



## **Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V.**

Helmut Hujer

### **Ausgelöscht und neu erblüht**

### **Die Motorenfabrik Oberursel nach dem 2. Weltkrieg**



1949 – 1958 Fertigung im Turmbau

GKMO

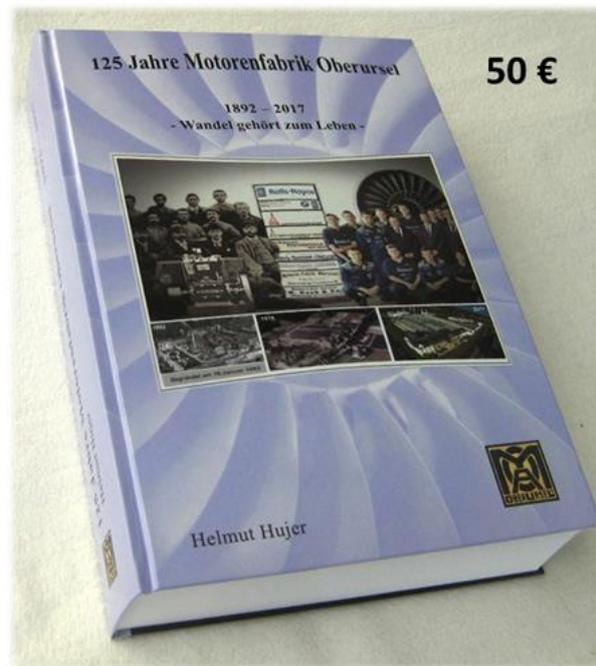
Sonderdruck des Beitrags von Helmut Hujer im  
Jahrbuch Hochtaunuskreis 2016 mit Schwerpunktthema  
Umbruch und Neubeginn

© Alle Rechte beim Autor

Dieses Jahrbuch kann bezogen werden über den Buchhandel (ISBN 978-3-95542-159-5) und den Bürger-Informations-Service im Landratsamt, Ludwig-Erhard-Anlage 1-5, 61352 Bad Homburg

## 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 Ober-



ursel“ 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 Werksgeschichte gemacht. Das Ergebnis ist sein im Jahr 2017 herausgegebenes Buch „125 Jahre Motorenfabrik Oberursel - 1892 bis 2017“.

Dieses Buch, mit 896 reich bebilderten Seiten im Format A4, kann im Vortraumuseum in Oberursel eingesehen und erworben werden (50 €), im Werksmuseum bei Rolls-Royce Deutschland oder direkt beim Autor, Kontakt: [hujer.helmut@t-online.de](mailto:hujer.helmut@t-online.de), Tel. 06081/3611 und 0170 4375 178.

Das Inhaltsverzeichnis sowie das Repertorium, mit Personen-Register und chronologischen Produkte-Wegweiser, können auf den Webseiten

[www.gkmo.net](http://www.gkmo.net) und [www.ursella.info](http://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 sie 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 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 Schubtriebwerke 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 entwickelte sich das Werk zum Kompetenzzentrum für rotierende Triebwerkbauteile, insbesondere für Verdichtertrommeln, für Verdichterräder in BLISK-Bauweise und für Turbinenscheiben.

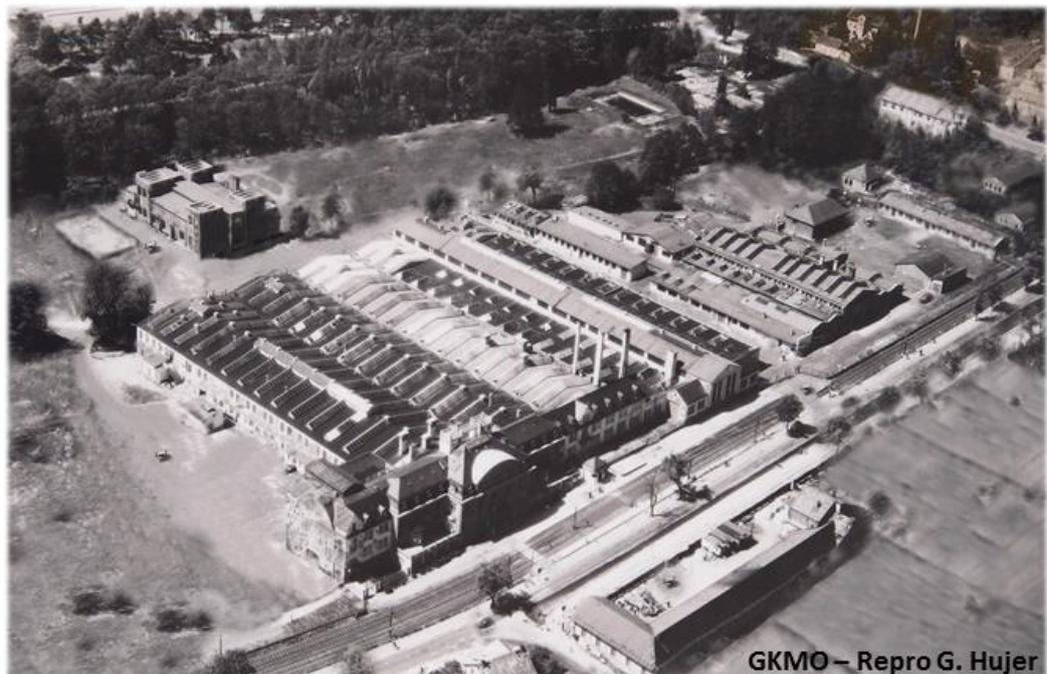
In der Stadt Oberursel gehört die Motorenfabrik schon von ihrer Gründung an zu den größten Industriebetrieben und Arbeitgebern, und sie war seitdem und ist auch nach dem Strukturwandel in der zweiten Hälfte des 20ten Jahrhunderts von großer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort und für die Menschen in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

## **Ausgelöscht und neu erblüht - Die Motorenfabrik Oberursel nach dem 2. Weltkrieg**

Nein, total ausgelöscht war sie nicht, die Motorenfabrik Oberursel, aber mit der Besetzung durch die US-Army und mit der Reparationsdemontage 1947 ist der Organismus dieser Fabrik weitgehend zerstört worden. Nur ihre äußere Hülle mit den Gebäuden, die war noch da, und selbst ihre Kraft war ihr nach der Demontage der meisten ihrer Transformatoren und der Stromerzeugungsanlage weitgehend genommen worden.

Am Karfreitag 1945 ist für die Stadt Oberursel der 2. Weltkrieg zu Ende gegangen, auch wenn das immer sinnloser gewordene Kämpfen noch sechs schlimme Wochen weitergehen soll und weitere Hunderttausende ihr Leben und ihre Gesundheit verlieren werden. Die Stadt selbst hat diesen von Deutschland ausgehenden verheerenden Krieg ziemlich schadlos überstanden, sie ist verschont geblieben vom Bombenkrieg und von den Leiden des im Osten zurückgeschwappten Vernichtungskrieges, mit der Flucht und der Vertreibung von Millionen Menschen. Im Inneren hat aber auch Oberursel gelitten, die jüdische Gemeinde hat man vernichtet, und in vielen Familien müssen Gefallene oder zerstörte Lebenswege beklagt werden.

Die Motorenfabrik Oberursel, damals ein Werk der Klöckner-Humboldt-Deutz AG, kurz KHD, hat den Krieg ebenfalls unbeschadet überstanden. Während des Krieges war sie sogar noch zu neuer Größe und Qualität gewachsen, nachdem die KHD AG sie ab Anfang 1941 zu ihrem Entwicklungszentrum für Flugmotoren ausgebaut hat. Die Motorenfabrik war schon 1892 gegründet worden, in der zehn Jahre zuvor von Wilhelm Seck aufgebauten Fabrik für Müllereimaschinen, dem überhaupt ersten industriellen Maschinenbaubetrieb in Oberursel. Ihr technisches und wirtschaftliches Fundament hatte sich die Motorenfabrik mit dem von Willy Seck, dem Sohn des Firmengründers, entwickelten Stationärmotor GNOM gelegt. Bald waren auch von solchen Motoren angetriebene Arbeitsmaschinen in Fertigung genommen worden, wie Lokomobile und Sägemaschinen, später auch Motorlokomotiven, und ab 1913 erstmals Flugmotoren. In der kriegsbedingten Hochkonjunkturphase sind das heute zum Kulturdenkmal gewor-



**Das KHD-Werk Oberursel in seinem Zustand um 1945**

**Repro**

dene repräsentative Verwaltungsgebäude sowie die angrenzenden, großzügigen Fertigungshallen entstanden.

In der sich folgenden schwierigen Nachkriegszeit musste sich die Firma allerdings der mächtigeren Gasmotorenfabrik Deutz anschließen. 1930 ist die Motorenfabrik Oberursel AG dann vollends in der Humboldt-Deutzmotoren AG aufgegangen, die 1938 zur Klöckner-Humboldt-Deutz AG erweitert worden ist.

### **Entwicklungszentrum für Flugmotoren**

Ab Anfang des Jahres 1941 hat sich einiges getan im KHD- Werk in Oberursel, in dem seit 1922 Dieselmotoren Deutzer Bauart hergestellt worden sind. Das seitdem weitgehend ungenutzte Verwaltungsgebäude wird gründlich renoviert, alle Sanitär- und Heizungsinstallationen werden erneuert, neue Telefon- und Stromeinrichtungen werden installiert. Eine zweite Starkstromleitung wird ins Werk gelegt und es wird eine neue Umspannstation gebaut. Für den Fall eines Stromausfalls wird eine kräftige Notstromanlage eingerichtet, mit der etwa 40 % der installierten Fremdanschlussleistung erzeugt werden können. In das Gebäude 05 oberhalb des Hauptkomplexes werden Prüfstände zur Erprobung von Komponenten- und Teilmotoren eingebaut, ausgestattet mit ausgefeilten Lüftungsanlagen und einem umfassenden Kühlsystem, für das ein Pumpenhaus zur Entnahme von Urselbachwasser gebaut wird. Rechts des Urselbachs entsteht ein großes Prüfstandgebäude mit vier charakteristischen Ecktürmen, der „Turmbau“, in dem die Testläufe mit den großen Vollmotoren erfolgen sollen. Für die Montage der Flugmotoren und für die Produktion der Bauteile in der großen Werkhalle 02 werden neue Werkzeugmaschinen und Einrichtungen beschafft, und im Untergeschoss wird ein hochmodernes Werkstofflabor eingerichtet. Dies sind nur die wesentlichen Investitionen, mit denen bis 1943 ein technisch bestens ausgestattetes Entwicklungswerk geschaffen wird, für das

spätere Erweiterungen auf dem Papier bereits konzipiert sind. Die Entwicklungsarbeiten konzentrieren sich schließlich auf einen 16-Zylinder-Boxermotor mit der Bezeichnung Dz 710, der je nach Ausführung um die 2.700 PS Startleistung liefern soll. Zwei solcher Vollmotoren werden gebaut, wohl im Oktober 1943 findet der erfolgreiche Erstlauf statt. Wegen der sich verschiebenden Rüstungsprioritäten ist mittlerweile zwar das Interesse an einem solchen Motor geschwunden, aber die Entwicklungsarbeiten werden dennoch fortgeführt, wenn auch auf kleinerer Flamme. Am 20. März 1945 erreicht der mit Dieselmotorkraftstoff betriebene Versuchsmotor V 1 mit 2.360 PS seine höchste Leistung, und zehn Tage darauf wird Oberursel von der US-Army eingenommen.

### **Die Besetzung durch die US-Army**

Mit der Einnahme von Oberursel am 30. März 1945 wird auch die Motorenfabrik von Einheiten der US-Army besetzt und konfisziert. Damit geht der KHD AG ihr einziges unbeschädigt gebliebenes Werk verloren. Die gut eintausend Beschäftigten können nach den Osterfeiertagen ihre Fabrik nicht mehr betreten, sie müssen in die Arbeitslosigkeit entlassen werden. Den ersten Kampftruppen folgt bald eine Instandsetzungseinheit, die hier eine auf Dauer vorgesehene Depot-Instandsetzung für Fahrzeuge einrichten soll. Damit sind sowohl die Hoffnungen der Kölner Zentrale auf einen baldigen Wiederanlauf einer Produktion zerstört, wie auch die Hoffnungen der ehemaligen Mitarbeiter auf eine neue Beschäftigung, aber auch die Hoffnungen der Stadt Oberursel auf die Unterbringung eines Teils ihrer Arbeitslosen und auf ersehnte Steuereinnahmen.

In der Motorenfabrik haben schon die ersten Besetzungseinheiten rücksichtslos Platz für ihre eigenen Zwecke geschaffen. Sie haben den Großteil der Verwaltungs- und Entwicklungsakten ins Freie geräumt und verbrannt oder verrotten lassen,

und damit viel Wissen über die Geschichte der Motorenfabrik in Rauch und Asche aufgehen lassen. Auch das in den Werkstätten befindliche Fertigungsmaterial wird mitsamt der Vorrichtungen und Werkzeuge ausgeräumt und an verschiedenen Stellen im Freien zusammengeworfen. Später haben die Amerikaner solche Motorenbauteile als Unterbau für die Schotterung des ehemaligen Sportplatzes zwischen dem Turmprüfstand und dem Schwimmbecken genutzt. Als vermutetes Objekt deutscher Hochtechnologie ist auch der voll funktionsfähige Dz 710- Motor V 1 schon Mitte Mai in die USA geschafft worden. Es soll aber noch schlimmer kommen.



**1945 – 1956 Die US-Army im Werk**

### **Die Fabrik wird ausgeräumt**

Dann folgt ein weiterer Tiefschlag, die Motorenfabrik wird im Oktober 1945 zum Reparationsbetrieb erklärt. Alle Produktionseinrichtungen sollen demontiert und abtransportiert werden!

Zu dieser Zeit waren die technisch interessanten Motorenprüfstände und das hochmoderne Werkstofflabor schon den ersten Requirierungen der Amerikaner zum Opfer gefallen. Als örtliche Besatzungsmacht hatten sie ihr Recht auf ersten Zugriff genutzt. Die sachgerechte Demontage dieser Einrichtungen, die seefeste Verpackung

und der Abtransport in elf vollgepackten Güterwaggons zieht sich noch bis Mitte 1946 hin. Bei dieser Aktion finden einige der früheren Werksangehörigen eine zeitweilige Beschäftigung bei der US-Army, wenig später sollen weitere Arbeiter folgen, die von den Amerikanern bei der Instandsetzung von Fahrzeugen und Motoren sowie bei der Anfertigung Werkzeugen und Ersatzteilen beschäftigt werden.

Die Organisation der Reparationsdemontagen haben die Besatzer in die Hände der deutschen Zivilverwaltung gelegt. Noch im Oktober 1945 setzt der Oberurseler Bürgermeister eine „Technische Kommission“ ein, bestehend aus ehemali-

gen Firmenangehörigen und mit einem „Reparationsbeauftragtem“ an der Spitze. Im Laufe des Jahres 1946 wird im Werk geräumt und sortiert, die Demontageobjekte werden erfasst und so zusammengetragen und gestapelt, dass die

**Foto Norm Kortus - GKMO** von der US- Besatzung beanspruchten Räume frei werden. Nach den elf Eisenbahnwaggons mit den „Advanced Deliveries“ in die USA wird das Gros des Reparationsguts bis September 1947 in 206 weiteren Waggonladungen abtransportiert. Die Hauptempfängerländer mit zusammen 98 % des Guts sind Belgien, Frankreich und Indien. Daneben gehen Kleinmengen nach Albanien, Großbritannien, Jugoslawien, Luxemburg und in die Tschechoslowakei. Von November 1945 bis zum September 1947 waren im Schnitt 106 Arbeiter und 10 Angestellte mit diesen Demontearbeiten beschäftigt.

## **Der Kampf gegen den Untergang**

Obwohl vor die Tür gesetzt, hat es das Unternehmen in Köln für geboten gehalten, ihre wirtschaftlichen und rechtlichen Interessen an dem Oberurseler Werk kompetent und vor Ort zu vertreten. So wird sehr bald Dr. Helmut Rausch von der Kölner Zentralverwaltung nach Oberursel entsandt und mit der Direktion des Werks Oberursel betraut. Da dieses aber Werk besetzt war, hat man sich zunächst in der Oberurseler Turnhalle in der Gartenstraße 4 eingemietet. Als diese aber schon kurz darauf von der Stadt zur Unterbringung von Vertriebenen aus dem Osten benötigt wird, muss die Verwaltungsstelle in das Anwesen der damaligen Schreinerei Rompel in der Gartenstraße 12a umziehen (heute Korfstraße).

Zur vorrangigen Aufgabe der Verwaltung wird die Sicherung der im Werk und seinen Außenstellen liegenden Bauteile als Ersatzteile und für eine künftige Motorenproduktion. Allein die Menge dieser wertvollen und dringend benötigten Ersatzteile wird auf 665 Raummeter geschätzt. Bei dieser schon im Juli 1945 anlaufenden Sicherungsaktion finden wieder erste der ehemaligen Arbeiter und einige Angestellte Arbeit bei KHD. Bis Mitte 1946 werden etwa 700 Tonnen an Material eingesammelt, aufgearbeitet, eingelagert und inventarisiert. Dieses Material wird anfangs in verschiedenen angemieteten Räumen im Stadtgebiet gelagert, ab Anfang 1946 zentral in einer ehemaligen Reithalle an der Hohemark. Bis Anfang 1953 werden von dort aus die vom Stammhaus oder von den Verkaufsstellen der KHD abgerufenen Bauteile versandt, dann wird dieses Lager aufgelöst.

Mit diesen Aktionen sind zwar für das Unternehmen wertvolle und für das ohnehin schwierige Überleben in Deutschland wichtige Bauteile gerettet worden, aber ein Einstieg in das besetzte Werk ist damit noch nicht gelungen. Um das zu schaffen, bewirbt sich die Werksverwaltung im Mai 1946 bei einer Ausschreibung der US-Army zur Herstellung von Ersatzteilen, und

gleichzeitig um eine entsprechende Produktionserlaubnis. Die Besatzungsbehörden gewähren zwar ein solches Permit, verweigern aber die Freigabe von Produktionsmaschinen aus dem Reparationsarrest. Damit läuft diese erste Produktionserlaubnis ins Leere, sie kann nicht zur Wirkung kommen. Angesichts der fortschreitenden Reparationsdemontagen setzt sich damit der Weg in die dunkle Hoffnungslosigkeit fort. Dass der als Anlage der Kriegsproduktion eingestufte Turmprüfstand gesprengt und beseitigt werden soll, erweckt dagegen keine Sorge.

Erst mit dem Abschluss der Reparationsdemontage und in Anbetracht der damit freigewordenen Fabrikflächen macht das weitere Bemühen, einen Fuß in das Werk zu bekommen, neuen Sinn. Als ein erster Schritt Anfang des Jahres 1948 gelingt, scheint die Talsohle für das Werk Oberursel durchschritten zu sein, zumal die Oberurseler Verwaltung eine weitere wichtige Aufgabe übernommen hat. Im April 1948 wird Dr. Rausch vom Vorstand der KHD AG beauftragt, die Interessen des Unternehmens bei den sich in Frankfurt ansiedelnden gesamtdeutschen Wirtschafts- und Verwaltungsorganen wahrzunehmen. Frankfurt stand damals als vorläufiger Sitz einer neuen deutschen Regierung und der Bundesorgane zur Debatte. Über gut eineinhalb Jahre nimmt Dr. Rausch diese Aufgaben dann von Oberursel aus wahr, während es in der gleichen Zeit gelingt, sich mit einer zunächst kleinen Produktion wieder in dem von den Amerikanern besetzten Werk einzunisten.

## **Die Produktion keimt wieder auf**

Nach dem ersten gescheiterten Versuch von 1946 hat sich KHD also unmittelbar nach dem Abschluss der Reparationsdemontage erneut um eine Produktionserlaubnis bemüht, um Ersatzteile für die Amerikaner und Bauteile für den eigenen Bedarf herzustellen. Diesmal sind die Bemühungen von Erfolg gekrönt, denn die amerikanischen Besatzer stellen der KHD AG dafür

einen begrenzten Bereich in der Werkshalle 02 zur Verfügung. Mit 28 veralteten und überwiegend geliehenen Werkzeugmaschinen geht KHD Anfang 1948 an den Start, mit anfänglich 20 Arbeitern. Mit den aus Köln kommenden Aufträgen kann die Belegschaft bis zum Jahresende 1948 auf schon wieder rund einhundert Leute erweitert werden. Diese Ausbreitung in ihrem Hoheitsgebiet scheint den Amerikanern nicht geheuer gewesen zu sein. So überlassen sie der Firma auf deren Drängen im Herbst den zunächst zur Sprengung be-

tigte aufgebaut werden, und bei der Rückgabe des Werkes am 03. August 1956 arbeiten hier fast 300 Mitarbeiter auf engstem Raum zusammen. Als besonderes Zeichen der gelungenen Wiederbelebung des Werks kann man die Aufnahme der Berufsausbildung mit zwölf Lehrlingen im April 1951 sehen. Schon davor war mit dem Neubau eines Bürogebäudes auf dem benachbarten Anwesen Hohemarkstraße 75 ein besonderes Zeichen gesetzt worden. Im Mai 1950 waren die zuvor behelfsmäßig in einer Baracke untergebrachten Verwaltungsbüros und die Werkskantine dorthin in das „Weiße Haus“ umgezogen.

Im August 1956 haben die Amerikaner, etwas unverhofft, das gesamte Werk Oberursel freigegeben. In die erste Freude mischen sich bald Wermutstropfen, als man nämlich feststellen muss, dass die Gebäude und sämtliche Installationsanlagen ziemlich abgewirtschaftet und heruntergekommen



1949 – 1958 Fertigung im Turmbau

GKMO sind. Zwei lange Jahre

stimmten Turmprüfstand und fordern bald ultimativ die Räumung der gerade aufgebauten Werkstätten. Mit Hochdruck lässt KHD deshalb den für eine Bauteilfertigung vollkommen ungeeigneten Turmbau umbauen. Dazu muss vom Steinmühlenweg her eine eigene Zufahrt geschaffen werden, im Keller des Turmbaus wird eine behelfsmäßige Kantine eingerichtet, eine Stromversorgung und Heizung werden installiert, ebenso einfache Sanitär- und Sozialeinrichtungen. Bereits im März 1949 kann die Fertigung hierher umziehen und die Herstellung von Bauteilen für die Motorenproduktion der KHD AG in Köln fortsetzen.

Innerhalb von zwei Jahren kann die Belegschaft weiter auf knapp 250 Beschäf-

dauern dann die umfangreichen Instandsetzungsarbeiten, bis Mitte des Jahres 1958 endlich die bislang im Turmbau zusammengepferchte Produktion umziehen kann. Auch die in der Hohemarkstraße 75 untergebrachten Verwaltungsstellen und die Werkskantine können nun wieder in die angestammten Räumlichkeiten des großen Verwaltungsgebäudes auf dem Hauptgelände zurückkehren.

### Stetig aufwärts zum heutigen Kompetenzzentrum

Zu der laufenden Produktion von Motorenbauteilen für Köln wird von dort bald die Entwicklung und Fertigung von Abgasturbo-ladern und einer kleinen Industriegasturbi-

