



## Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V.

Helmut Hujer

### **Eine Frau wirkte schon mit, als der Maschinenbau 1882 Fuß in Oberursel fasste**

Einiges zur Entwicklung der Frauenbeschäftigung in einem Maschinenbaubetrieb



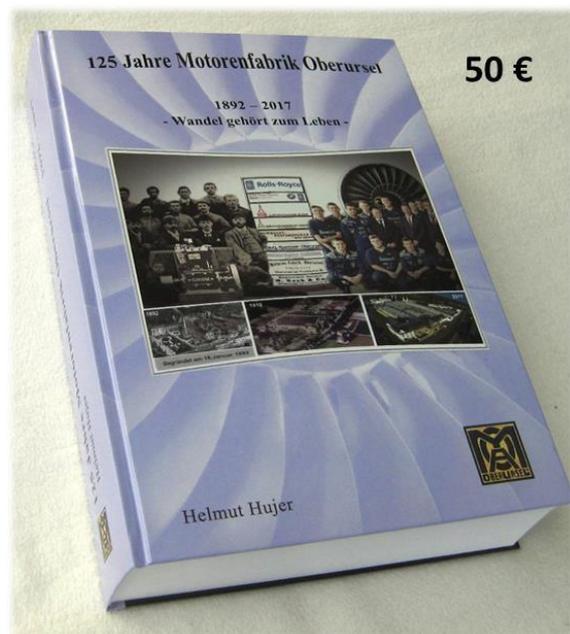
Im „Jahrbuch Hochtaunuskreis 2019“ mit dem Schwerpunkt-Thema „Frauen in der Gesellschaft“ veröffentlichter Aufsatz von Helmut Hujer

© Alle Rechte beim Autor

Dieses Jahrbuch kann bezogen werden über den Buchhandel (ISBN 978-3-95542-312-4) 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 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 Vortausmuseum in Oberursel eingesehen und erworben werden (50 €), im Werkmuseum 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**, ein Repertorium mit **Personen-Register** und chronologischen Produkte-Wegweiser sowie ein „**Korrekturverzeichnis und Ergänzungen**“ 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 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 entwickelten 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.

# Eine Frau wirkte schon mit, als der Maschinenbau 1882 Fuß in Oberursel fasste

## Einiges zur Entwicklung der Frauenbeschäftigung in einem Maschinenbaubetrieb

Anders als in vielen anderen Wirtschaftszweigen, und mehr noch als in der öffentlichen Verwaltung oder im Ausbildungs- und Gesundheitswesen, sind weibliche Beschäftigte auch in der heutigen Zeit im Maschinenbau sehr unterrepräsentiert. Der überwiegend mittelständisch geprägte deutsche Maschinen- und Anlagenbau ist als Teil der Investitionsgüterindustrie mit mehr als einer Million Beschäftigten nach wie vor der größte industrielle Arbeitgeber in Deutschland. Nach Informationen des Verbands Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. (VDMA) betrug der Anteil von Frauen an den insgesamt hier Beschäftigten Ende 2016 etwa 16,6 %, also deutlich weniger als im gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt von 46,5 %, und Frauen gehen im Maschinenbau vor Allem kaufmännischen und anderen Büroarbeiten nach. Im eigentlichen Produktionsbereich liegt der Anteil der beschäftigten Frauen noch unter 3 %, auch wenn es dort schon lange nicht mehr so schmutzig, lärmend, stinkend oder körperlich anstrengend zugeht wie in früheren Zeiten. Immerhin sind mittlerweile rund 8,5 % der Ingenieure weiblich. In unserem heimischen Raum finden solche Themen nur mäßige Aufmerksamkeit, nachdem die meisten der früher hier ansässigen Maschinenbaubetriebe im letzten Drittel des vergangenen Jahrhunderts den sich aus Frankfurt hereindrängenden Unternehmen des Handels, der Banken, der Versicherungen und sonstiger Dienstleistungen gewichen sind.



## Industrie und Maschinenbau in Oberursel

In Oberursel hat von den früher hier umfangreich vertretenen Maschinenbaubetrieben allein die Motorenfabrik Oberursel, heute ein Standort von Rolls-Royce Deutschland, als größerer Betrieb überdauert. Das Aufkommen der Industrieproduktion hatte seit Mitte des 19ten Jahrhunderts die Entwicklung und den Wohlstand der Stadt Oberursel begründet, was mit mehreren Textilbetrieben, vor allem der Spinnerei und Weberei an der Hohemark, und kleineren

lederverarbeitenden Betrieben begonnen hatte. Und 1882 war hier mit dem Vorläuferbetrieb der zehn Jahre später gegründeten Motorenfabrik Oberursel ein neuer und aufstrebender Industriezweig entstanden, der industrielle Maschinenbau. Während die überwiegend mit angelernten Kräften aus kommenden Oberurseler Textilfabriken jedoch Anfang des 20sten Jahrhunderts dem damals schon internationalen Konkurrenzdruck erlegen waren, konnten sich in dem seit 1882 gewachsenen förderlichen Umfeld weitere namhafte Maschinenbaubetriebe etablieren und entwickeln. Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs kamen weitere Betriebe aus den verwandten Branchen Elektro, Feinmechanik und Metallwaren hinzu, danach noch die Glasindustrie aus dem Sudetenland und auch wieder namhafte Textilbetriebe. Das Meiste davon ist mittlerweile Geschichte, die Motorenfabrik Oberursel ausgenommen.

## **Adelgunde Seck und der erste industrielle Maschinenbaubetrieb in Oberursel**

In diesem modernen Werk von Rolls-Royce Deutschland, in dem heute Hochtechnologiebauteile für Flugzeugantriebe entstehen, liegt die Wiege des industriellen Maschinenbaus in Oberursel. Hier, in der früheren Wiemersmühle, errichtete der Fabrikant Wilhelm Seck im Jahr 1882 eine Zweigniederlassung seiner damals in Bockenheim ansässigen Mühlenbauanstalt Gebrüder Seck. Und dabei spielte seine Ehefrau, Adelgunde geborene von Bodenstaff, eine maßgebliche Rolle. Schon beim Aufbau der Bockenheimer Mühlenbauanstalt, in der Geräte und Maschinen zur Verarbeitung von Getreide hergestellt wurden, haben die von Adelgunde Seck eingebrachten Mittel wohl kräftige Starthilfe geleistet. Und auch der Erwerb des Anwesens der Oberurseler Wiemersmühle erfolgte durch die Eheleute Adelgunde und Wilhelm Seck gemeinsam. So weist es der Eintrag vom März 1882 in dem im Stadtarchiv von Oberursel aufbewahrten Stockbuch aus. Aber auch im laufenden Geschäft des Unternehmens wirkte die Fabrikantenfrau mit. Anfang 1884 übernahm sie Prokura, also die Vollmacht für alle Arten von Rechtsgeschäften, neben ihren Verpflichtungen als Hausfrau und Mutter. Ihre vier Kinder waren damals erst zwischen sechs und siebzehn Jahre alt. Diese Geschäftsvollmacht umfasste auch die Führung der Zweigniederlassung in Oberursel und das blieb auch so nach der Verlegung des Firmensitzes und Hauptbetriebes von Bockenheim nach Darmstadt Mitte 1885. Über das konkrete Wirken von Adelgunde Seck ist wenig überliefert, eine Fotografie von ihr fehlt. Adelgunde Seck starb im März 1892 in Oberursel, erlebte also die Gründungsphase der Motorenfabrik Oberursel noch mit. Sie wurde auf dem alten Friedhof im Süden der Stadt beigesetzt, wie auch ihr Mann vier Jahre später.

Ein solches geschäftsmäßiges Wirken war seinerzeit nur Frauen in gehobener gesellschaftlicher Situation möglich, denen ansonsten noch keine über den häuslichen Wirkungsbereich hinausgehende Geschäftsfähigkeit zustand. In der Bundesrepublik hatte noch bis 1958 der Ehemann das alleinige Bestimmungsrecht über Frau und Kinder inne, und selbst wenn er seiner Frau erlaubte zu arbeiten, hatte er das Recht, ihren Lohn zu verwalten. Ohne Zustimmung des Mannes durften Frauen noch bis 1962 kein eigenes Bankkonto eröffnen, und erst nach 1969 kam einer verheirateten Frau die uneingeschränkte Geschäftsfähigkeit zu.

## **Lückenhafte Spuren zur aufkeimenden Frauenbeschäftigung**

Ein 1895, nur wenige Monate vor dem Tod des Fabrikanten Wilhelm Seck aufgenommenes Belegschaftsfoto seiner 1892 gegründeten Motorenfabrik Oberursel, zeigt ausschließlich Männer. Auch die kaufmännische Verwaltung der Betriebe war damals noch eine Männersache, belegt ist der 1885



als Buchhalter eingestellte Bernhard Hartung. Aber bereits im Aufbaujahr 1882 des Vorgängerbetriebs war eine Restauration eingerichtet worden, eine Werkskantine, und dort waren wahrscheinlich auch Frauen in Diensten. Leider liegen nur sehr wenige Fotos aus der Zeit bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs aus dem Betriebsgeschehen in der Motorenfabrik vor. Auf einem im Jahr



Werksfoto Motorenfabrik Oberursel AG 14. Juli 1900

1900 aufgenommenen Belegschaftsfoto sind unter den gut einhundertsechzig Personen nur drei Frauen auszumachen. Über deren Person und Funktion im Unternehmen ist leider nichts überliefert. Generell hat seinerzeit die Frauenerwerbstätigkeit in Deutschlands Wirtschaft und Industrie zugenommen, vorwiegend zunächst bei produktionsferneren Tätigkeiten. Und so kann man es auch für die Motorenfabrik annehmen.

Für die Zeit des Ersten Weltkriegs ist erstmals konkret belegt, dass hier Frauen auch im Produktionsbereich beschäftigt waren. Diese Kenntnis verdanken wir einem Besuch „Ihrer Majestät“ der Kaiserin im Dezember 1917. In der Zeitung Oberurseler Bürgerfreund vom 15. Dezember 1917 steht zu lesen, dass die Kaiserin siebzehn mit Namen und Tätigkeit aufgeführte Arbeiter, Vorarbeiter und Werkmeister mit dem von ihr gestifteten Kriegsverdienstkreuz ausgezeichnet hat, und weiterhin drei Frauen. Deren Tätigkeit war mit Dreherin, Bohrerin und Kontrolleurin angegeben, also typischen Produktionstätigkeiten. Für die damals kriegswichtigen Flugmotoren waren auch viele kleinere und leichtere Bauteile herzustellen, an denen Frauen wohl problemlos

eingesetzt werden konnten. Generell hat in der kriegsbedingten Rüstungsproduktion die Frauenbeschäftigung zwar deutlich zugenommen, am Gesamtbild hat dies jedoch nur wenig geändert, da es vor Allem zu einer Umschichtung von zuvor in den Konsumgüterindustrien arbeitenden Frauen gekommen war. Das den Kriegsbedingungen geschuldete Hineinwachsen von Frauen in bisherige berufliche Männerdomänen wird übrigens als einer der Gründe für die Einführung des Frauenwahlrechts in Deutschland genannt, das erstmals zur Wahl der Deutschen Nationalversammlung im Januar 1919 zum Tragen kam.

Neben der von jeher üblichen Beschäftigung in der Werksküche und der Kantine hatten Frauen damals schon Zugang in die kaufmännische Verwaltung der Motorenfabrik und in Sekretariatsfunktionen gefunden. Eine Fotografie von 1916 zeigt das Vorstandsmitglied Heinrich Machenheimer in seinem Büro zusammen mit seiner Sekretärin, deren Namen nicht überliefert ist. Auf einem Belegschaftsfoto aus dem Jahr 1928, als die Motorenfabrik schon zu einem Produktionswerk der Motorenfabrik Deutz AG geworden war und hier keine nennenswerte Verwaltung oder Produktentwicklung mehr



existierten, sind unter den gut einhundertvierzig Beschäftigten nur zwei Frauen zu erkennen, ganz im Hintergrund in der letzten Reihe. Offenbar war die Frauenbeschäftigung in der Motorenfabrik nach dem Krieg und der Inflationszeit wieder zurückgegangen. Bei einem großen Sommerfest der Motorenfabrik im Jahr 1929 durfte „Fräulein Ochsenreiter“, nach dem Begrüßungsmarsch durch die Werkskapelle und vor der Ansprache des Werkleiters, den „Prolog“ sprechen. Die Anrede „Fräulein“, ursprünglich galt sie allein für die Töchter von Adligen, blieb vor dem 19. Jahrhundert auf Standespersonen beschränkt, dann verbreitete sie sich für alle nie verheiratet gewesenen Personen unabhängig von ihrem Alter. Erst ab den 1970er Jahren wurden die Anrede und die Bezeichnung „Fräulein“ zunehmend seltener, und das „Fräulein“ verschwand auch aus den Formularen und Formulierungen von Behörden- und anderen Verwaltungen.

Nach der Sondersituation während des Ersten Weltkriegs schmolz der Frauenanteil im Produktionsbereich der Motorenfabrik wieder ab und blieb auch in der Folgezeit und sogar während des Zweiten Weltkriegs gering. Bis zu ihrer Verlagerung nach Köln im Jahr 1943 wurden in der Oberurseler Fahrzeugmotorenfabrikation etwa vierhundert Mitarbeiter gezählt, von denen etwa achtzig zur Wehrmacht eingezogen waren. Dieser Arbeitskräfteausfall ist allerdings nicht durch vermehrte Frauenbeschäftigung ausgeglichen worden, sondern

durch den Einsatz von Fremdarbeitern. Nach Zeitzeugenaussagen waren Frauen damals nur sehr vereinzelt in der Produktion beschäftigt, dagegen aber in der Werksküche, in der Kantine und bei der Gebäudereinigung.

Nach dem Zweiten Weltkrieg und der folgenden, bis 1956 währenden Zeit der Besetzung und Nutzung des Werks durch die US-Army, kam erst 1948 wieder eine langsam anwachsende Fertigung unter sehr beengten Verhältnissen in Gang. In diesem unwirtschaftlichen Umfeld war für Frauen kein Platz - wohl aber bei den in der Motorenfabrik stationierten Amerikanern. Schon Mitte 1945 hatten diese über die von der Stadtverwaltung herausgegebenen Bekanntmachungen „junge Mädchen zum Bedienen in der Kantine“ gesucht.

### **Stetiger Wandel seit den 1950er Jahren**

In vielen anderen der in den 1950er Jahren in Oberursel wieder aufblühenden Industriebetriebe waren Frauen in größerem Umfang beschäftigt, auch in den Produktionsbereichen beispielsweise der Textil-, Elektro-, Metallverarbeitungs- und Glasindustrie. In der Motorenfabrik konnten sich die Verhältnisse erst dauerhaft ändern, als Ende 1958 die Turbinengruppe der KHD AG von Köln in das nach Behebung der Besetzungsschäden wieder voll nutzbare Oberurseler Werk verlegt worden war, und nachdem bald darauf der Einstieg in das Flugtriebwerksgeschäft erfolgte. Diese beiden Ereignisse hatten den Aufbau eines differenzierten Entwicklungsbereichs und einer umfassenden kaufmännischen Verwaltung zur Folge – und damit ein deutliches und nachhaltiges Anwachsen der Frauenbeschäftigung. In der nun breiter gegliederten Organisation, mit drei und später vier Hauptressorts und ihren nachgeordneten Organisationseinheiten, entstanden Stellen für die Bereichs- und Abteilungssekretärinnen, zu deren wesentlichen Aufgaben auch die Erledigung der gesamten und vielfältigen Betriebs- und Ge-

schäftskorrespondenz gehörte. In der kaufmännischen Verwaltung, zu der auch der Einkauf, der Personalbereich und das Lagerwesen gehörten, wurde ein Großteil der Stellen von Frauen eingenommen, die mit einer anderenorts erworbenen Ausbildung



kamen oder die am Arbeitsplatz angeleitet wurden. Im Entwicklungsbereich entstanden typische Frauenarbeitsplätze für Technische Zeichnerinnen und Technische Rechnerinnen. Nachdem 1959 in der seit jeher von der Motorenfabrik betriebenen Lehrlingsausbildung auch die Ausbildung von Technischen Zeichnern begonnen worden war, trat 1961 die erste junge Frau eine solche Lehre an. Anders als für ihre beiden männlichen Mitlehrlinge waren für sie allerdings die Praktikumswochen in der Lehrwerkstatt nicht vorgesehen. Die Ausbildung von Bürogehilfinnen wurde 1974 aufgenommen und die von Industriekaufleuten mit hohem Frauenanteil im Jahr 1976. Nach dem Aufnahmejahr 1991 führte die neue Firma BMW Rolls-Royce diese beiden Ausbildungsgänge allerdings nicht mehr fort.

Aber auch im Fertigungsressort, zu dem unter anderem auch die Fertigungsplanung, die Betriebsmittelverwaltung- und Instandhaltung, die Fertigungssteuerung und das Werkstofflabor gehörten, stieg in den 1960er Jahren der Frauenanteil kontinuierlich an. In der direkten Bauteilproduktion beschränkte sich das hingegen im Wesentli-

chen auf manuelle Bearbeitungsvorgänge durch angeleitete Kräfte. Die eine höhere berufliche Qualifikation voraussetzenden Tätigkeiten an den Werkzeugmaschinen blieben weiterhin eine Domäne der männlichen Kollegen. Das war praktisch ein Spiegelbild der damaligen gesellschaftlichen Situation. Zum Erlernen eines traditionellen Männerberufs, wozu auch die Metallberufe gehörten, hatte man die Mädchen noch nicht ermuntert. Hier galt es noch eine Hemmschwelle zu überwinden und es dauerte bis ins Jahr 1983, dass erstmals eine junge Frau die Ausbildung zum Maschinenschlosser in der Motorenfabrik aufnahm. Erst ein Jahrzehnt später setzte sich das fort, und mittlerweile gehören weibliche Auszubildende für Produktionsberufe bei Rolls-Royce Deutschland zum Normalbild. Sie belegen seit mehreren Jahren etwa zehn Prozent der um die zwanzig Ausbildungsstellen pro Jahrgang.

## 2002 – „Girls Day“ bringt weiteren Schub

Zu dieser Entwicklung hat sicherlich auch der bundesweite und in Hessen seit 2002 durchgeführte „Girls Day“ beigetragen. Mit dieser Initiative sollen Schülerinnen ab der 5. Klasse Einblicke in Unternehmen erhalten, um das Interesse speziell an Ausbildungsberufen zu wecken, in denen Frauen bisher eher selten vertreten sind. Der Standort von Rolls-Royce in Oberursel beteiligt sich seit 2003 an diesem Programm, auch wenn hier Mädchen in der Ausbildung



zu industriellen Berufen schon damals keine Ausnahme mehr waren.

Derzeit beträgt der Anteil der weiblichen an den insgesamt etwa zwölfhundert Beschäftigten bei Rolls-Royce Deutschland in Oberursel knapp ein Zehntel. Bei etwa 40 % im direkten Produktionsbereich arbeiten den Frauen - bei den männlichen Beschäftigten sind das um die 60% - zeigt sich noch immer, dass Frauen im Maschinenbau vorwiegend produktionsfernere Tätigkeiten suchen. Etwas unterrepräsentiert sind weibliche Ingenieure in der Motorenfabrik im Vergleich zu anderen Betrieben des Maschinenbaus. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass es sich in Oberursel um einen Produktionsbetrieb ohne klassische Entwicklungs- oder Vertriebsfunktionen handelt. Aber generell ist es immer noch so, dass die Studiengänge des klassischen Maschinenbaus nicht gerade zu den Favoriten bei den weiblichen Studierenden zählen. Wie in ähnlich strukturierten Betrieben wird es insofern noch eine Weile dauern, bis einmal eine Frau in einer Führungsposition im Produktionsbereich der Motorenfabrik erscheint. Immerhin wird das Personalressort seit einigen Jahren von einer Frau geleitet. Ganz nach vorne gearbeitet haben sich die Frauen dagegen im Betriebsrat des Oberurseler Rolls-Royce-Standorts. Erstmals 1967 war eine Kollegin in den Betriebsrat gewählt worden, die später auch einen der drei hauptamtlichen Plätze übernahm. Heute im Jahr 2018, also fünf Jahrzehnte später, sind fünf der fünfzehn Betriebsratsmitglieder Frauen.

### **Gleicher Lohn für gleiche Arbeit**

In der Motorenfabrik wurden bereits 1972, damals ein Werk der Klöckner-Humboldt-Deutz AG, die formalen Voraussetzungen für „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ geschaffen. Damals wurde konzernweit, beginnend mit den Angestellten, eine analytische Arbeitsplatzbewertung durchgeführt.

Dies führte zur Eingruppierung jedes Arbeitsplatzes in eine Arbeitswert- und damit Vergütungsstufe, unabhängig vom aktuellen Stelleninhaber und dessen Geschlecht.

Anders als noch vor wenigen Jahrzehnten gibt es auch im Maschinenbau und in einem Produktionsbetrieb wie der Motorenfabrik kaum noch typische Beschäftigungsbereiche für Frauen oder grundsätzliche Männerdomänen. Das ist sicherlich zum



einen den Veränderungen in der Produktionstechnik hin zu saubereren Arbeitsplätzen mit vorwiegend überwachenden und steuernden Tätigkeiten zuzuschreiben, vor Allem aber den gesellschaftlichen Entwicklungen im Hinblick auf die Rolle und die Möglichkeiten der Frauen.

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

Autorenportrait: Helmut Hujer, Jahrgang 1945, ist Maschinebau-Ingenieur, in Oberursel aufgewachsen und hat sein 1961 begonnenes Berufsleben in der „Motorenfabrik Oberursel“ verbracht. Das damalige KHD-Werk Oberursel ist heute ein Standort von Rolls-Royce Deutschland. Seit 2007 wirkt er beim Ausbau des 2002 eröffneten Werksmuseums mit, befasst sich aber vorrangig mit der Erforschung der Geschichte dieses Industriestandorts. 2010 hat er den Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel gegründet und 2017, zum 125-jährigen Gründungsjubiläum der Motorenfabrik, das umfangreiche Buch „125 Jahre Motorenfabrik Oberursel – 1892 bis 2017“ herausgebracht.