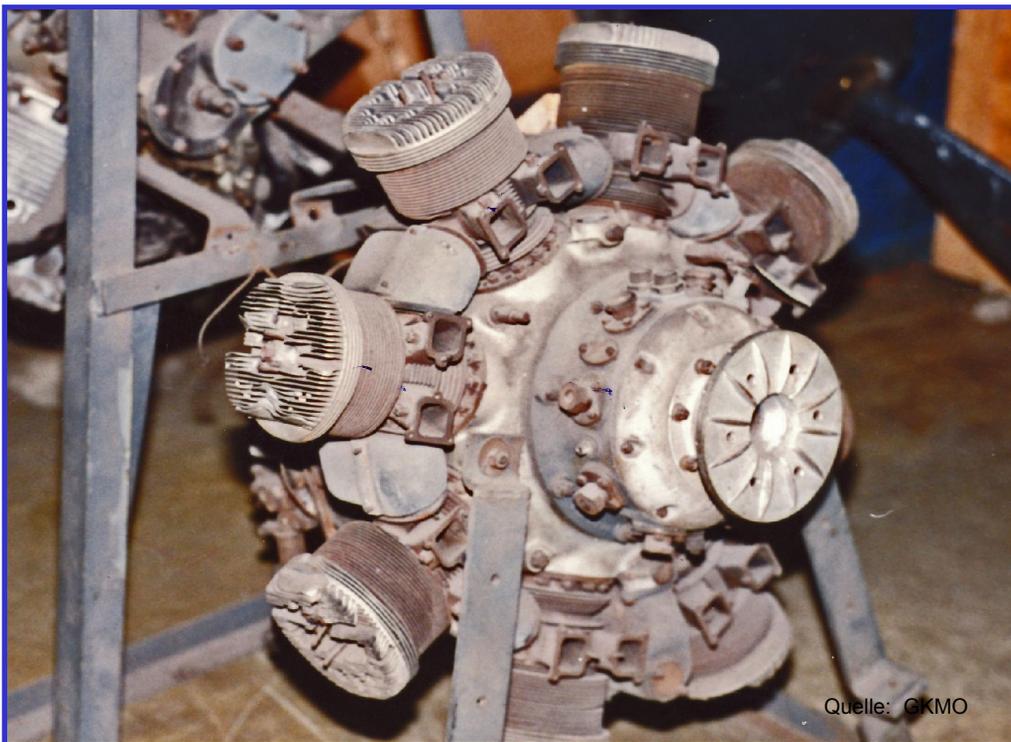
Das Werk in Oberursel erfährt 1939 eine weitere Namensänderung, weil die Humboldt-Deutz Motoren AG mit den Klöcknerwerken AG eine Fusion eingegangen ist. Der Firmenname lautet von jetzt an **KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG**, Werk Oberursel.

Die Motorenproduktion wird umgestellt auf schnell laufende Vier-, Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren für Lastkraftwagen in großen Stückzahlen. Eingebaut in Fahrzeuge der zum Konzern gehörenden Magirus-Werke in Ulm.

Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70

Die Entwicklung der DZ-700 Motoren beginnt

Die 1935 in Köln begonnene Forschung zu Zweitakt-Dieselmotoren wird nach Oberursel verlagert. Basis der Entwicklungsarbeiten war das Patent des **Dr. Ing. Schürle** über die Umkehrspülung bei Zweitakt-Diesel-Motoren für Flugzeuge. **Dr. Ing. Schürle** war der Leiter der Zweitakt-Motoren Entwicklung in Oberursel.



Der DZ-710 ein Achtzylinder-Sternmotor mit einer Leistung von 160 PS sollte der Antrieb werden für ein Schulflugzeug.

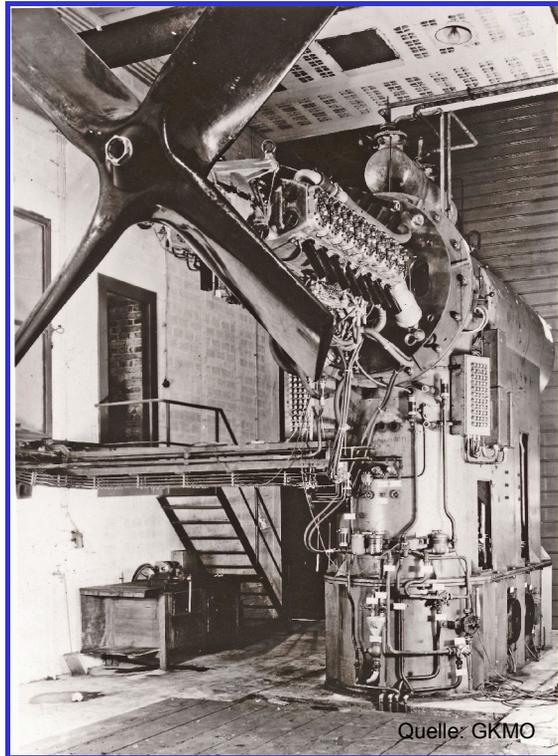
**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

Versuche am Diesel-Boxermotor DZ-710

1942-1945 wurden die Entwicklungstätigkeiten in Oberursel auf die Erprobung von Einspritz-Motoren für Dieselbetrieb konzentriert.

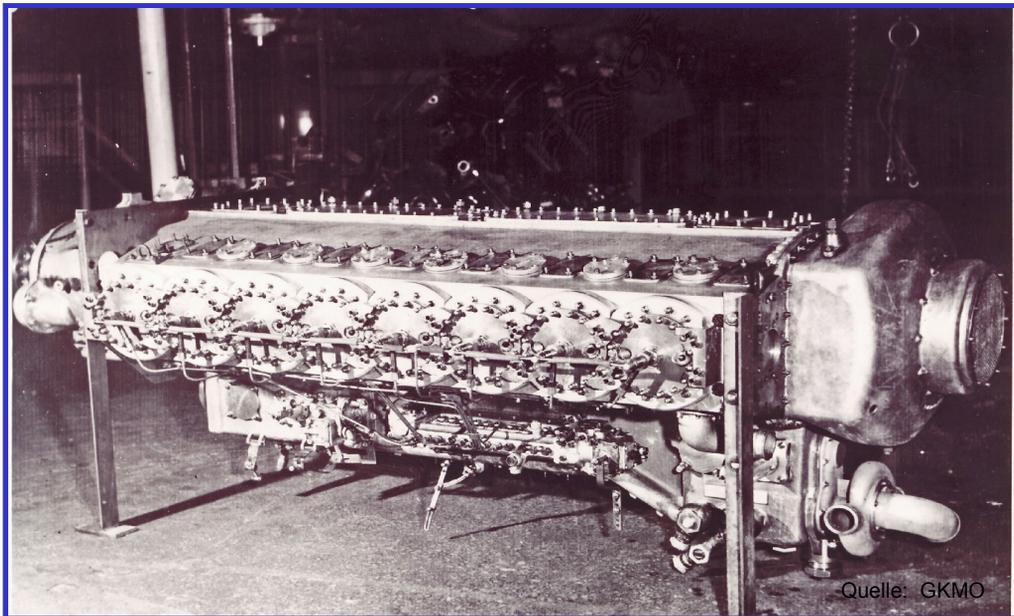
Dabei wurden Grundlagenuntersuchungen an 16-Zylinder Boxer und 32-Zylinder-H-Motoren durchgeführt.

Ein DZ-710 auf dem Turmprüfstand. Der Motor hatte eine Leistung von 2300 PS und war Wassergekühlt.



Quelle: GKMO

Quelle GKMO



Quelle: GKMO

Der Zweitaktmotor ist durch das Fehlen der üblichen Steuerungsorgane einfach und kostengünstig herzustellen und hat bei verringerter Wartung eine erhöhte Lebensdauer.

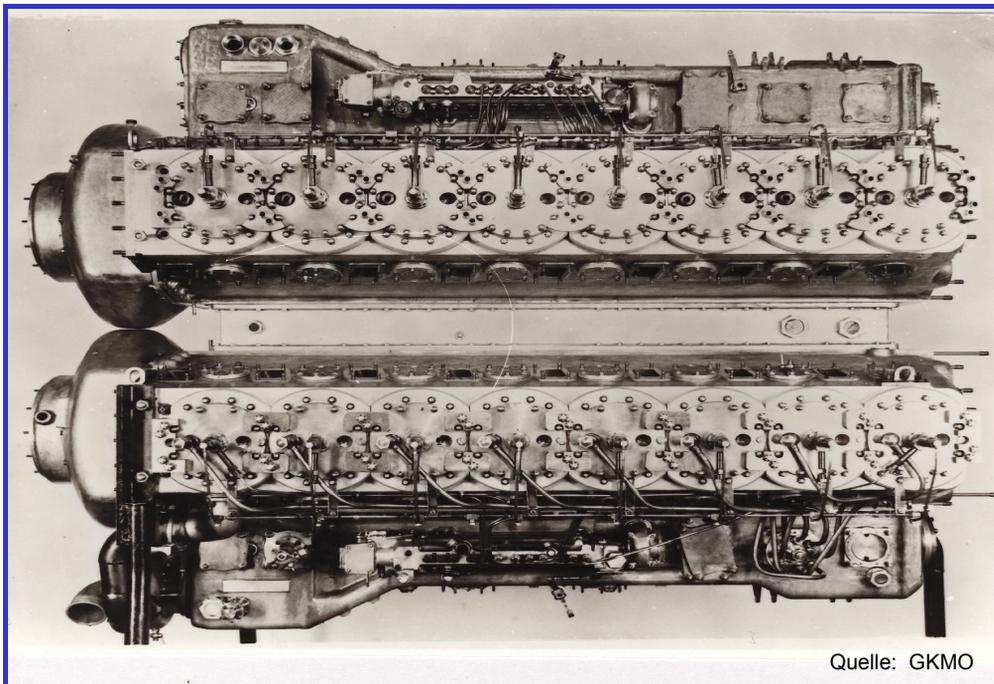
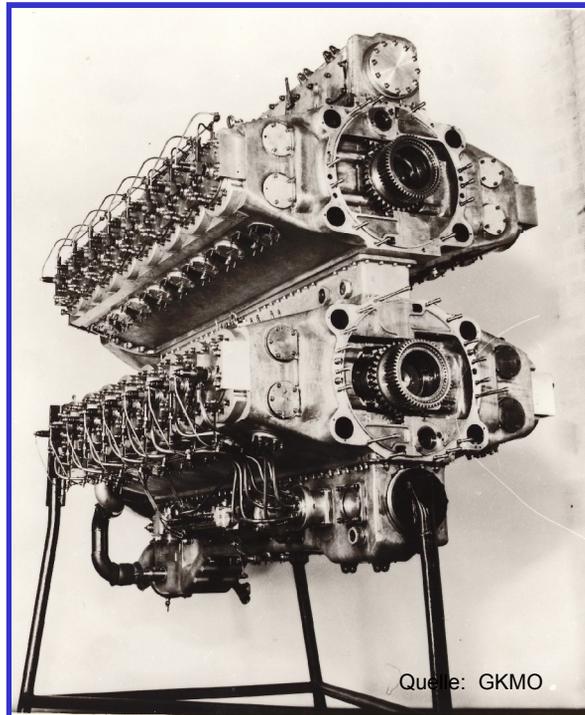
**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

Der DZ-720 (H-Konzept)

Das H-Konzept bestand darin, dass zwei DZ-710 Motoren übereinander angeordnet waren.

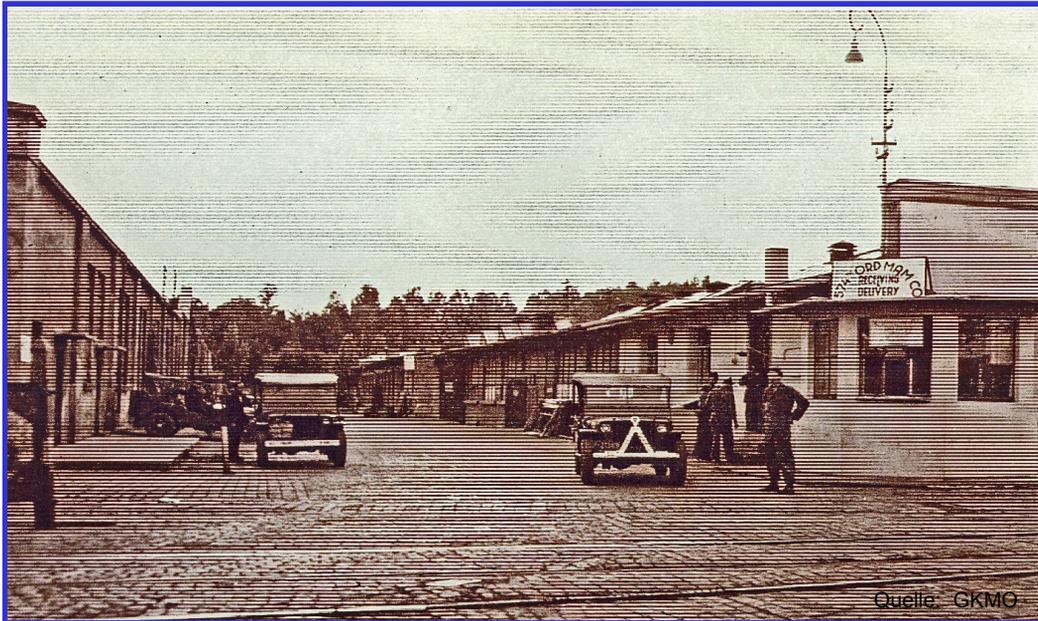
Angetrieben sollten mit diesem Konzept, was eine Leistung von 4600 PS haben sollte Schnellboote.

Bis zur Besetzung des Werkes durch die US-Truppen 1945 wurden ca. 150 Laufstunden mit den Motoren erreicht.



**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**

Die Besetzung durch die US-Truppen



Am 06.04.1945 wird das Werk durch US-Truppen besetzt alle Entwicklungsergebnisse der Flugmotoren gehen unter strengster Geheimhaltung in die USA.

Das Werk wird demontiert und als Panzer- und LKW-Reparaturwerk von den US-Truppen genutzt.

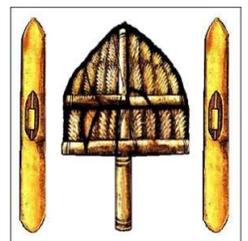
**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**



Motorenfabrik Oberursel



*Dieser Sonderdruck wurde vom Verein für
Geschichte und Heimatkunde, Oberursel e.V.
Arbeitsgemeinschaft Industrie- und
Handwerksgeschichte angeregt und kann als
.PDF-Datei kostenlos unter
www.Ursella.Org
ausgedruckt werden*



**Motorenfabrik Oberursel (MO)
Heute Rolls-Royce
Hohemarkstraße 60 - 70**