



Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V.

Helmut Hujer

Die Motorenfabrik Oberursel

Ein alter aber vitaler Zweig im kulturellen Erbe ihrer Heimatstadt



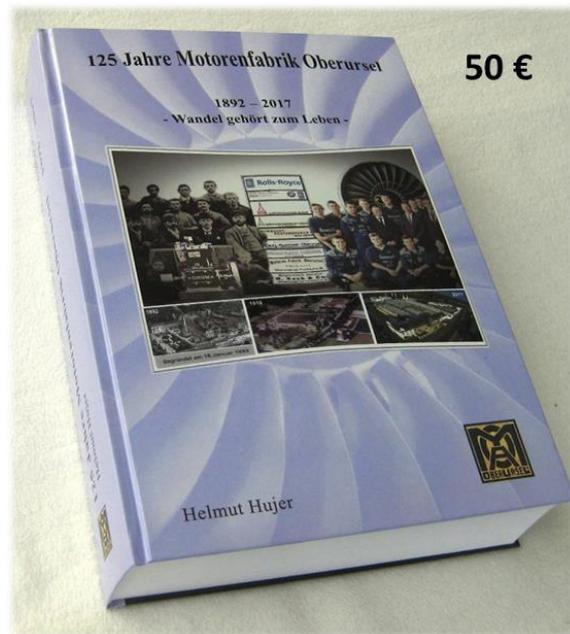
Die Motorenfabrik Oberursel – ein Standort von Rolls-Royce Deutschland

Dieser Aufsatz diente als Manuskript für einen Vortrag des Autors auf dem 9. Geschichtstag für Taunus und Main mit dem Leitthema Industriegeschichte am 06. April 2019 in Hattersheim-Okriftel

© Alle Rechte beim Autor

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 Vortausenmuseum in Oberursel eingesehen und erworben werden (50 €), im Werksmuseum 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 entwickelt 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.

Die Motorenfabrik Oberursel

Ein alter aber vitaler Zweig im kulturellen Erbe ihrer Heimatstadt

Das Städtchen Oberursel liegt direkt am Übergang von der Mainebene in das Taunusgebirge und inmitten der Kulturlandschaft Taunus Main. Erst seit der Annexion der hessischen Lande durch Preußen vor gut 150 Jahren gehört unsere Region zum gleichen Staatsgebilde, aber auch dann haben sich die einzelnen Orte entlang des Taunusrands recht unterschiedlich entwickelt. Während beispielsweise das Oberursel benachbarte Bad Homburg stark von seiner Spielbank und dem Kurbetrieb geprägt wurden, und Kronberg durch seinen Obstanbau, hat Oberursel in dieser Zeit eine Prägung durch seine vielfältige mittelständische Industrie erhalten. Ihre industrielle Phase - die Zeit von der Mitte des 19ten Jahrhunderts bis in die zweite Hälfte des 20ten Jahrhunderts - hat die Stadt Oberursel zu dem werden lassen, was sie heute ist. Die Vielzahl und die Vielfalt an Industriebetrieben haben der Stadt Auftrieb, Wachstum und Wohlstand gebracht.

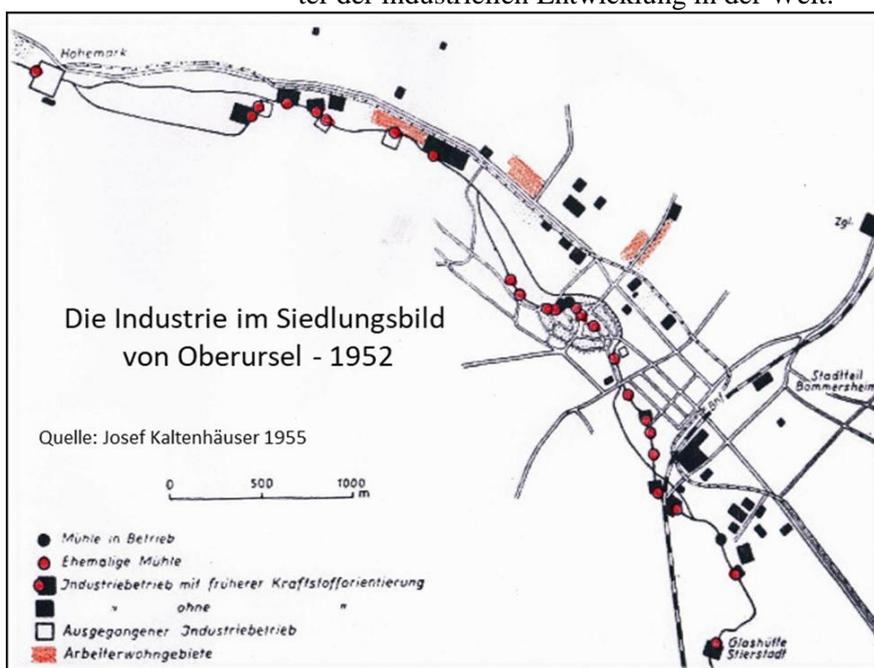
Mittlerweile sind die allermeisten dieser Betriebe allerdings Geschichte, und die Fabrikanten sind aus dem Stadtbild verschwunden. Aber sie bilden weiterhin ein wesentliches Element des kulturellen Erbes von Oberursel.

Einer der bedeutendsten Vertreter dieser einst hier vielfältigen Industrie ist die Motorenfabrik Oberursel. 1892 - in einer Hochphase der Industrialisierung in Oberursel - auf dem Anwesen eines zehn Jahre älteren Vorgängerbetriebs gegründet, lag sie damals noch weit vor den Toren der Stadt. Schon lange aber ist diese Motorenfabrik nun umzingelt von Wohn- und Freizeitgebieten. Sie liegt inmitten des Stadtgebiets, ist heute ein hochmoderner Produktions-Standort der Firma Rolls-Royce Deutschland und der letzte

Vertreter und Zeuge der großen industriellen Zeit von Oberursel. Den Lebensweg dieser Motorenfabrik als Teil unserer Regionalgeschichte möchte ich nun in der erforderlichen Kürze präsentieren, beginnend mit einem Situationsbild zu:

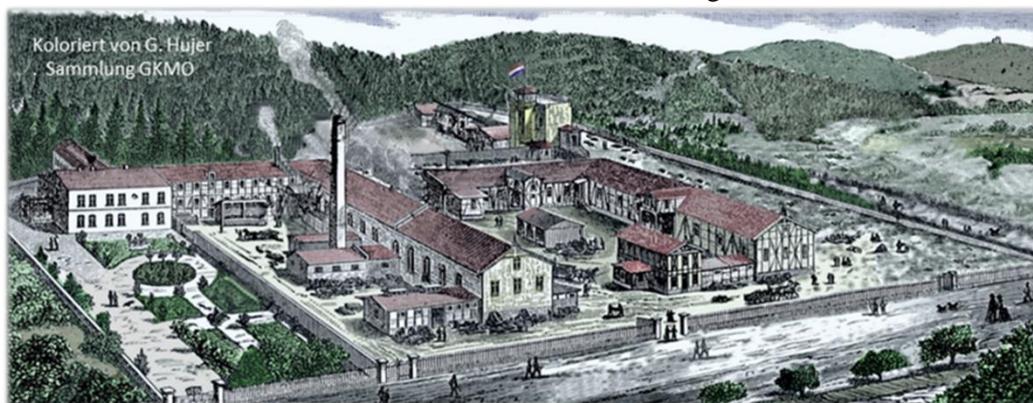
Deutschland im industriellen Aufbruch

Während das zersplitterte Deutschland Ende des 18ten Jahrhunderts in die Strudel der französischen Revolution und der napoleonischen Kriege gezogen wurde, nahm in Großbritannien ab etwa 1785 die später so bezeichnete industrielle Revolution Fahrt auf und machte das Land zum Vorreiter der industriellen Entwicklung in der Welt.



In dem dagegen immer noch politisch zersplitterten Deutschland setzte der industrielle Aufbruch erst um die Mitte des 19ten Jahrhunderts ein. Auch hier läutete dies eine deutliche Umgestaltung der Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung ein. Bis dahin waren die Güter des täglichen Bedarfs ganz überwiegend in der näheren Umgebung und in handwerklicher Weise erzeugt worden. Aber an deren Stelle rückte nun die maschinelle Erzeugung in immer größer werdenden Betrieben, die immer größer werdende Räume versorgen konnten.

In der Stadt Oberursel, die damals zum Herzogtum Nassau gehörte, entstanden ab Mitte des 19ten Jahrhunderts die ersten nach industriellen Methoden arbeitenden Manufakturen. Standortbestimmend war damals das Vorhandensein von Energie, und die bot der damals noch kraftvolle Urselbach. Diese Lebensader der Stadt hatte schon seit dem hohen Mittelalter - als auch der große Werkgraben durch die ummauerte Stadt angelegt worden war - die Wasserräder einer Vielzahl von Mahlmühlen und anderen Gewerbebe-



Ausbau der Zweigniederlassung Gebrüder Seck in Oberursel bis Mitte der 1880er Jahre

trieben angetrieben. Von großer Bedeutung für die Industrieentwicklung wurde der Anschluss an die Eisenbahn im Jahr 1860. Denn erst die Eisenbahnen ermöglichten den massenhaften Transport von Gütern und von schweren Stücken. Dazu gehörten nicht nur das Produktionsmaterial und die produzierten Güter, sondern auch die großen Mengen an Kohle für die Krafterzeugung in den neuzeitlichen Dampfmaschinen. Allein die Spinnerei und Weberei an der Hohemark verbrauchte im Jahr 1887 etwa 35.000 Zentner Kohle. Vom Oberurseler Staatsbahnhof aus besorgten zunächst Fuhrunternehmen mit ihren Pferdegespannen den weiteren Gütertransport zu den Fabriken im Urselbachtal. Im Oktober 1899 übernahm dies die lang herbeigesehnte Kleinbahn vom Oberurseler Bahnhof zur Hohemark – heute eine Strecke der U-Bahn U 3. In dem Industriezug oberhalb der Stadt waren zunächst vor allem Textilfabriken entstanden,

und dank der 1860 in Betrieb gegangenen Spinnerei und Weberei an der Hohemark galt Oberursel seinerzeit als die industriellste Stadt im damaligen Herzogtum Nassau. Nun zur

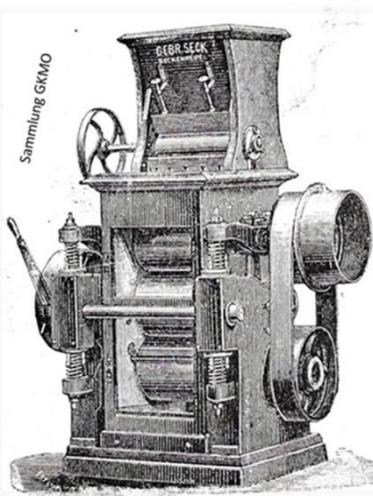
Vorgeschichte der Motorenfabrik Oberursel

Den Vorgängerbetrieb der Motorenfabrik Oberursel gründete im Frühjahr 1882 der Mühlenbauer Wilhelm Seck aus Bockenheim. Er richtete in der vormaligen Wiemersmühle eine Zweigniederlassung seiner unter Platznot leidenden Bockenheimer

Mühlenbauanstalt Gebrüder Seck & Co ein. In seiner neuen Fabrik stellte er vor allem Walzenstühle her, welche damals die über Jahrhunderte üblichen

Mahlgänge in den Getreidemühlen ablösen. Dem etwa 10 PS leistenden ober-schlächtigen Wasserrad stellte er sogleich eine Dampfmaschine zur Seite. Mit dieser Fabrik begründete Wilhelm Seck 1882 den industriellen Maschinenbau in Oberursel und damit wurde der Wandel der Stadt Oberursel zu einem Standort des mittelständischen Maschinenbaus eingeleitet.

Der Handel mit den in Oberursel fabrizierten Gütern wurde damals allerdings noch weitgehend von Frankfurt aus abgewickelt. Mit dem Aufblühen der Industrie und mit den verbesserten Verkehrs- und Nachrichtenverbindungen bildete sich in der Stadt nun aber bald eine die Fabriken tragende eigene **technische und kaufmännische Führungsschicht** heraus. Weite Teile dieser gehobenen Mittelschicht siedelten sich auch in der aufstrebenden Stadt Oberursel an und trugen so maßgeblich zu deren Attraktivität als Wohnort bei.



Walzenstuhl von 1885 der Firma Gebr. Seck Bockenheim, hergestellt in der Zweigniederlassung Oberursel?

Die oberhalb von Secks Mühlenbauanstalt gelegenen Textilfabriken kamen noch überwiegend mit angelernten Kräften aus, die großteils aus den armen Taunusdörfern kamen. Die Fabrikation von Walzenstühlen erforderte allerdings qualifizierte Industrie-**Facharbeiter**. Deren Ausbildung nahm



Wilhelm Seck sogleich mit den ersten, schon 1882 eingestellten Schlosser-Lehrlingen in die Hand. Damit begründete er die systematische Ausbildung einer Facharbeiterschaft in Oberursel, und in der Motorenfabrik Oberursel werden seit nunmehr 137 Jahren, bei nur kurzzeitigen Unterbrechungen, junge Menschen zu Facharbeitern ausgebildet. 1917 richtete die Motorenfabrik eine von der laufenden Produktion völlig getrennte Lehrwerkstatt ein. Das war die erste solche Lehrwerkstatt in Oberursel, in der auch der Verfasser sein Berufsleben 1961 mit einer Lehre zum Werkzeugmacher begonnen hat.

Auch mit einer **Werkskantine** setzte

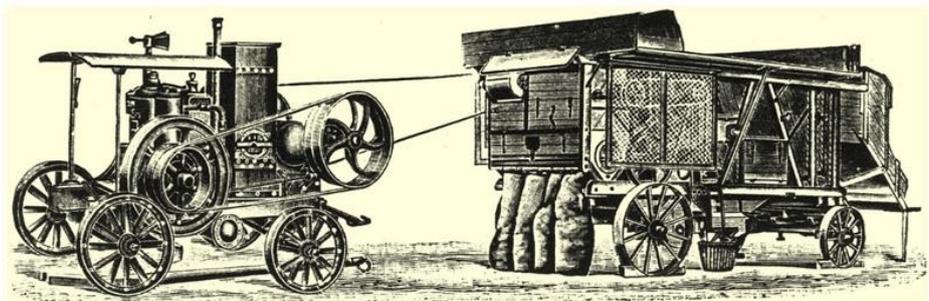
Wilhelm Seck Maßstäbe. In einem schon im Jahr 1882 gebauten „Öconomiegebäude“ richtete er eine sogenannte „Restauration“ ein. Für die Beleuchtung in seiner Fabrik sorgte Stadtgas aus dem seit 1860 in Oberursel betriebenen Gaswerk, aber fließendes Wasser, eine Kanalisation oder elektrischen Strom - das gab es damals noch nicht. Als Wilhelm Seck 1885 den Sitz seiner Firma von Bockenheim nach Darmstadt verlegte, wurde es auch in der Oberurseler Zweigniederlassung ruhiger. Aber 1892 keimte neue Betriebsamkeit auf.

Die Gründung der Motorenfabrik Oberursel und ihre weitere Entwicklung

1890 ließ sich Willy Seck, der ältere der beiden Söhne, in der Oberurseler Fabrik seines Vaters nieder, um hier die in Darmstadt, wo er Maschinenbau studiert hatte, begonnene Entwicklung eines einzylindrigen Stationärmotors fortzuführen. Das verlief erfolgreich, und Vater Wilhelm Seck gründete Anfang 1892, die Motorenfabrik Oberursel „W. Seck & Co“. Die produzierten Gas- und Petroleummotoren fanden damals vor allem in der Landwirtschaft und beim Kleingewerbe großen Anklang, als die Elektrizität und der Elektromotor noch keine praktische Bedeutung hatten. Wegen seiner stabilen und gedrungenen Bauweise hatte der Motor

den Namen GNOM erhalten.

Nach dem Tod des Firmengründers Wilhelm Seck im Januar 1896 wurde die Firma in eine GmbH gewandelt. Da hatte man schon die ersten „Lokomobile“ produziert, und ein Franzose namens Louis Seguin hatte gerade die Lizenz für den Bau und Vertrieb des Gnom-Motors in Frankreich erworben. In dieser Zeit wurden auch die ersten



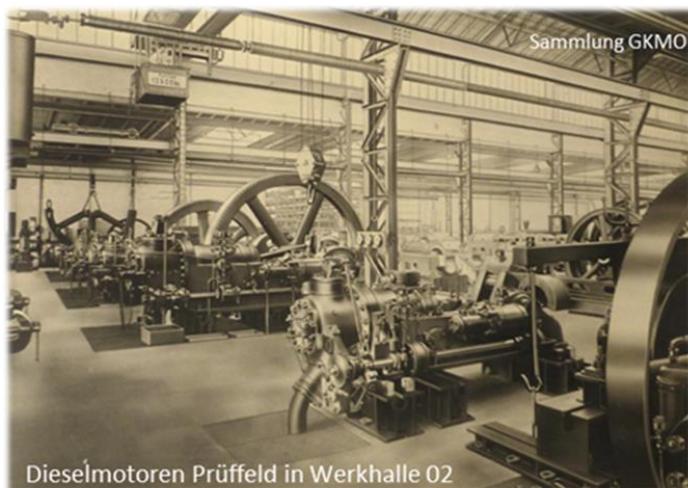
1898 herausgebrachte Petroleum-Lokomobile GNOM Modell A mit Dreschwagen

Schiffswinden gebaut, die auf den damals ihre Blütezeit erlebenden Großseglern die Oberurseler Motoren in alle Welt brachten. Und Willy Seck hatte mit der Entwicklung eines „Motorwagens“ begonnen, also eines Personenkraftwagens. Allerdings lehnten die Mitgesellschafter diese Entwicklung ab, woraufhin Willy Seck 1898 verärgert Oberursel verließ. Seinem Ausstieg folgte Mitte 1898 die Wandlung der Motorenfabrik Oberursel in eine Aktiengesellschaft.

Im Jahr 1900 – im gleichen Jahr feierte man den Bau des 2.000sten Motors und der Kaiser beehrte die Motorenfabrik mit seinem Besuch – begann die Fabrikation von Motorlokomotiven. Diese schufen sich schnell einen glänzenden Ruf bei den Tunnelbauprojekten in den Alpen, und sie fanden als Gruben-, Rangier-, Werk- und Feldbahnlokomotiven eine breite Verwendung. Bis 1922 wurden etwa 2000 solcher Motorlokomotiven gebaut, darunter etwa 700 Heeresfeldbahnlokomotiven, was die



die sogenannte Dieselmotorenhalle unterhalb des bisherigen Werks gebaut. Das war der Anfang zu einem neuen und heute noch existierenden Fabrikkomplex. Solche Dieselmotoren kamen vielfach als Generatorantrieb zur dezentralen Stromversorgung zum Einsatz, denn der elektrische Überlandstrom breitete sich erst langsam im Land aus.



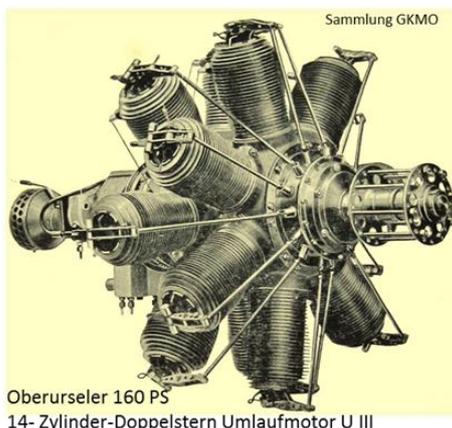
Oberursel und das benachbarte Umland wurde im Jahr 1911 von den Mainkraftwerken in Höchst her kommend erreicht. Mit der zunehmenden Verbreitung des Stroms verdrängten die einfachen und robusten Elektromotoren bald die kleineren Stationärmotoren. Daran scheiterten damals etliche der kleineren Motorenfabriken, wozu in Oberursel auch die Motorenfabrik J. Schreiber & Co mit ihren Uno-Motoren gehörte. In der stabiler aufgestellten Motorenfabrik Oberursel konnte jedoch in dieser Zeit ein neues Kapitel aufgeschlagen werden, nämlich der Bau von Flugmotoren.

Motorenfabrik Oberursel zum zweitgrößten Hersteller in Deutschland machte, nach der Gasmotorenfabrik Deutz. Anfangs waren viele dieser Lokomotiven mit Spiritusmotoren ausgestattet worden, bei deren Einführung die Motorenfabrik Oberursel ab 1899 eine Vorreiterrolle in Deutschland eingenommen hatte. Die Verwendung des Spiritus als Kraftstoff wurde seinerzeit stark von der Regierung gefördert, um den Branntweinkonsum einzudämmen.

Bis zum Jahr 1910 war die Fabrik organisch um ihren Kern aus den 1880er Jahren gewachsen. Dann aber machte die Produktion der größeren Dieselmotoren eine größere Werkhalle erforderlich, und so wurde

Die Flugmotoren im Ersten Weltkrieg – Aufstieg und Fall der Motorenfabrik

Im April 1913 erwarb die Oberurseler Motorenfabrik die Lizenz zum Nachbau der auch in



Deutschland sehr begehrten französischen Umlaufmotoren von der Société des Moteurs Gnome der Gebrüder Seguin. Dort hatte Louis Seguin das Sagen, dessen 1895 gegründete erste Firma sich dank der von Seck lizenzierten Gnom-Motoren günstig hatte



entwickeln können. Auch für seine Flugmotoren hatte er den aus Oberursel stammenden Namen „Gnome“ beibehalten.

Der bald danach ausbrechende Erste Weltkrieg - mit der rasanten Entwicklung der Militärfliegerei - führte zu einem umfassenden Wandel in der Motorenfabrik. Nun wurden hier vor allem die aus dem französischen Gnome weiterentwickelten „Oberurseler Umlaufmotoren“ produziert, bis Ende 1918 etwa dreitausend Stück. Am bekanntesten blieb der Neunzylinder UR-II Motor im Fokker Dreiecker Dr I. Mit solchen Dreieckern errang Manfred Freiherr von Richthofen, der erfolgreichste deutsche Jagdflieger im Ersten Weltkrieg, 19 seiner 80 Luftsiege, bis er am 21. April 1918 in seinem roten Dreiecker abgeschossen wurde. Während dieser Jahre besuchten annähernd fünftausend Soldaten die im Werk eingerichtete Motorenschule, wo sie in einem jeweils vierwöchigen Lehrgang in den Betrieb und die Instandsetzung

der Oberurseler Flugmotoren eingewiesen wurden. Einige fanden nach dem Krieg wieder nach Oberursel zurück, darunter Franz Bucker, der Namensgeber seiner hier bis 1958 gebauten Motorräder.

In diesen produktionsstarken Kriegsjahren entstand die neue Flugmotorenfabrik mit ihrem prachtvollen Verwaltungsgebäude, das noch heute das Bild dieses Industriestandorts prägt und das seit 1980 unter Denkmalschutz steht.

In den folgenden schwierigen Zeiten nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg gelang es der Motorenfabrik Oberursel nicht, an die früheren Erfolge mit ihren mittlerweile aber veralteten Motoren und Maschinen anzuknüpfen. Den Niedergang konnte auch ein kleiner Einbaumotor für Fahrräder, der „Oberurseler Gnom“, nicht aufhalten. Immerhin entstanden später daraus die Columbus-Motoren der legendären Motorradmarke HOREX, und auch Franz Bucker rüstete einige seiner Motorräder damit aus.

In dieser aussichtslosen Lage musste sich die Motorenfabrik Oberursel Ende 1921 in eine Interessengemeinschaft mit der älteren und deutlich größeren Gasmotorenfabrik Deutz einlassen. Damit begann eine lange Zeit unter Deut-

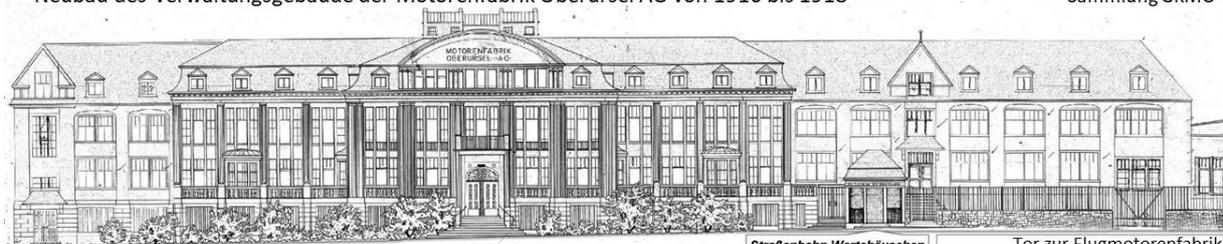


Erfolg auf dem Feldbergrennen 30. Oktober 1921

zer Regie, die fast sieben Jahrzehnte währte bis 1990.

Neubau des Verwaltungsgebäude der Motorenfabrik Oberursel AG von 1916 bis 1918

Sammlung GKMO



Linker Seitenflügel 1917/1918

Mittelbau und rechter Seitenflügel 1916/1917

Bürotrakt der Flugmotorenfabrik 1913

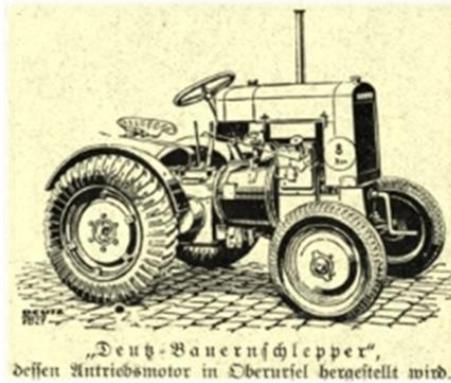
Unter Deutzer Regie - Die Zeit 1922 bis 1945

In dem nun von Deutz beherrschten Unternehmen wurden, mit einer Ausnahme, Motoren aus dem Deutzer-Programm produziert, nur wenige Bautypen, diese aber in großen Stückzahlen. Die Ausnahme war der noch in der Motorenfabrik Oberursel entwickelte LKW-Motor Modell 35, aus dem die später so erfolgreiche Familie der Deutzer Aggregate- und Fahrzeugmotoren hervorgehen sollte.

Im Jahr 1930 erlosch die bisher formal noch bestehende Motorenfabrik Oberursel AG, sie ging als „Werk Oberursel“ vollständig in der neuen Humboldt-Deutzmotoren AG auf.

Zwei Jahre später, nachdem seit 1922 hier annähernd 20.000 Motoren hergestellt worden waren, gingen im Werk und auch in der Stadt Oberursel buchstäblich die Lichter aus. Das Werk wurde im Gefolge der Weltwirtschaftskrise geschlossen. Der Verlust der Gewerbesteuererinnahmen führte unter anderem zum Abschalten der städtischen Straßenbeleuchtung und zur Schließung des städtischen Lyzeums.

In dieses Gebäude zog im Jahr darauf die Stadtverwaltung ein. Im Mai 1934 konnte der Betrieb in Oberursel jedoch wieder aufgenommen werden, und bis Ende 1944 wurden hier - an ihrem technischen Ursprungsort - etwa 60.000 Deutzer Aggregate- und Fahrzeugmotoren produziert. Mit solchen Motoren wurden die eigenen Trecker - der legendäre „11er Deutz“ oder „Deutzer-Bauernschlepper“, wie auch die Trecker anderer Hersteller ausgerüstet, mit denen die



Mechanisierung der deutschen Landwirtschaft vor dem 2. Weltkrieg erfolgte.

Zu diesen weitgehend in Vergessenheit geratenen Motoren zählen auch die während des Zweiten Weltkriegs in der Motorenfabrik

entwickelten Flugmotoren. Für deren Entwicklung wurde das Werk ab 1941 grundlegend modernisiert und um ein „Turmprüfstandgebäude“ erweitert. Anfang Oktober 1943 erfolgte der Erstart des etwa 2.700 PS leistenden Sechszylinder-Flugmotors mit der Bezeichnung Dz 710. Die beiden gefertigten Exemplare haben die Amerikaner nach dem Krieg in die USA deportiert, wo sich ihre Spuren leider verloren haben.

Ein mühsamer Neuanlauf – 1945 bis 1958

Am 30. März 1945 besetzten US-Truppen die Stadt Oberursel und belegten auch die Motorenfabrik. Sie nutzten das Werk als Kaserne und als Depot für die Fahrzeuginstandsetzung sowie



für die Fahrbereitschaften ihrer im nahen Camp King stationierten Militärgeheimdienste. Die modernen Maschinen und Einrichtungen des zur Flugmotorenfertigung ausgebauten Werks wurden bis Ende 1947 komplett zu Reparationszwecken demontiert und mit über zweihundert Eisenbahnwaggons abtransportiert. Aber bereits im Frühjahr

einer Hilfsgasturbine **T112** für das deutsche Senkrechtstartflugzeug VAK 191, der eine ähnlich aufgebaute Luftlieferturbine **T212** für eine militärische Aufklärungsplattform folgte.

Zu dieser Turbinenentwicklung gesellte sich 1959 der Einstieg in die Lizenzfertigung von Luftfahrttriebwerken. Am Anfang standen die



1948 gelang es, in einem kleinen, den Amerikanern abgerungenen Werksbereich, wieder eine bescheidene Bauteilfabrikation aufzubauen. Im Jahr darauf konnte man in den vor der Sprengung geretteten, bereits erwähnten Turmbau umziehen, und hier wuchs der Betrieb mit der Produktion von Bauteilen für Deutzer Motoren in dabei immer enger werdenden Verhältnissen. Als das Werk Mitte 1956 endlich freigegeben wurde, arbeiteten hier bereits wieder dreihundert Leute. Aber dann dauerte es noch einmal rund zwei Jahre, bis die durch die Besitzer abgewirtschafteten Werkhallen instandgesetzt waren und man in diese geräumigen Hallen umziehen konnte.

Vier Jahrzehnte der Entwicklung und des Baus von Kleintriebwerken und Luftfahrtgeräten - Die Zeit von 1958 bis 1990

Im November 1958 wurde die fünf Jahre zuvor im Kölner Stammwerk aufgenommene Entwicklung und Fertigung von Abgasturboladern und Kleingasturbinen in das wieder instandgesetzte Oberurseler Werk verlegt. Nach einer 80 PS leistenden Industriegasturbine T16 kam es zur Entwicklung

Fertigungs- und die Betreuungsaufträge der Bundeswehr für das Strahltriebwerk Orpheus, welche die Kampfflugzeuge G91 antrieben. Diesem Triebwerk folgten Luftfahrttriebwerke, die in Lizenz oder in Kooperation hergestellt, betreut und instandgesetzt wurden. Zu nennen sind das Triebwerk T53 für den heute noch bei der Bundeswehr eingesetzten Hubschrauber UH-1D, das Triebwerk Larzac 04 für das französisch-deutsche Schulungs- und Aufklärungsflugzeug AlphaJet, und die Instandsetzung eines Hubschraubertriebwerks mit dem in Oberursel sehr geläufigen Namen Gnome.

Als KHD, der Welt ältester Verbrennungsmotorenhersteller, sich Ende der 1960er



Juli 1981 – Helmut Hujer nach eine Fahrt mit dem Mack-Cruise Liner in Phoenix

Jahre mit den Möglichkeiten der Gasturbine als Antrieb für schwere Lastkraftwagen zu befassen begann, wirkten Ingenieure aus dem Gasturbinenwerk in Oberursel an vorderster Stelle mit. Den ersten Fahr-Erprobungen mit einem modifizierten Luftfahrttriebwerk folgte die Mitwirkung bei der Entwicklung einer 550 PS starken Fahrzeuggasturbine GT601 in einem Konsortium von vier Gasturbinen- und LKW- Herstellern, die überwiegend in den USA erfolgte.

Anfang der 1970er Jahre begann dann die Entwicklung der Hilfsgasturbine **T312** und der Verteilergetriebe für das Hilfsenergiesystem der Kampf- und Aufklärungsflugzeuge **Tornado**. Diese Flugzeuge wurden ab Anfang der 1980er Jahre zum Rückgrat der Luftstreitkräfte Großbritanniens, Italiens und Deutschlands und auch von Saudi Arabien. Auch heute werden noch Ersatzteile am Standort Oberursel dafür gefertigt, Geräte instandgesetzt und weitere technologische Betreuung geleistet.

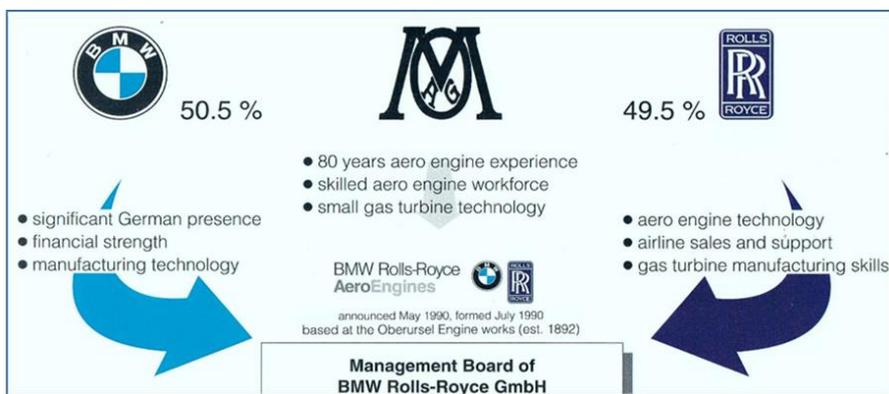
Mitte der 1970er Jahre begann in Oberursel eine besondere Geschichte, die Entwicklung eines kleinen Strahltriebwerks mit 1.000 Newton Schub für den Antrieb der deutsch-französischen Aufklärungsdrohne CL289. Und dieses kleine **T 117**-Triebwerk wurde zum ersten in Deutschland nach 1945 entwickelten und in den Serieneinsatz gegangenen Luftfahrttriebwerk!

Die sehr betriebsamen 1980er Jahre waren bestimmt von der Herstellung und Betreuung der Triebwerke Larzac in deutsch-französischer Kooperation und vor allem der Serienfertigung und Betreuung der Geräte für das Kampfflugzeugs Tornado. Im Entwicklungsbereich wurde in dieser Zeit eine Vielzahl von Vorhaben verfolgt, von denen jedoch keines zu einer Serienentwicklung führte.

1986 übernahm Oberursel eine Geschäfts- und Produktionsbeteiligung an den zivilen Triebwerken von CFM-International, einer Kooperation der beiden großen Triebwerkhersteller General Electric und Snecma. Die Wurzeln dieser aus der Société des Moteurs Gnome der Gebrüder Seguin entstandenen Firma Snecma reichen bis nach Oberursel. 1990 kam es zu einer weiteren Zäsur in der Werksgeschichte.

1990 - Unter dem Dach von BMW und Rolls-Royce - Der Beginn einer neuen Ära

In einer Phase des Niedergangs der bisherigen Muttergesellschaft Klöckner-Humboldt-Deutz wurden das Werk in Oberursel und die bisherige KHD Luftfahrttechnik GmbH 1990 an die BMW



AG verkauft. BMW war 1916 als Flugmotorenhersteller entstanden und wollte zurück zu seinen Wurzeln diversifizieren. Zusammen mit dem britischen Triebwerkshersteller Rolls-Royce gründete BMW die neue Firma BMW Rolls-Royce AeroEngines, die ihren Sitz in der historischen Motorenfabrik Oberursel nahm – in der ältesten noch immer aktiven Flugmotorenfabrik der Welt. Hier begann die Entwicklung der neuen Trieb-



werksfamilie BR700, bis sie 1993 in das neu gebaute Entwicklungs- und Montagezentrum im brandenburgischen Dahlewitz verlegt wurde. Das Turbofantriebwerk mit der Typenbezeichnung BR710 erreichte schon 1996 die internationale Zulassung –

es war damit das überhaupt erste deutsche zivile Strahltriebwerk, das in die praktische Nutzung gegangen ist. Es kommt seitdem vor allem in den luxuriösen Langstrecken-Geschäftsflugzeugen der Hersteller Gulfstream und Bombardier zum Einsatz. Ein größeres Schwestertriebwerk, die BR715, kam ab 1999 im hierzulande wenig bekannten Boeing-717-Passagierflugzeug zum Einsatz.

Ende 1998 zog die Geschäftsführung von BMW Rolls-Royce von Oberursel nach Dahlewitz südlich von Berlin um, und im Juli 2000 wurde auch der Firmensitz dorthin verlegt. Damals war BMW gerade ausgestiegen, und die Firma heißt seitdem Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG. Der Standort Dahlewitz wurde seitdem zum Kompetenzzentrum von Rolls-Royce für Zweiwellentriebwerke ausgebaut und der Standort Oberursel zum Kompetenzzentrum für die Herstellung rotierender Triebwerksbauteile. Mit modernsten Fertigungstechnologien werden hier seitdem High-Tech-Komponenten für Rolls-Royce Triebwerke hergestellt. Der Standort Oberursel blieb zudem Betreuungs- und Instandhaltungszentrum für Kleingasturbinen für verschiedene Anwendungen.

Im Jahr 2015 konnte Rolls-Royce mit einem Festakt 25 Jahre Präsenz in Deutschland feiern, die 1990 in Oberursel begonnen hatte. Mittlerweile beschäftigt Rolls-Royce über zehntausend Leute in Deutschland, etwas über viertausend an den Triebwerksstandorten in Dahlewitz und Oberursel.

Die Motorenfabrik Oberursel gehört damit, wie schon seit ihrer Gründung 1892, zu den größten Wirtschaftsunternehmen und Arbeitgebern in Oberursel. Im Auf und Ab der Geschichte hat sie mehrfache Wachstums- und Stagnationsphasen erlebt, einige Wechsel bei den Eigentümern, und natürlich bei ihren Produkten und Gütern. Aber sie hat die Zeiten überdauert – anders als die anderen Industriebetriebe in Oberursel.



Ein Rückblick auf die industrielle Phase der Stadt Oberursel

Schon in der zweiten Hälfte des 19ten Jahrhunderts, der Blütezeit der Leder- und Textilmanufakturen, hatte in Oberursel die Entwicklung einer recht vielseitig strukturierten Industrie eingesetzt, insbesondere in den Branchen Maschinenbau, Elektrotechnik und Feinmechanik. Deren aufstrebende Betriebe hatten in erheblichem Maße auswärtige Fachkräfte angezogen, und so entstanden die ersten Siedlungsanlagen für solche Industriebeschäftigten, überwiegend außerhalb der eigentlichen Gewerbegebiete.

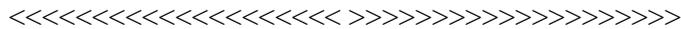
Nach der Währungsreform von 1948 führte die beispiellose Aufbauphase in Deutschland auch in Oberursel zu einer nochmaligen industrielle Blütezeit. Dabei haben die zugezogenen Mitbürger auch ganz neuartige Industriezweige in der Region aufgebaut, wie die mittlerweile wieder komplett verschwundene Glasindustrie. Auch einige Betriebe der Textilindustrie waren wieder in Oberursel entstanden, knapp fünf Jahrzehnte nach dem Verschwinden dieser Branche.

Dann aber, ab den 1970er Jahren, erfasste die wirtschaftliche Entwicklung im benachbarten Frankfurt – dem Zentrum von Handel, Banken, Versicherungen und sonstigen Dienstleistungen – zunehmend das umliegende Rhein-Main-Gebiet. Auch in Oberursel überlagerten und verdrängten Betriebe dieser Branchen die meisten der in den vorangegangenen einhundert Jahren gewachsenen Industrie- und Gewerbebetriebe. An Stelle der

früheren Fabriken entstanden nach und nach moderne Wohnquartiere, die in nichts mehr an die industrielle Vergangenheit erinnern.

Einzig die Motorenfabrik Oberursel hat die Wechsel der Zeit überstanden. Im Jahr 2017 konnte ihr 125-jähriges Gründungsjubiläum gefeiert werden, und gleichzeitig wurde das Gebäudeensemble dieser weltweit ältesten noch aktiven

Flugmotorenfabrik 100 Jahre alt. Diese lange und wechselvolle Werksgeschichte kann im Werksmuseum Motorenfabrik Oberursel nacherlebt werden und weiterhin auf den fast 900 reichhaltig bebilderten Seiten in dem 2017 herausgegebenen Buch „125 Jahre Motorenfabrik Oberursel – Wandel gehört zum Leben“.



Literaturhinweis: Helmut Hujer; 125 Jahre Motorenfabrik Oberursel – 1892 bis 2017; Oberursel 2017

Dieses für den vorliegenden Aufsatz als Quelle dienende, 896 reich bebilderte Seiten umfassende Druckwerk kann im Vortanuseum in Oberursel eingesehen und erworben werden (50 €), im Werksmuseum bei Rolls-Royce Deutschland oder direkt beim Verfasser (hujer.helmut@t-online.de)

