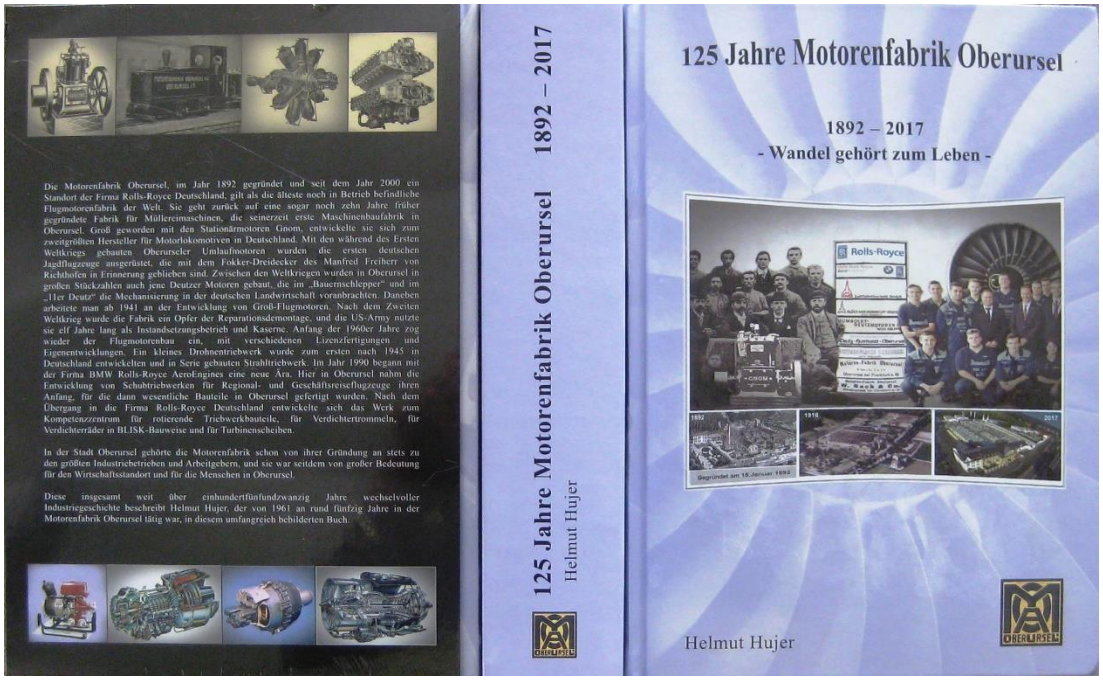
Ergänzungen und Korrekturen

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 (als E-Buch auf Anfrage), im Vortaunusmuseum in Oberursel oder beim Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V. - Schutzgebühr 50 €

© 2017 beim Herausgeber – Alle Rechte vorbehalten. Auch der auszugsweise Nachdruck, die Vervielfältigung, Mikroverfilmung, Übersetzung und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Medien erfordern die vorherige schriftliche Genehmigung durch den Herausgeber.

Korrekturverzeichnis

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

Seite / Kapitel	Kurzbeschreibung der Korrektur
36 / 1.2	Text rSu: Der Mühlgraben wurde im Jahr 1976 zugeschüttet.
37 / 1.2	Seit dem 1. Januar 2012 gehört St. Hedwig zur Pfarrei St. Ursula, Oberursel und Steinbach, und im gleichen Jahr wurde der Kirchenbau unter Denkmalschutz gestellt.
55 / 1.3	Text lSu: Blumenthal wechselte nicht in den Aufsichtsrat, er nahm aber weiterhin Teil am Geschehen im Unternehmen.
187 / 3.2	Tabelle Motorenstückzahlen: In Spalte Gesamt zu korrigieren bei den Motoren 35/LM 116 = 100, LM 216 = 100, LMH 118 = 10, FMZ 117 = 85, FMV 115 = 17, und FMZ 215 = 9.
274 / 5.2	Untere Abbildung: Im Erläuterungstext muss es heißen „19. September 2013“.
303 / 5.4	Text rSo: Namensschreibung korrekt „Eheleute Auer“.
403 / 7.3	Text lSo: Namensschreibung korrekt „Josef Eberhardt“.
411 / 7.3	Text rSm: Namensschreibung korrekt „Ingo Haschke“.
488 / 11	Text rSo: Anhebung Lagerungszeit korrekt im Jahr 1999
530 / 15	Bildunterschrift zu korrigieren in „ILA in Hannover“ und Namensschreibung korrekt „Sir Ralph Robins“, auch im Text rSu.
531 / 16	Text lSo: Jahreszahl zweite Zeile korrekt 1. Juli 1990
693 / 19.9	Text rSu: Außerbetriebnahme Dampflok OBERURSEL am 15. Oktober 1954
742 / 20.3	Text lSm: Namensschreibung korrekt „Norbert Ramrath“ (ohne Dr.).
766 / 20.6	Text lSm: Namensschreibung korrekt „Friedel Günzl“.
781 / 20.7	Text lSo: Namensschreibung korrekt „Peter Wolff“
793 / 21:	Text rSm: Außerbetriebnahme Dampflok OBERURSEL am 15. Oktober 1954
815 / 21	Text lSu: Einwohnerzahl Oberursel 1929 etwa 10.700 (anstatt 2.700)
884 / 29.1	Text lSo: Ankunft des Objekts am 30. Oktober 2007

Wesentliche Ergänzungen

Geschichte lebt und ist nie abgeschlossen. Neue Informationen führen nicht nur zur Erweiterung des bisher Bekannten, sondern können auch zu neuen Fragen und Deutungen führen. Solche nachträglich erschlossenen Informationen und Unterlagen haben zu folgenden inhaltlichen Ergänzungen geführt. Die davon betroffenen Textstellen sind der Übersicht folgend angefügt.

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

Übersicht

Seite / Kapitel	Kurzbeschreibung der Ergänzung
27 / 1.1	lSu: Ergänzende Informationen zur Geschichte der Schulen.
36 / 1.2	Geschichte der Ölmühle oberhalb der Wiemersmühle detailliert
68 / 2.1	Abschnitt „Die Schiffswinden – Erste Arbeitsmaschinen“ aktualisiert
87 / 2.2	lSu: Informationen zur Zweigniederlassung Wien und Leiter Max Elias hinzu
92 / 2.2	Exkurs mit Informationen zu Nikolaus Calmano ergänzt
100 / 2.2	Informationen zur Villa Direktor Walter Kohl in Bad Homburg hinzu
145 / 2.4	lSm: Informationen über die Wurzel der Flugmotorenfertigung in Russland in der 1912 in Moskau gegründeten Fabrik GNOM; Abbildung hinzu.
161 / 3.2	lSm: Informationen zu Vorstandsmitglied Emil Meissner präzisiert.
169 / 3.2	lSo: Ausscheiden von Dr. Felix Moos präzisiert.
169 / 3.2	lSu: Werdegang Helmut Stein ergänzt.
217 / 4.2	rSo: Informationen zur Auflösung des Fremdarbeiterlagers.
227 / 4.3	Text rSu: Anmerkung hinzu, Dz 710 eigentlich kein Boxermotor
228 / 4.3	Abbildung Einzylindermotor hinzu
229 / 4.3	Abbildung Kurbelgehäuse 16-Zylindermotor hinzu
230 / 4.3	Abbildung Ein- und Zwei-Zylindermotor auf Erprobungs-Prüfstand hinzu
238 / 4.3	Abbildung Panzer VIII „Maus“ hinzu
242 / 4.3	lSm: Ausführungen zu Teil E des BIOS-Reports 343
251 / 4.4	lSm: Information über die beabsichtigte Verlegung der Hauptverwaltung und Führung der KHD AG nach Oberursel.
256 / 5.1	lSo: Besetzung Oberursel durch US-Army präzisiert
294 / 5.4	Abbildung wiederverwerteter Materialbestände hinzu
295 / 5.4	rSu: Ergänzung: 1948 - Josef Neckermann in Oberursel
370 / 7.1	lSm: Ergänzung: Organisation der Fertigungs- oder Meisterbereiche
385 / 7.2	rSm: Ergänzung zu Aktivitäten in Wettbewerbsphase T 53
440 / 8	lSm: Erstflugdatum T212 ergänzt
471 / 10	lSo: Besuch CDU-Politiker ergänzt (mit Foto auf Seite 470)
557 / 16	Text lSm: Ersatz der Meisterbereiche durch Fertigungsinseln

562 / 17	rSo: Das letzte der insgesamt in Dahlewitz gebauten 777 Tay-Triebwerke wurde am 29. Juni 2017 ausgeliefert.
564 / 17	lSm: Auslauf V2500-Triebwerks-Montagen im Dezember 2017 nach 2.261 hier gebauten Triebwerken
614 / 18	rSm: Ergänzende Informationen zu High Performance Disc Manufacturing; Abbildung hinzu.
651 / 19.4	lSo: Ergänzende Informationen zur Geschichte der Nutzung des Urselbachs
724 / 20.1	rSm: Namen der Betriebsrats-Vertreter im Aufsichtsrat ergänzt.
793 / 21	rSm: Außerbetriebnahme der Dampflok Oberursel korrigiert auf 1954
813 / 21	rSu: Beschreibung der Wasserführung vom Fuchsborn präzisiert
861 / 26	lSu: Preisangaben für Gnom-Fahrrad-Einbaumotor ergänzt

x

Textstellen mit Ergänzungen gemäß vorangestellter Übersicht

Geänderte Texte in Schriftfarbe Blau

<<

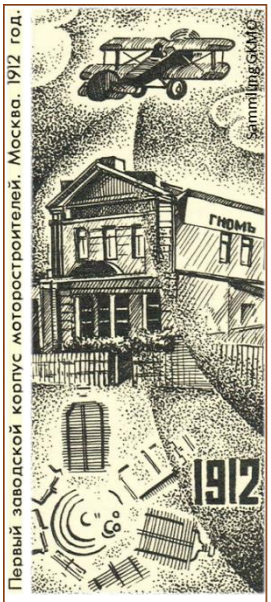
aus der 1891 die Filzfabrik Oberursel Pachten, Lange & Co wurde. (Quelle hierzu: Bott, Andrea; Die Kunstmühle in Oberursel, in Jahrbuch 1993 Hochtaunuskreis; 1992)

<<

Als mit diesen Schiffen die Epoche der großen Frachtsegler vorüber ging, und ohnehin elektrische Winden die Motorwinden verdrängten, konnte die Motorenfabrik dieses Geschäft in der Bauindustrie fortführen, mit Bauwinden, Baukränen und Bauaufzügen.

<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<< >>>>

Siebenzylinder-Umlaufmotoren Gnome-Lambda mit 80 PS Leistung produziert werden. Im Sommer 1915 begann der Umstieg auf die moderneren und leistungsstärkeren Neunzylinder le Rhone-Motoren, die noch bis in die 1920er Jahre in dem 1918 in „Ikar“ umbenannten Unternehmen produziert wurden. Nach dem Zusammenschluss mit anderen Werken wurde das Unternehmen 1927 nach dem Bolschewiki-Führer „M. W. Frunse“ umbenannt und 1941 von Moskau nach Kuibyschew (seit 1990 wieder Samara) verlagert.
(Quelle: Buch eines russischen Autorenkollektivs; МОТОРОСТРОИТЕЛИ (“Motorenbau“) 1912 bis 1992; Samara 1992)



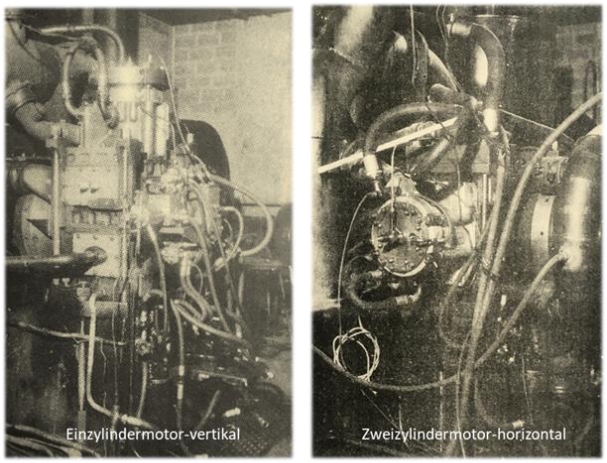
„Erste Fabrik für Motoren-Herstellung in Moskau 1912“

<<

Oberursel, fortan war Oberursel ein schlichtes Werk in dieser neuen AG, das weiterhin von Direktor Dr. Müller geleitet wurde.

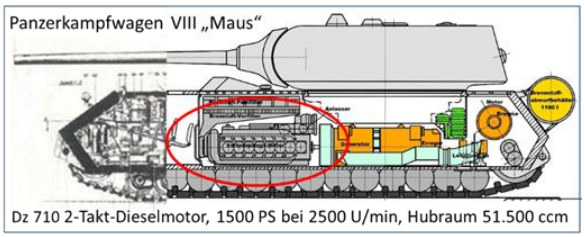
<<

- **Seite 230: Abbildung Ein- und Zwei-Zylindermotor auf Erprobungs-Prüfstand hinzu**



Baugruppenmotoren auf Erprobungsprüfständen in Halle 5 Quelle: BIOS-Report No. 343

- **Seite 238: Abbildung Panzer VIII „Maus“ hinzu**



Ergänzungen Seite 242 / Kapitel 4.3: Ausführungen zu Teil E des BIOS-Reports 343

Aber auch von dem schon erwähnten „British Intelligence Objectives Sub-Committee“ (BIOS) erhielt die Motorenfabrik Besuch, am 1. und 2. Oktober 1945, im Rahmen von deren Untersuchung der „German Diesel Engine Industry“. Der um die hundert Seiten zählende Teil E des BIOS-Reports 343 zur Klöckner-Humboldt-Deutz AG umfasst auch die eigenständige Oberurseler Flugmotorenentwicklung. Die Briten sprachen mit Dr. Emele und Dr. Schnürle und nahmen aus dem schon von der US-Army ausgeräumten und genutzten Werk Zeichnungen, Fotos und Berichte von den Entwicklungsarbeiten mit. Die verschiedenen von den Amerikanern requirierten Versuchsmotoren und auch den zerlegten zweiten 16-Zylindermotor konnten sie sich noch anschauen, aber nur einen der Einzylindermotoren zur Untersuchung durch das British Internal Combustion Engin Research Association in Slough requirieren.

<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<< >>>>

Ergänzungen Seite 294 / Kapitel 5.4:

Abbildung aus BIOS-Report No. 343 hinzu

Weiterverwertung von zunächst von den Amerikanern achtlos zusammengeworfenen Bauteilen von A/F4M517-Motoren

<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<< >>>>

der T53-Triebwerke verhandelt wurde. Aber noch hielt man ein zweites Eisen im Feuer, mit dem Konkurrenztriebwerk T 58-8 von General Electric. Ein solches Mustertriebwerk wurde 1964 in Oberursel auf dem Prüfstand erprobt. Am 30. Mai 1965 unterzeichneten die Verteidigungsminister

<<

Ergänzungen Seite 614 / Kapitel 18: HPDM - High Performance Disc Manufacturing

Daneben arbeitete das Oberurseler Rotatives-Team mit in einem globalen Team an der Einführung von **High Performance Disc Manufacturing** (HPDM), das in Oberursel zunächst an der Hochdruckturbinenscheibe des Triebwerks Trent 1000-TEN zur Anwendung kommen sollte. Mit dem Aufbau der **Fertigungsinsel Turbinenscheiben** wurde 2016 unter dem Projektnamen „HPDM“ in der Werkhalle 28 begonnen. Der Standort Oberursel sollte Kompetenzzentrum für die kleineren Turbinenscheiben der Zweiwellentriebwerke 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 Tauchschleifen 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-Fräs-Bearbeitungszentren

<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<< >>>>

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 Maschinenbau-Anstalt Humboldt AG am 17. Oktober geschlossenen Fusionsvertrag zustimmte, der das Aufgehen der Motorenfabrik Oberursel AG in der Humboldt-Deutzmotoren AG besiegelte.

<<