

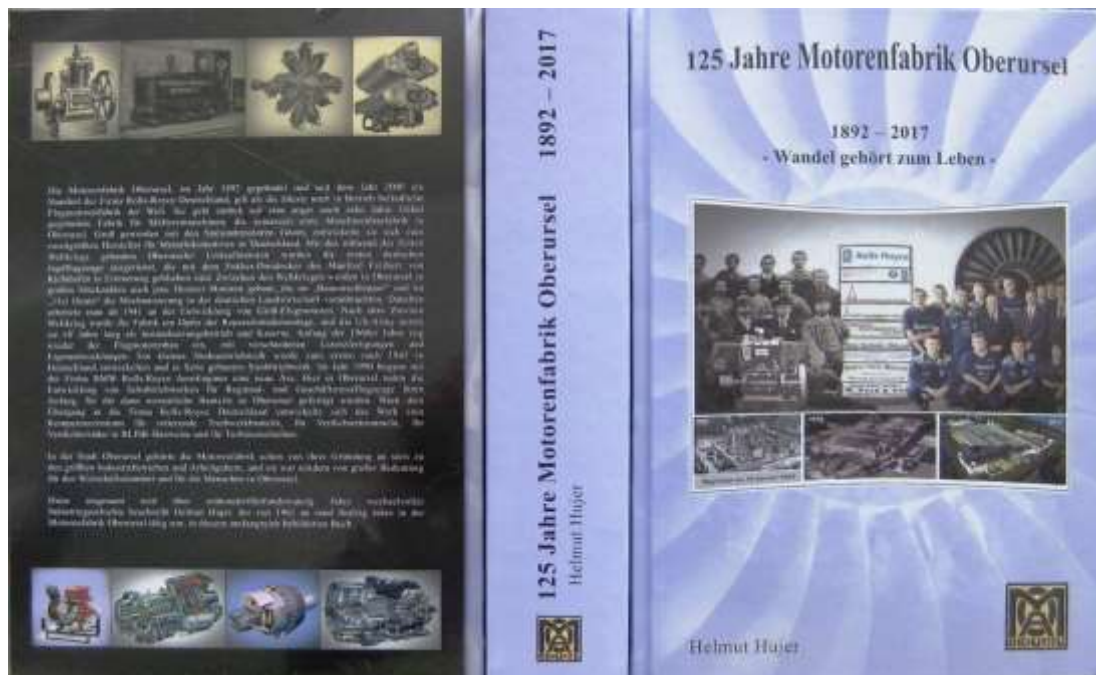
# Korrekturverzeichnis und Ergänzungen

## 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 – Tel. 06081/3611

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

Schutzgebühr Druckausgabe 50 €, als E-Buch (pdf-Datei) 40 €

© 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
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“.
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.

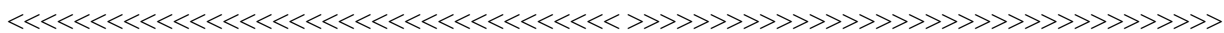
Beschreibung der Korrekturstelle: rS / lS = rechte / linke Spalte;  
o / m / u = oberes / mittleres / unteres Drittel

### 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
87 / 2.2	lSu: Informationen zur Zweigniederlassung Wien und ihrem Leiter Max Elias hinzu.
92 / 2.2	Exkurs mit Informationen zu Nikolaus Calmano ergänzt
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.
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.

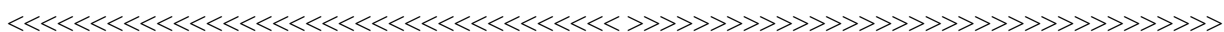
## Textstellen mit inhaltlichen Ergänzungen gemäß vorangestellter Übersicht

Geänderte Texte in **Schriftfarbe Blau**, einspaltige Darstellung



### **Ergänzungen Seite 27 / Kapitel 1.1: Geschichte der Schulen**

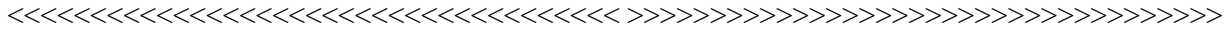
In Oberursel konnte sich eine Industrie ab Mitte des 19ten Jahrhunderts aus den schon seit dem frühen Mittelalter hier am Urselbach und an seinem großen Werkgraben betriebenen Mühlen entwickeln. Die Zeit der Napoleonischen Kriege hatte die Stadt Oberursel, die über Jahrhunderte zum Kurfürstentum Mainz gehört hatte, zunächst völlig verarmt und mit Kriegsschulden belastet hinterlassen. Mit dem Reichsdeputationshauptschluss war das Kurfürstentum bereits 1803 aufgelöst worden, und dabei war das Amt Königstein an Nassau-Usingen gefallen, das dann mit der Gründung des Herzogtums Nassau im Jahr 1806 Teil dieses neuen Staats geworden war. Das aus über zwanzig zuvor selbständigen oder anderen Herrschaften zugehörigen Territorien gebildete neue Herzogtum musste sich jedoch zunächst innerlich konsolidieren, und so ging es auch mit Oberursel und seinem Gewerbe erst in den 1840er Jahren wieder etwas aufwärts. Das konnte sich in den 1850er Jahren mit der Gründung etlicher Gewerbe- und Industriebetriebe vor allem in der Textilbranche fortsetzen. Dieser wirtschaftlichen Belebung folgten auch eine Verbesserung der Finanzlage der Stadt und ein Aufschwung des städtischen und kulturellen Lebens. Der Anschluss an die Bahnlinie von Frankfurt nach Homburg brachte ab 1860 weiteren Auftrieb, und noch im gleichen Jahr wurde eine Spar- und Leihkasse gegründet. Schon 1850 hatte sich ein Gewerbeverein etabliert, der sich unter anderem um die Ausbildung gewerblicher Arbeitskräfte bemühte. 1855 wurde eine erste Postexpedition in Oberursel eröffnet, 1860 nahm ein Gaswerk den Betrieb auf, und 1864 gründete sich eine freiwillige Feuerwehr. 1862 richtete die Stadt in einem angekauften Haus eine Realschule für Knaben ein, die 1913 einen Neubau in der Liebfrauenstraße beziehen konnte, aus dem sich nach dem Zweiten Weltkrieg das Gymnasium entwickelte. Die Volksschule blieb bis zur Eröffnung der neuen „Bürgerschule“ (spätere Schule Mitte) im Jahr 1877 in dem 1825 ersten in Oberursel errichteten Schulhaus am Hollerberg 10. Zuvor war der Schulunterricht in verschiedenen Räumen abgehalten worden, wie in den Lehrerhäusern und in den Obergeschossen der früheren Michaelskapelle, eines Anbaus an den Turm der St. Ursula-Kirche. 1864 wurde eine Höhere-Töchter-Schule gegründet, aus der später das städtische Lyzeum hervorging.



### **Ergänzungen Seite 36 / Kapitel 1.2: Geschichte Ölmühle oberhalb der Wiemersmühle detailliert**

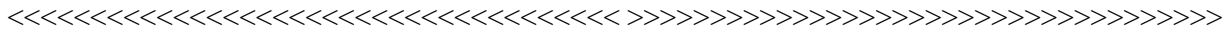
Der Bereich des bachaufwärts oberhalb des Fuhrwegs gelegenen Betriebes, an dem 1965 die Kirche St. Hedwig entstand, war ein schon sehr alter Mühlenstandort. Bereits in der „Hirschkarte“ von 1587 war hier, wo der Weg nach Königstein, dem Sitz des Oberamtes für Oberursel, das sumpfige Urselbachtal querte, die „Heusermühl“ eingezeichnet. Im 18ten Jahrhundert soll hier ein Eisenhammer gearbeitet haben, auf dessen Anwesen 1814 die Frankfurter Kaufleute Gottfried Wilhelm Derschow und Conrad Krieger einen Kupferhammer errichteten, den fünften in Oberursel. Wegen dieser Konkurrenzsituation wandelte Derschow, mittlerweile als Alleineigentümer, den Betrieb 1833 zu einer Öl- und Mahlmühle um. 1836 übernahm Johann Hain das Anwesen, und im Dezember 1849 kauften es die Eheleute Johann und Katharina Hattemer aus Hattersheim, die 1861/62 auch die Marienkapelle am Borkenberg errichten ließen. 1861 ging die Mühle an deren Tochter Wilhelmina Adrian über und schließlich 1868 an deren drei Töchter, die sie im Oktober 1871 an Rudolph Pachten und das Ehepaar Ferdinand und Louise Pachten, geborene Pachten, verkauften. 1879 erwarben die Eheleute Carl Josef und Therese Klostermann das Anwesen mit der Ölmühle Pachten & Cie., die von 1883 bis 1889 als Actien-Gesellschaft Engelmühle firmierte. 1885 erwarb

die Firma Filzfabrik Oberursel das Anwesen, um hier eine Filzfabrikation einzurichten. 1887 ersteigerte Rudolph Pachten den Betrieb für 70.000 Mark (etwa 470.000 Euro nach Kaufkraft 2015). Die Firma Filzfabrik Oberursel ging 1888 in Liquidation und ging über in die Filzfabrik Oberursel A. Schneider und Co., aus der 1891 die Filzfabrik Oberursel Pachten, Lange & Co wurde. (Quelle hierzu: Bott, Andrea; Die Kunstmühle in Oberursel, in Jahrbuch 1993 Hochtaunuskreis; 1992)



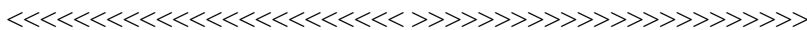
**Ergänzungen Seite 87 / Kapitel 2.2: Zweigniederlassung Wien und Leiter Max Elias**

Die im Jahr 1901 in **Wien** eingerichtete **weitere Filiale**, wie in Berlin mit Lager und Werkstatt versehen, befand sich zunächst in der Lindengasse, wechselte dort binnen kurzer Zeit vom Haus Nummer 1 über die 7 in die Nummer 33. 1904 zog **sie** in die Gumpendorfer Straße 72 **und wurde** 1906 in eine Zweigniederlassung umgewandelt. Hinter dieser Aufwertung stand vermutlich auch die Absicht, die österreichischen Schutzzölle zu umgehen. **Bis zu ihrer Liquidation im Juni 1921 wurde die Wiener Niederlassung von dem 1870 in Budapest geborenen Prokuristen und Geschäftsführer Max Elias geleitet. Von hier aus wurden** die weiten landwirtschaftlich geprägten Gebiete in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie und die Länder des südlichen und östlichen Balkans bedient. Auch sie gab eigene Werbeschriften heraus.



**Ergänzungen Seite 92 / Kapitel 2.2:**

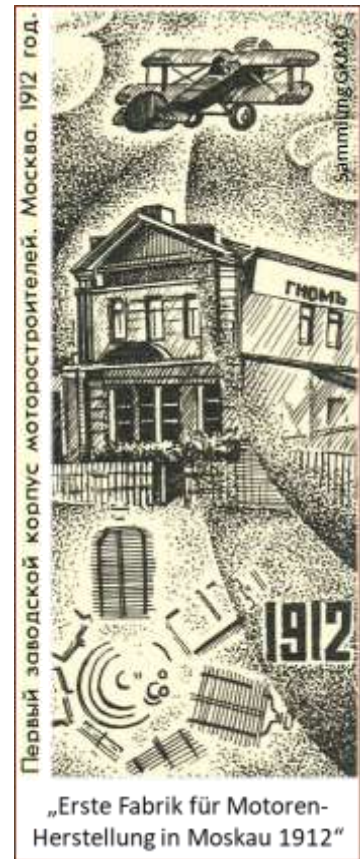
Exkurs: An der Konstruktion dieser Motoren arbeitete auch der in der Vorstadt wohnende, 1910 nach seinem Ingenieurstudium eingetretene und später zum Oberingenieur ernannte Nikolaus Calmano (\* 1886) mit. Ab November 1915, nach einer Kriegsverletzung, kam er in die Konstruktion der Motor-Lokomotiven. Nach dem Krieg wurde er zunächst Chef-Konstrukteur für Dieselmotoren, deren Montage und Abnahme er auch leitete. Von 1922 bis zu seinem Ausscheiden 1926 – er wollte nicht nach Köln wechseln - leitete er die Abteilung Ersatzteile für die nun in Oberursel gebauten Deutzer Motoren.



**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,









Der Standort Oberursel sollte Kompetenzzentrum für die kleineren Turbinenscheiben der Zweiwellen- und Triebwerke werden, das RR-Werk in Washington im Nordosten Englands für die größeren Turbinenscheiben. Einheitliche Produktionsstrukturen und Einrichtungen sollten eine schnelle Transferierbarkeit von Bauteilen zwischen den HPDM-Standorten von RR gewährleisten. Vorgesehen war die Bündelung verschiedener innovativer Methoden zur Erzielung einer exzellenten Fertigungsmethode, wie die Drehbearbeitung mit CBN-beschichteten Wendeschneidplatten (CBN = kubisch kristallines Bornitrid), das Tauschschleifen zur Kantenverrundung, das elektrolytische Ätzen, das Electro-Chemical Machining (ECM) oder das Abrasive Flow Machining. Angestrebt war die Herstellung der Scheibenkontur in einem einzigen Arbeitsgang, wozu die rechnergestützte Simulation der Spann- und Zerspanungsvorgänge die Bauteilverformungen ermitteln und deren Ausgleich ermöglichen sollte. Mit dem HPDM begann eine standortweite Modernisierung der Fertigung sowie deren technologische Weiterentwicklung, was einen wichtigen Beitrag zur Standortsicherung leistete. Bereits für das Jahr 2018 sollte die Turbinenscheibenfertigung gut ein Zehntel der Auslastung am Standort Oberursel beitragen.

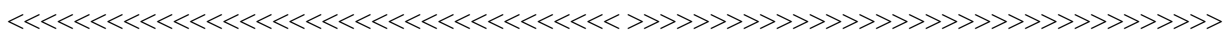


Das Rückgrat des HPDM - Hermle Dreh-Frä-Bearbeitungszentren



**Ergänzungen Seite 652 / Kapitel 19.4: Nutzung des Urselbachs**

Schon im Hochmittelalter, vor der Stadtwerdung von Oberursel im Jahr 1444, war der Große Werkgraben gebaut worden und hat die Stadt mit Wasser und ihre Mühlen und Gewerbebetriebe mit Energie versorgt. Auch unterhalb der Stadt reihten sich entlang des Urselbachs schon früh weitere Mühlen und Betriebe. Aber oberhalb der Stadt und der Abzweigung des Großen Werkgrabens, da floss das Wasser noch Jahrhunderte weitgehend unreguliert durch das Tal entlang des Borkenbergs und überschwemmte dieses oftmals. Erst mit dem Bau der 1850 in Betrieb gegangenen Wollspinnerei und Strumpffabrik Wittekind & Co entstand zwischen den damals gegründeten Gewerbebetrieben eine Kette von sich aneinanderreihenden Werkgräben, wodurch auch der Wasserfluss reguliert wurde. Im Bereich der 1892 gegründeten Motorenfabrik begann die wirtschaftliche Nutzung des Urselbachs gut fünf Jahrzehnte zuvor in der vormaligen Wiemersmühle. Alleinige mechanische Kraftquelle war deren überschlächhtiges Wasserrad.



**Ergänzungen Seite 724 / Kapitel 20.1: Betriebsrats-Vereprer im Aufsichtrsr 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 1929 von dem Schlosser 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



