

Aus einem Haufen Schrott wird wieder ein Flugzeug

Ein halbes Jahrhundert unter Wasser / Bei Airbus, Lufthansa und Rolls-Royce wird die viermotorige Focke-Wulf Fw 200 Condor restauriert

Von Axel Vogel



Bundesarchiv, Bild 1011-432-0796-07
Foto: Kranz | 1941

Focke-Wulff Fw 200 Condor – Foto: Bundesarchiv

Immer wenn eine der großen viermotorigen Maschinen vom Typ Focke-Wulf Fw 200 Condor mit fast 33 Meter Spannweite übers Elternhaus in Bremen flog, rannte Wilhelm Brinkmann ins Freie und stellte sich auf den höchsten Punkt: „Ich wollte das Flugzeug möglichst genau sehen.“ So sehr hatte den Jungen das neue, seit 1937 gebaute Langstreckenflugzeug gepackt, dass er 1939 als Lehrling beim Focke-Wulf-Flugzeugbau anging. Derzeit ist der 82 Jahre alte Flugzeugbauer Brinkmann seiner Condor so nah wie nie zuvor. In einem einzigartigen Projekt restaurieren rund 75 Freiwillige wie Brinkmann im Airbus-Werk Bremen, bei Lufthansa-Technik in Hamburg und bei Rolls-Royce Deutschland in Oberursel die letzte Maschine des Typs für das Deutsche Technikmuseum in Berlin (DTMB).

Es handelt sich um die militärische Version Fw 200 C-3, die während des Krieges 1942 bei Hommelvik in den Trondheimfjord in Norwegen gestürzt und 1999 aus dem Wasser geborgen worden war. Die spektakuläre Aktion für das DTMB war nur teilweise geglückt, weil das stark korrodierte Wrack zerbrach, als es aus dem Wasser gezogen wurde (F.A.Z. vom 30. Mai 2000). Das macht die Restaurierung extrem schwierig. Nur etwa 20 Prozent der Teile sind noch zu gebrauchen, der Rest muss in Handarbeit neu gefertigt werden. Das übernehmen altgediente Techniker in den Werkhallen der drei Luftfahrtunternehmen, die das Projekt unter-

stützen. Entgegen allen Befürchtungen macht der Wiederaufbau Fortschritte. Jetzt übergaben Rolls-Royce-Techniker den ersten restaurierten Motor an Airbus in Bremen, wo die Tragflächen überholt werden.

Der 64 Jahre alte Diplomingenieur Bernd Poppe, der bis zu seiner Pensionierung bei Airbus 41 Jahre lang Flugzeuge gebaut hat, ist so etwas wie der Chefkonstrukteur des Condor-Projekts. Seit 2003 sind Poppe und seine Mitarbeiter unter Federführung von Projektleiter Günter Büker mit dem Wiederaufbau beschäftigt. Auf die rund fünfzig Leute in Bremen entfallen achtzig Prozent der Arbeiten. Derzeit sind sie mit dem linken Innenflügel beschäftigt. Die beiden Flügel sind noch am besten erhalten. Anschließend ist der Rumpf an der Reihe, der fast vollständig zerstört ist. Für Poppe ist das eine späte Herausforderung: „Wir haben keine Konstruktionspläne und Zeichnungen mehr.“ Was er hat, sind „schlechte alte Fotos und noch schlechtere alte Fotos“. Da heißt es für ihn in oft stundenlanger Feinarbeit, Teile zu rekonstruieren, „die ich nie gesehen habe“.

Viel Einsatz ist auch bei der Lufthansa Technik AG in Hamburg vonnöten, wo zehn Freiwillige unter Leitung des 68 Jahre alten Diplomingenieurs Günther Georgs, eines Hydraulikexperten und Restaurierungsfachmanns, das Fahrwerk und das Heck neu erstehen lassen. Georgs gilt als Vater des Condor-Projekts. Als Dank dafür, dass er und einige Mitstreiter vor Jahren in Norwegen bei der Aufarbeitung einer Junkers Ju 52 der Luftwaffe halfen, „hatte die dortige Regierung das Wrack der Focke-Wulf Fw 200 bei Hommelvik dem DTMB geschenkt“.

Was mit Ingenieurkunst möglich wird, bewies ein anderes Team bei Rolls-Royce in Oberursel. Dort haben Jürgen Schana und zehn Mitstreiter einen von vier luftgekühlten Neunzylinder-Sternmotoren mit je 1.000 PS vom Typ BMW-Bramo 323 R-2 neu aufgebaut. Anhand von alten Fotos war das Werk nach rund 1.600 Arbeitsstunden getan. Kurios: Es handelt sich nicht um einen Originalmotor aus der geborgenen Maschine, so Projektingenieur Schana: „Die sind in einem zu schlechten Zustand.“ Darum sollen zwei Original-Bramos aus dem Wrack später unterm Aluminiumkleid verborgen bleiben. Zwei besser erhaltene Motoren, die das DTMB bei einem antiquarischen Händler fand, will man der Öffentlichkeit zeigen. „Der Motor ist in einem phantastischen Zustand“, lobt der Rolls-Royce-Mann. Des alten Materials wegen sei der Bramo zwar nicht mehr zu starten, „wohl aber voll drehbar“. Den zweiten Motor will die Mannschaft in ähnlicher Manier überholen. „Die Condor war seinerzeit Spitzentechnik im Flugzeugbau“, erklärt Horst Becker, 64 Jahre alt, einst in der Airbus-Fertigung in Bremen tätig und nun Schwungrad der Restaurierung. „Und das alles in einer Entwicklungszeit von einem Jahr und drei Monaten.“ Die Maschine sei das erste Glatblechflugzeug „im extremen Leichtbau“ gewesen. Becker ist vor allem von der Schnelligkeit und Größe der Passagiermaschine beeindruckt, die am 10. August 1938 als erstes landgestütztes Passagier-Langstreckenflugzeug in knapp 25 Stunden nonstop von Berlin nach New York flog. „Mit einer Flügelfläche von 118 Quadratmetern ist der Condor fast genauso groß wie ein moderner Airbus 320.“ Der Konstruktion von einst zollt auch Airbus-Werksleiter Jens Walla Respekt: „Das Grundprinzip der Rippen-Holm-Konstruktion ist nahezu unverändert geblieben. Unsere Flugzeuge sind heute nicht viel leichter.“

Die Qualitäten des Flugzeugs machte sich von 1940 an auch die Wehrmacht zunutze. Die Version „C-3“ war eine militärische Variante, die als Fernaufklärer und Bomber eingesetzt wurde. „Die Condor war ein phantastisches Flugzeug, zuverlässig und einfach zu fliegen“, bestätigt der 92 Jahre alte Werner Thieme. „Allerdings war die C-3 wegen der militärischen Umrüstung immer zu schwer beim Start.“ Thieme, der heute in Lahnstein lebt, war der letzte Pilot ebenjener Maschine mit der Werknummer 0063, die nun so aufwendig wiederhergestellt wird. Nur einmal ließ ihn die Condor im Stich: An jenem 22. Februar 1942 konnte Thieme beim Landeanflug nur noch die Landeklappen auf einer Seite ausfahren. Was dann geschah, war mehr ein gesteuerter Absturz als eine Notwasserung auf dem Trondheimfjord. Die sechs

Besatzungsmitglieder konnten gerettet werden, während die Maschine auf sechzig Meter Tiefe sank.

„Es ist das größte Restaurierungsprojekt dieser Art“, sagt DTMB-Projektleiter Heiko Triesch. Schließlich sei die Werknummer 0063 die letzte von einst 273 gebauten Maschinen. Zwar ist einigen Partnern bei Airbus, Lufthansa und Rolls-Royce nicht ganz wohl bei dem Gedanken, ausgerechnet eine Wehrmachts-Condor zu rekonstruieren. Dazu Triesch: „Wir sind Historiker, und darum bleibt es eine C-3-Version.“ Für die Airbus-Mitarbeiter steht die „technische Rekonstruktion“ einer ursprünglich für zivile Zwecke konzipierten Maschine im Mittelpunkt. Das soll in einer ersten Ausstellung mit restaurierten Teilen in Bremen deutlich werden. Auch beim DTMB will man Irritationen vermeiden. Geplant ist daher, die fertige Condor in einer Art "Werft-Version" zu präsentieren. An der wird zwar nichts verändert sein, aber Tarnfarbe und militärische Kennungen fehlen.

Ein Wermutstropfen bleibt. Der einstige Oberleutnant Thieme dürfte wie viele der am Wiederaufbau beteiligten Techniker und Helfer die fertig restaurierte Maschine kaum mehr zu Gesicht bekommen. Ende des Jahres soll das Innenstück der linken Tragfläche fertig sein, bis 2009 folgen Außenflügel und Klappen. An die schwierige Rekonstruktion des Rumpfs mag Poppe gar nicht denken: „Wenn wir Glück haben, sind wir 2025 fertig.“ Auch für den einstigen Focke-Wulf-Lehrling Brinkmann ist das eine zu lange Zeit. Trotzdem ist er wild entschlossen, so lange es geht mitzuhelfen, Motorverkleidung und Ölkühlersystem der Condor aus dem Nichts zu rekonstruieren. Hauptsache, eines Tages steht sein „Traumflugzeug“ wieder.

„Das war mein Condor“

An einem der ersten Junitage des Jahres 2000 rief ein Leser in der Redaktion „Technik und Motor“ an: „Hier ist Thieme, Werner Thieme. Ich bin in Österreich im Urlaub. Lese gerade Ihren Bericht über die abgestürzte Focke-Wulf Condor. Ja, über diese Bergungsaktion. Also, ich wollte Ihnen nur sagen: Das war mein Condor!“

So fanden Flieger und Flugzeug nach mehr als einem halben Jahrhundert wieder zusammen. Leutnant Werner Thieme, damals 1. Flugzeugführer und Kommandant, war mit der viermotorigen Condor am 22. Februar 1942 bei Trondheim in Norwegen wegen eines technischen Defekts im Wasser notgelandet. Die sechsköpfige Besatzung wurde gerettet. 57 Jahre später holte ein Bergungsteam das lädierte und vom Rost zerfressene Wrack im Auftrag des Deutschen Technikmuseums Berlin (DTMB) aus dem Fjord. Beim Herausheben zerbrach es, und mit ihm zerbrachen viele Hoffnungen auf eine Wiederherstellung.

„Technik und Motor“ berichtete am 30. Mai 2000 über die ziemlich missglückte Aktion. Bis dahin lagen über die Besatzung keine oder falsche Angaben vor. Nach Unterlagen der Kriegsmarine sollten die Männer später beim Abschuss eines anderen Flugzeugs umgekommen sein. Werner Thieme hat den Irrtum aufgeklärt: „Das war mein Condor. Ich war der Pilot. Und ich lebe noch.“ Bei der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung ILA in Berlin konfrontierten ihn die Museumsleute öffentlichkeitswirksam mit den verrosteten Trümmern seines einst stolzen Großflugzeugs. (dv.)

Milliardenumsatz beim Triebwerkhersteller Rolls-Royce

800 zusätzliche Arbeitsplätze in Dahlewitz. Geschäftsführer lobt Effizienz und Qualität

In diesem Jahr wird der Triebwerkhersteller Rolls-Royce Deutschland erstmals seit sechs Jahren wieder mehr als eine Milliarde Euro Umsatz erzielen. „Wir werden in der Größenordnung von 1,1 Milliarden Euro landen“, sagte der Vorsitzende der Geschäftsführung, Michael Haidinger, in Dahlewitz bei Berlin, wo der Konzern eine große Turbinen-Fertigungsstätte besitzt. Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 waren die Jahreserlöse des Unternehmens auf rund 600 Millionen Euro gesunken und erst im Jahr 2006 wieder bis auf damals 951 Millionen Euro gestiegen.

Der Ableger des britischen Rolls-Royce-Konzerns unterhält zwei deutsche Standorte, neben Dahlewitz auch in Oberursel (Hessen) mit rund 3.000 Beschäftigten. In den vergangenen zwei Jahren entstanden allein in Dahlewitz auftragsbedingt 800 Arbeitsplätze.

Dort arbeiten nun knapp 2.000 Beschäftigte, in Oberursel 1.000. „Insgesamt haben wir damit die Belegschaftszahlen seit 2005 um 50 Prozent erhöht“, sagt Haidinger.

In diesem Jahr werden nach Angaben Haidingers rund 450 Triebwerke ausgeliefert, darunter rund 180 sogenannte V-2500-Antriebe für die A320-Familie von Airbus und rund 180 Triebwerke vom Typ BR710 für Geschäftsreiseflugzeuge von Bombardier und Gulfstream.

Dahlewitz ist der Hauptsitz von Rolls-Royce Deutschland. Er wurde 1992 errichtet. Beschäftigt sind an dem Standort knapp Menschen aus über 30 Nationen. Rund 650 von ihnen sind Ingenieure. Auf dem 50.000 Quadratmeter großen Gelände werden in diesem Jahr über 450 Triebwerke in vier Varianten hergestellt. Für große Geschäftsreiseflugzeuge wird das Modell BR710 gebaut, das etwa den Gulfstream G550 und den Bombardier Global Express antreibt.

Das Triebwerk V2500 wird in der Airbus-A320-Familie verbaut, BR715 in dem Regionalflugzeug Boing 717 und Tay611-8C im Gulfstream G450. Die Aggregate werden immer umweltfreundlicher. „Bis 2020 hat sich die Luftfahrtindustrie das Ziel gesetzt, den Schadstoffausstoß im Vergleich zu heute noch einmal um die Hälfte zu reduzieren, nachdem er bereits in den vergangenen drei Jahrzehnten um 70 Prozent drastisch zurückgegangen ist“, sagt Haidinger. „Angesichts von nur zwei Prozent des weltweiten Kohlendioxid-Ausstoßes, für den der Luftverkehr verantwortlich ist, sehen wir uns unverhältnismäßig hoch auf der Umwelt-Agenda stehen, aber natürlich sind wir Teil der Lösung.“

Der 46-jährige Manager schließt nicht aus, dass wegen des großen Marktpotenzials die Rolls-Royce-Gruppe auch in Asien eine Fertigung aufbaut. „Wenn Sie in diese Regionen liefern wollen, müssen Sie auch industrielle Aspekte und Ansprüche vor Ort mit berücksichtigen“, sagte Haidinger, der auch Mitglied im Konzernvorstand der globalen Rolls-Royce-Gruppe ist. „Wenn man das nicht macht, ist man nicht mit dabei.“ Deutschland ist für ihn aber weiter ein Topstandort. „Bei den Lohnkosten allein haben wir natürlich einen Nachteil. Aber wenn wir Effizienz und Qualität mit einrechnen, haben wir hier eine sehr gute Position.“

dpa/west

Personalabbau

Rolls-Royce streicht in Deutschland Stellen

Die Auftragsbücher bei Rolls-Royce sind voll. Trotzdem will der britische Motorenbauer weltweit 2.300 Arbeitsplätze abbauen. Betroffen sind in Deutschland die Standorte Dahlewitz bei Berlin und Oberursel in Hessen. Rolls-Royce hat Probleme wegen des schwachen Dollars: Der führt zu Umsatzeinbußen.



Weniger Jobs: Der Auto- und Triebwerk-Hersteller Rolls-Royce baut auch in Deutschland Stellen ab – unter anderem am Standort Dahlewitz bei Berlin (Foto: ddp)

Der britische Motoren- und Maschinenbauer Rolls-Royce will weltweit 2300 Stellen streichen – einige davon in Deutschland. Vom Arbeitsplatzabbau seien außerdem unter anderem Großbritannien, mehrere nordische Länder sowie die USA betroffen, teilte die Rolls-Royce-Gruppe mit. Gekürzt werden solle in den Bereichen Verwaltung und Management. Ziel sei es, den steigenden Kosten und den Auswirkungen des schwachen Dollars entgegenzuwirken.

In Großbritannien wolle der Konzern die Reduzierung von Mitarbeitern auf freiwilliger Basis erreichen, teilte Rolls-Royce weiter mit. Die Restrukturierung werde sich nicht auf das Konzernergebnis von 2007 auswirken. Die Kosten der Umstrukturierung bei Rolls-Royce würden 2008 weitgehend durch Einsparungen aufgefangen werden, hieß es weiter. Weitere Einzelheiten nannte das Unternehmen zunächst nicht.

Rolls-Royce betonte gleichzeitig, die Aufträge hätten einen Rekordstand erreicht. Wie viele Unternehmen, die einen Großteil ihres Geschäfts in der US-Währung abwickeln, hat Rolls-Royce jedoch infolge des schwachen Dollars Einbußen hinnehmen müssen. Das britische Pfund erreichte im vergangenen Jahr den höchsten Stand zum Dollar seit 26 Jahren.

Der Konzern beschäftigt weltweit 39.500 Menschen. An den deutschen Rolls-Royce-Standorten in Dahlewitz bei Berlin und Oberursel bei Frankfurt am Main beschäftigt das Unternehmen nach eigenen Angaben derzeit mehr als 2.000 Mitarbeiter. In den deutschen Werken werden Triebwerke für Flugzeuge gefertigt. Rolls-Royce stellt Turbinen für die Luft- und Schifffahrt sowie den Energiesektor her. Die gleichnamige Luxus-Automarke gehört zu BMW.

dpa/Reuters/ohf

manager magazin 11.01.2008

Dollar-Schwäche

Rolls-Royce streicht Stellen

Mehr als 2.000 Arbeitsplätze will der britische Motorenkonzern Rolls-Royce abbauen. Auch deutsche Werke sind betroffen. Ein Grund ist der schwache Dollar, der europäische Triebwerke für amerikanische Firmen teurer macht. An Aufträgen mangelt es nicht.

London – Der britische Triebwerkshersteller Rolls-Royce will ungeachtet voller Auftragsbücher 2.300 Stellen abbauen. Betroffen sind auch Arbeitsplätze in Deutschland. Mit der Stellenstreichung reagiere der Konzern auf gestiegene Kosten und die Auswirkungen des schwachen Dollar, hieß es am Freitag in einer Erklärung von Rolls-Royce. Die Stellen sollen unter anderem in Deutschland, Großbritannien und den USA im Management, der Verwaltung und in der Produktion eingespart werden. Der Konzern beschäftigt weltweit 39.500 Menschen.

An den deutschen Rolls-Royce-Standorten in Dahlewitz bei Berlin und Oberursel bei Frankfurt am Main beschäftigt das Unternehmen nach eigenen Angaben derzeit mehr als 2.000 Mitarbeiter. Zum Umfang des möglichen Stellenabbaus in Deutschland wurden zunächst keine Angaben gemacht. In Großbritannien soll er laut Rolls-Royce möglichst durch freiwillige vorzeitige Ruhestandsregelungen erfolgen.

Die Kosten der Umstrukturierung bei Rolls-Royce würden 2008 weitgehend durch Einsparungen aufgefangen werden, hieß es weiter. Der Arbeitsplatzabbau werde sich nicht im Finanzergebnis des Jahres 2007 niederschlagen. Nach Einschätzung von Merrill Lynch könnte das Restrukturierungsprogramm rund 115 Millionen britische Pfund kosten.

Rolls-Royce leidet wie andere Unternehmen, die große Teile ihres Geschäfts in Dollar abwickeln, unter der schwachen US-Währung. Das britische Pfund erreichte im vergangenen Jahr den höchsten Stand zum Dollar seit 26 Jahren. Aktien des Unternehmens verloren am Freitagvormittag 3,24 Prozent auf 508,00 Pence.

manager-magazin.de mit Material von dpa, reuters und dow jones

12.01.2008

Kaum Stellenabbau bei Rolls-Royce Oberursel

OBERURSEL (lhe). Der angekündigte Stellenabbau des britischen Triebwerkherstellers Rolls-Royce wird die deutschen Standorte in Oberursel und Dahlewitz bei Berlin kaum betreffen. „In Deutschland wird die eigentliche Mitarbeiterzahl nur wenig sinken“, sagte ein Sprecher. Genaue Zahlen nannte er nicht. Das Unternehmen werde einige Stellen in der Fertigung streichen, gleichzeitig aber in der Verwaltung und beim technischen Fachpersonal neue Mitarbeiter einstellen. Rolls-Royce beschäftigt nach eigenen Angaben in Deutschland derzeit mehr als 2.000 Mitarbeiter, davon entfallen etwa die Hälfte auf Oberursel. Dort werden Module und Bauteile für Turbinen gebaut sowie Turbinen gewartet. Rolls-Royce hatte zuvor angekündigt, weltweit 2.300 Stellen abzubauen. Betroffen seien auch Arbeitsplätze in Deutschland. Der Konzern, der große Teile seines Geschäfts in Dollar abwickelt, reagiere damit auf gestiegene Kosten und die Auswirkungen der schwachen amerikanischen Währung. Rolls-Royce beschäftigt weltweit 39.500 Menschen.

Berliner  Morgenpost 10.06.2008

Rolls-Royce schafft 800 neue Jobs

Der Triebwerkshersteller Rolls-Royce Deutschland wird 2007 erstmals seit sechs Jahren wieder mehr als eine Mrd.

Dahlewitz – Der Triebwerkshersteller Rolls-Royce Deutschland wird 2007 erstmals seit sechs Jahren wieder mehr als eine Mrd. Euro Umsatz erzielen. „Wir werden in der Größenordnung von 1,1 Milliarden Euro landen“, sagte der Vorsitzende der Geschäftsführung, Michael Haidinger, in Dahlewitz bei Berlin. Nach den Terroranschlägen in den USA vom 11. September 2001 waren die Jahreserlöse auf rund 600 Mio. Euro gesunken und 2006 wieder bis auf 951 Mio. Euro gestiegen.

Der Ableger des britischen Rolls-Royce-Konzerns hat zwei deutsche Standorte in Dahlewitz bei Berlin und in Oberursel (Hessen) mit zusammen rund 3.000 Beschäftigten. „Wir haben extrem zugelegt“, sagte Haidinger. Über die vergangenen zwei Jahre seien allein in Dahlewitz noch einmal 800 neue Arbeitsplätze geschaffen worden. Dort arbeiteten nun knapp 2.000 Beschäftigte, in Oberursel rund 1.000.

In diesem Jahr werden nach Angaben Haidingers rund 450 Triebwerke ausgeliefert, darunter rund 180 so genannte V2500-Antriebe für die A320-Familie von Airbus und rund 180 Triebwerke vom Typ BR710 für Geschäftsreiseflugzeuge von Bombardier und Gulfstream. Der Österreicher, der im Oktober 2006 sein Amt angetreten hat, sieht auch weiterhin Wachstumsmöglichkeiten: „Bei guter Wartung bieten Triebwerke eine Lebensdauer von 40 bis 50 Jahren. Allerdings könnte sich durch immer stringendere Umweltauflagen die Nutzungsdauer verkürzen, was wiederum von Vorteil für das Neugeschäft wäre.“ Mit der Wartung und Instandhaltung von Triebwerken erzielt Rolls-Royce mehr als die Hälfte des Umsatzes. Für das Jahr 2015 rechnet Haidinger mit dem Einsatz von Triebwerken mit deutlich geringerem Treibstoffverbrauch. „Bis 2020 hat sich die Luftfahrtindustrie das Ziel gesetzt, den Schad-

stoffausstoß im Vergleich zu heute noch einmal um die Hälfte zu reduzieren, nachdem er bereits in den vergangenen drei Jahrzehnten um 70 Prozent drastisch zurückgegangen ist“, betonte Haidinger. „Angesichts von nur zwei Prozent des weltweiten CO₂-Ausstoßes, für den der Luftverkehr verantwortlich ist, sehen wir uns unverhältnismäßig hoch auf der Agenda der Umweltdiskussion stehen“, meinte Haidinger, „aber natürlich sind wir Teil der Lösung.“



Techniker überprüft ein Triebwerk von Rolls Royce. In Dahlewitz werden nicht nur neue Aggregate gefertigt sondern auch gebrauchte gewartet

Der 46 Jahre alte Manager schließt nicht aus, dass wegen des großen Marktpotenzials die Rolls-Royce-Gruppe auch in Asien eine eigene Fertigung aufbauen könnte. „Wenn man in diese Regionen liefern will, müssen sie auch industrielle Aspekte und Ansprüche vor Ort mit berücksichtigen“, sagte Haidinger, der auch Mitglied im erweiterten Konzernvorstand der Rolls-Royce Gruppe ist. „Wenn man das nicht macht, ist man nicht mit dabei.“ Deutschland ist für ihn aber weiterhin ein Top-Standort. "Bei den Lohnkosten allein haben wir natürlich einen Nachteil. Aber wenn wir Effizienz und Qualität mit einrechnen, haben wir in Deutschland nach wie vor eine sehr gute Position.“ *dpa*

Frankfurter Rundschau Regionalausgabe 1 / Bad Homburg – 20.11.2008

Auswirkung auf Hessen unklar

Rolls-Royce baut 2.000 Stellen ab

Der britische Triebwerkshersteller Rolls-Royce will im kommenden Jahr weltweit bis zu 2.000 Stellen abbauen. Als Grund dafür nannte das Unternehmen die derzeitigen wirtschaftlichen „Unsicherheiten“.



An zwei Standorten in Deutschland beschäftigt Rolls-Royce nach eigenen Angaben mehr als 3.000 Menschen. – Foto: dpa

London/Oberursel. Der britische Triebwerkshersteller Rolls-Royce will im kommenden Jahr weltweit bis zu 2.000 Stellen abbauen. Als Grund dafür nannte das Traditionsunternehmen die derzeitigen wirtschaftlichen „Unsicherheiten“.

Ob auch in den deutschen Niederlassungen in Oberursel bei Frankfurt oder im brandenburgischen Dahlewitz Jobs gestrichen werden, war unklar. Es sei noch zu früh, Aussagen zu speziellen Regionen oder Standorten zu treffen, sagte ein Rolls-Royce-Sprecher in London.

Es handele sich um den ersten Schritt eines übergreifenden Programms, mit dem die Kapazitäten des Unternehmens der zu erwartenden Auslastung der Produktionsanlagen angepasst werden sollen. Dabei spielten auch Verzögerung bei einzelnen Programmen, wie etwa beim Airbus A380 und bei der Boeing 787, eine Rolle. Rolls-Royce beschäftigt weltweit 39.000 Menschen, davon etwa 60 Prozent in Großbritannien.

„In einer Zeit, in der die Weltwirtschaft vor großen Herausforderungen steht, wollen wir uns auf Einsparungen und unsere Wettbewerbsfähigkeit konzentrieren“, sagte Konzernchef John Rose. Das Traditionsunternehmen stellt unter anderem Flugzeugtriebwerke, Schiffsantriebe sowie Energieanlagen her. Der gleichnamige berühmte Autohersteller gehört nicht zum Konzern sondern ist Teil des BMW-Konzerns. (dpa)

Zwangsarbeit in Oberursel

Schufden für den Feind

Von ANDREAS KRAFT



Georg Uhlig vor Baracke im Arbeitslager Oberursel zur Zeit der amerikanischen Besetzung. Foto: Sammlung Uhlig

Heute befinden sich gegenüber des Rolls-Royce-Werks ein paar Wohnhäuser. Während des zweiten Weltkriegs jedoch stand zwischen Hohemarkstraße und Dornbachstraße das größte Zwangsarbeiterlager im Vordertaunus. 1943 lebten dort mehr als 200 Menschen. Sie kamen aus Holland, Frankreich, Tschechien oder der Ukraine. Doch Oberursel hat das Lager heute fast vergessen. „Das Camp-King ist vielen präsent“, sagt Lokalhistoriker Bernd Ochs, „aber an das Arbeitslager erinnert sich kaum noch jemand.“

Auch er selbst stieß eher zufällig darauf, als er vor gut fünf Jahren mit Georg Uhlig sprach. Der gelernte Maschinenschlosser lernte das Lager erst nach dem Krieg kennen. Als Gefangener der Amerikaner half er dabei, die Maschinen der Klöckner-Humboldt-Deutz AG zu demontieren, die als Wiedergutmachung für die von Deutschland verursachten Kriegsschäden ins Ausland gingen. Weil Uhlig gut Englisch sprach, freundete er sich auch mit einigen Wachen an. Ein Soldat schenkte ihm Fotografien des Lagers, der Kommandant besorgte ihm sogar einen Job in Bad Homburg.

Doch mit den anderen Häftlingen hatte Uhlig nach der Entlassung nie wieder Kontakt. Bevor Uhlig im Januar 2004 starb, protokollierte Ochs dessen Erinnerungen. Doch dem Lokalhistoriker reichte das nicht. Er wollte mehr über das Lager wissen. So stöberte er in Archiven: im Rolls-Royce-Museum, im Brandkataster, im Staatsarchiv in Wiesbaden. „Es ist schwer, über diese Zeit zu forschen“, so Ochs. „Es wurde wenig festgehalten und viel vernichtet.“

Doch Ochs war offenbar hartnäckig genug. Er hat die wenigen gesicherten Fakten über das Lager zusammengetragen. Wer seinen Artikel in der jüngsten Ausgabe der Mitteilungen des Oberurseler Geschichtsvereins liest, bekommt einen Eindruck vom Lager.

So steht etwa in der Baugenehmigung für die Baracken, die das Unternehmen vom Frankfurter Gewerbeaufsichtsamt bekam, dass in den Schlafräumen für jeden Arbeiter zehn Kubikmeter Luft vorzusehen seien und für jeden Ausländer fünf Kubikmeter. In den Aufenthaltsräumen, so die Auflagen, müsse für jeden Arbeiter ein Quadratmeter vorgesehen werden, für Ausländer 0,75 Quadratmeter.

In den großen Baracken kamen so 120 Zwangsarbeiter unter, zwölf Mann pro Zimmer. Zudem teilte ein drei Meter hoher Bretterzaun das Lager. Vorne waren die „ausländischen Zivilarbeiter“ untergebracht, die angeworben wurden und dann ihre Rechte verloren, hinten die Kriegsgefangenen.

Rings um das Lager stand ein drei Meter hoher Stacheldrahtzaun, der einen halben Meter tief in der Erde verankert war. 80 Zentimeter dahinter ein so genannter Warndrahtzaun. Doch die Namen der Menschen, die dahinter gefangen gehalten wurden und gegenüber in der Motorenfabrik arbeiten mussten, sind verloren. Bernd Ochs konnte sie nicht finden.

Ein Düsenjäger im Museumsgarten

Seit fast 100 Jahren werden in Oberursel Flugzeugmotoren hergestellt. Das Unternehmen Rolls-Royce gewährte einen Blick in seine Werkhalle, in der die Triebwerke heulen.



Fiat G.91 im Luftwaffenmuseum der Bundeswehr – Foto: Wikipedia

bie. OBERURSEL. Um die Herausforderungen beim Flugzeugmotorenbau zu beschreiben, nutzt Erich Auersch gelegentlich bildhafte Vergleiche. Warum die Turbinenscheibe in seiner Hand aus einer speziellen Nickellegierung bestehen muss, begreifen die Zuhörer sofort: „Sie wird im Betrieb 1.450 Grad Celsius heiß. Stahl können Sie bei 1.500 Grad in die Teetasse gießen.“ Auch sonst hat der ältere Mann im hellblauen Rolls-Royce-Hemd imposante Zahlen parat. Die Turbinentrommeln, die er den Besuchern auf einem Tisch zeigt, kosten zwischen 15.000 und 50.000 Euro das Stück. Nicht etwa, weil es schon immer etwas teurer war, einen Rolls-Royce zu besitzen. Sondern weil das Material wertvoll und die Fertigung präzise ist. Sehr präzise. Eine Ahnung davon gibt das Koordinatenmessgerät, mit dem die gerade hergestellten Turbinenelemente überprüft werden: Um äußere Einflüsse auszuschließen, sind die Sensoren in Granitblöcken fixiert, die von ihrer Größe her locker eine Fußgängerbrücke tragen könnten. 32 Tonnen Masse und eine Hydrauliklagerung der Standfüße sorgen dafür, dass nichts wackelt.

In Oberursel werden keine englischen Autos zusammengebaut, sondern Teile für Flugzeugmotoren. Anders als die zu BMW gehörende Fahrzeugfertigung ist Rolls-Royce Deutschland Teil der Rolls-

Royce Group, die sich mit Antriebssystemen für zivile und militärische Luftfahrt, Schiffstechnik und Energie befasst. Für die meisten Teilnehmer der Führung bei den Tagen der Industriekultur war es gestern der erste Blick in die hellgestrichenen Werkshallen an der Hohemarkstraße. Auch ein Oberurseler, der seit 39 Jahren in der Stadt lebt, empfindet Rolls-Royce als „sehr diskretes Unternehmen“. Dabei gibt es manche Überraschung zu entdecken: Direkt neben dem Werksmuseum reckt sich ein Fiat G 91 in den Himmel. Denn die Triebwerke für das lange von der Bundeswehr genutzte zweistrahlige Kampfflugzeug wurden in Oberursel gebaut.

Genauso unbekannt dürfte selbst vielen Oberurselern sein, dass mitten in ihrer Stadt stundenlang die Hubschraubertriebwerke heulen. Sonst hätte sich vielleicht schon eine Fluglärminitiative gegründet. Auersch, der 38 Jahre lang für Rolls-Royce gearbeitet hat und seit 2001 das Museum betreut, führt die Gruppe in eine Teststation. Genauer: einen Wellenleistungsprüfstand. Wenn eine Turbine nach 2.400 Flugstunden im Werk generalüberholt wird, muss sie anschließend ihre Leistung unter Beweis stellen. In einem schallgedämmten Raum wird sie dann an Treibstoff- und Steuerungsleitungen angeschlossen. Den Betrieb regelt ein Mitarbeiter hinter einer Glasscheibe. Er sitzt an einem Pult mit drei Steuerknüppeln und mehreren Bildschirmen, auf denen Rundinstrumente abgebildet sind – ein wenig erinnert das Ganze an ein Computerspiel. Mit unübertroffen echten Triebwerksgeräuschen.

Die industrielle Tradition am Standort des Werks reicht bis ins 19. Jahrhundert zurück, als sich hier die Räder der Wiemers- und Steinmühle drehten. Noch heute fließt der Urselbach quer durch das Werksgelände. Nachdem Willy Seck 1891 den berühmten 4 PS starken Einzylinder-Viertaktmotor Gnom entwickelt hatte, begann kurz darauf die Motorenfertigung, die 1898 zur Gründung der Motorenfabrik Oberursel AG führte. Später wurden, nach einer Weiterentwicklung durch Seguin in Lyon, auch Flugzeugmotoren gebaut. Der berühmte Rote Baron flog im Ersten Weltkrieg mit einem 9-Zylinder-Motor aus Oberursel. Heute ist Rolls-Royce mit 1.200 Mitarbeitern einer der größten Arbeitgeber in der Stadt. Zwar befinden sich die Entwicklungsabteilung und die Endfertigung der Flugzeugturbinen in Dahlewitz bei Berlin. Doch Oberursel, erzählt Auersch, sei weltweit das älteste noch existierende Werk für Flugzeugantriebe.

Frankfurter Rundschau Regionalausgabe 1 / Bad Homburg – 31.08.2009

Rolls-Royce Oberursel

Drei Monate Handarbeit

Christof ist einer der 22 Auszubildenden, die 2008 ihre Lehre beim Triebwerkhersteller Rolls-Royce begonnen haben. Stolz präsentierte er am Informationstag seinen Arbeitsplatz.

Von Franziska Dallinger

Dass hier an einem normalen Arbeitstag die Metallspäne fliegen, ist nur zu erahnen. „Das war viel Arbeit, unseren Arbeitsplatz so auf Hochglanz zu polieren“, sagt Christof, 20 Jahre alt und einer der 22 Auszubildenden, die 2008 ihre Lehre beim Triebwerkehersteller Rolls-Royce begonnen haben. Nicht ohne Stolz präsentierten sie am Informationstag des Unternehmens ihren Arbeitsplatz. Zwischen großen Drehbänken, Fräs- und Tischbohrmaschinen stehend, erklären sie interessierten Besuchern ihren Arbeitsalltag.

Zu Beginn der Ausbildung spielen diese Maschinen eine untergeordnete Rolle. Eine Handfeile ist alles, was der Lehrling in den ersten drei Monaten braucht. Zu Übungszwecken werden Metallteile so lange von Hand gefeilt, bis sie sich passgenau ineinander einfügen lassen. Erst dann dürfen die Azubis an die Maschinen.

Rolls-Royce bildet Zerspanungsmechaniker und Industriemechaniker aus. „Wir Zerspaner können in der Werkstatt aber auch Dinge lernen, die zur Ausbildung des Industriemechanikers gehören“, sagt Torben (18). Möglich sei viel, erzählen die beiden Jungs begeistert. Wichtig ist ihnen, dass sie eine Perspektive haben und bald zu den 1200 Mitarbeitern am Standort Oberursel gehören.

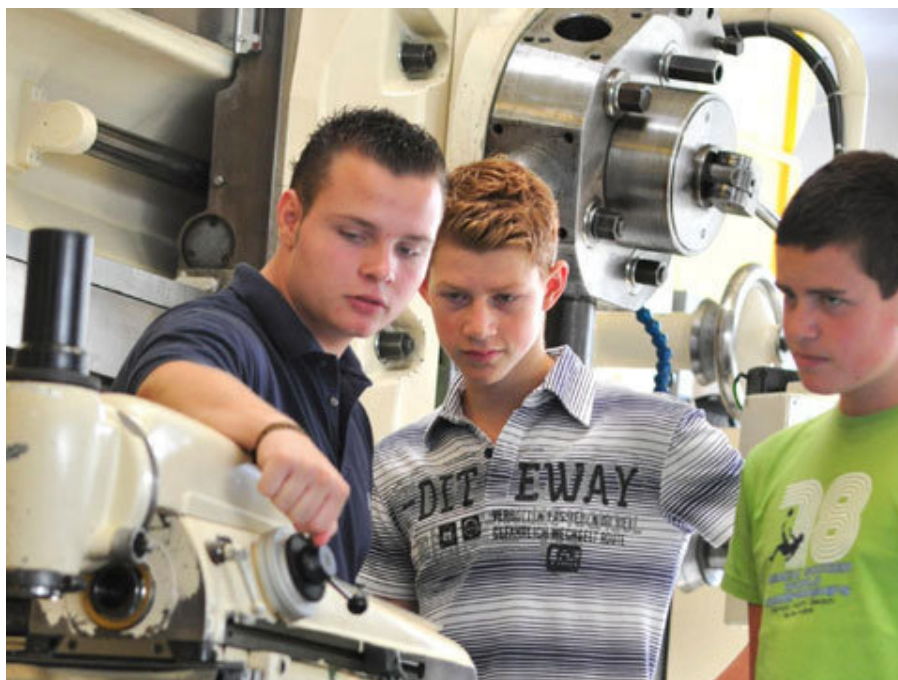


Foto: Monika Müller

Bis jetzt hat Rolls-Royce immer alle Auszubildenden übernommen. Doch die Hürde zum Einstieg ist hoch, rund 180 Bewerbungen erhält das Unternehmen jährlich. Schülern aller Bildungswege steht der Weg offen, das ist RR wichtig. „Natürlich spielen auch Noten und Art des Schulabschlusses eine Rolle, aber die Persönlichkeit des Bewerbers steht absolut im Vordergrund“, sagt Kurt Blum, einer der drei Ausbilder in der Werkstatt an der Hohemarkstraße. Seine Ankündigung, die Zahl der Ausbildungsplätze noch zu erhöhen, lobt der SPD-Landesvorsitzende Thorsten Schäfer-Gümbel, der auch beim Tag der Ausbildung vorbeischaute. Dies sei der richtige Weg in Zeiten der Krise.

Die Krise ist für Jan (14) aus Neu-Anspach weit weg. Er hat noch zwei Jahre Schule vor sich und nutzt beim Tag der Ausbildung einfach die Gelegenheit, in das Unternehmen reinschnuppern. „Ich weiß aber noch nicht genau, ob das der richtige Beruf für mich ist“, sagt er. Ganz anders sieht das Katrin, 15 Jahre, aus Oberursel. Für sie steht fest, dass sie Industriemechanikerin werden möchte und das am liebsten bei Rolls-Royce. Ihre Bewerbung hat sie in den Sommerferien schon eingereicht. Ihre ältere Schwester ist bereits ausgebildete Industriemechanikerin und arbeitet seit zwei Jahren bei Rolls-Royce. Ihre Begeisterung hat die kleine Schwester angesteckt.

Den zwei Jahrgangsbesten finanziert Rolls-Royce nach dem Ende ihrer Ausbildung auf Wunsch ein Studium. Und so feilen die jungen Auszubildenden in der Werkstatt buchstäblich an ihrer Zukunft.

Flugzeugbau

Triebwerkshersteller Rolls-Royce steigert Gewinn



Rolls-Royce-Triebwerk auf einer Flugmesse in Dubai. – Foto: dpa

London (dpa) – Die Auftragsbücher des britischen Triebwerksherstellers Rolls-Royce sind so voll wie noch nie zuvor. Ende 2009 standen die Aufträge bei einer Rekordsumme von 58,3 Milliarden Pfund (66,5 Mrd Euro), wie das Unternehmen am Donnerstag mitteilte.

Im Vorjahr waren es noch rund drei Milliarden Pfund weniger. Zudem konnte Rolls-Royce den Gewinn vor Steuern um vier Prozent auf 915 Millionen Pfund steigern. Der Umsatz stieg um 14 Prozent auf 10,4 Milliarden Pfund. Davon entfielen nach Angaben des Konzerns 66 Prozent auf Europa und Nordamerika. Zur positiven Bilanz hätten jedoch hauptsächlich Zuwächse in Asien, im Mittleren Osten und in Südamerika beigetragen.

„Unsere stärkere internationale Ausrichtung hat uns zu den guten Resultaten im Jahr 2009 verholfen und wir gehen davon aus, dass wir auch im laufenden Jahr ein ähnliches Ergebnis erzielen können“, sagte Konzernchef John Rose.

Die Traditionsfirma hat derzeit weltweit 38.000 Beschäftigte, davon 21.000 in Großbritannien. In Deutschland hat das Unternehmen im brandenburgischen Dahlewitz und im hessischen Oberursel Niederlassungen. An den deutschen Standorten arbeiten 3.000 Menschen. Rolls-Royce stellt unter anderem Flugzeugtriebwerke, Schiffsantriebe sowie Energieanlagen her. Der gleichnamige Autobauer gehört nicht zu dem Unternehmen, sondern ist Teil des BMW-Konzerns.

Geschichtskreis als Motor

Vorsitzender Erich Auersch will den „Urgnom“ in die Brunnenstadt holen

Die Vergangenheit der Motorenfabrik soll mit Hilfe von ehemaligen und heutigen Rolls-Royce-Mitarbeitern weiter aufgearbeitet werden. Zu diesem Zweck hat sich jetzt ein Geschichtskreis gegründet.

Von Sophia Bernhardt



Joachim Rautenberg, Gerd Schiefer, Erich Auersch und Helmut Hujer (von links) gehören dem Vorstand des neu gegründeten Geschichtskreises Motorenfabrik Oberursel an. – Foto: Priedemuth

Oberursel. Die Motorenfabrik an der Hohemarkstraße hat eine wechselvolle Geschichte: Die ersten Motoren wurden 1892 auf dem Gelände an der Hohemarkstraße hergestellt. 1913 begann in der Fabrik die Flugmotorengeschichte.

Zum dunklen Kapitel der Firmenhistorie gehört, dass 1942 in unmittelbarer Nähe des Werks ein Zwangsarbeiterlager eingerichtet wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg beschlagnahmten Amerikaner das Werk. 1959 wurde die Herstellung von Flugtriebwerken wieder aufgenommen, die bis heute fortbesteht – damals gehörte das Werk noch zu Klöckner Humboldt Deutz. Geändert haben sich indessen die Firmennamen.

Nach einem zehnjährigen Joint-Venture mit BMW ist Rolls-Royce seit dem Jahr 2000 alleiniger Eigentümer des Triebwerke-Herstellers. Oberursel ist der älteste Standort innerhalb des Rolls-Royce-Unternehmens.

Die Geschichte des Werks wollen nun die Mitglieder des Geschichtskreises Motorenfabrik Oberursel weiter aufarbeiten. Bei der Gründungsversammlung waren jetzt knapp 40 Mitglieder zugegen, rund die Hälfte davon ehemalige Mitarbeiter.

Sie wählten Erich Auersch einstimmig zum Vorsitzenden des Geschichtskreises und Referenten des Museums. Der 71-Jährige leitet das Werksmuseum auf dem Rolls-Royce-Gelände seit der Eröffnung im Oktober 2002. Stellvertretender Vorsitzender ist Rolls-Royce-Mitarbeiter Gerd Schiefer. Helmut Hujer übernimmt das Amt des Schriftführers und organisiert als Referent für die Geschichtswahrung das Sammeln, Auswerten und Archivieren der Dokumente.

Archiv aufbauen

Zum Kassenprüfer wurde Joachim Rautenberg bestimmt. Beisitzer sind Heiko Wenzel, Rolf Kiehne und Reinold Schulmeier. Der Vorstand wurde auf drei Jahre gewählt.

Aufgabe des Geschichtskreises ist es, das Museum zu betreiben, den Fundus zu erweitern und zu archivieren. «Wir wollen ein Archiv aufbauen, in dem man sofort alles findet», so

Auersch. Zudem sind Veröffentlichungen über die Werksgeschichte einschließlich des Zwangsarbeiterlagers, geplant.

Der Geschichtskreis versteht sich als unabhängiger Verein, der auch, wenn das Unternehmen wechseln sollte, weiter bestehen will. «Wenn die uns hier nicht mehr haben wollen, treffen wir uns in der Kneipe», sagte ein Mitglied.

Danach sieht es jedoch nicht aus. Die Schirmherrschaft über den Geschichtskreis hat Michael Kern übernommen, der in der Geschäftsführung von Rolls-Royce weltweit verantwortlich für alle rotierenden Fertigungsteile des Unternehmens ist. Am Geld soll die Anschaffung von Exponaten nicht scheitern. «Ich werde dafür sorgen, dass die Finanzierung gesichert ist», versicherte Betriebsleiter Dr. Holger Carlsburg.

In den zwei Baracken, in denen das heutige Museum untergebracht ist, wird der Platz wohl bald eng, denn der Bestand soll vervollständigt werden.

Auersch will den «Urgnom», der 1892/93 in Oberursel entwickelt wurde, an den Standort zurückholen. Eine der wenigen noch existierenden Exemplare hat er bereits in Ungarn ausfindig gemacht. Mit dem stationären Motor mit Riemenantrieb wurden vor über 100 Jahren Häckselmaschinen angetrieben.

Aktuell werden in Oberursel Komponenten für diverse Triebwerke hergestellt sowie Kleingasturbinen für zivile und militärische Maschinen in Stand gesetzt.

Aktuell werden in Oberursel Komponenten für diverse Triebwerke hergestellt sowie Kleingasturbinen für zivile und militärische Maschinen in Stand gesetzt.

Usinger Anzeiger

11.08.2010

OBERURSEL

Geschichte der traditionsreichen Fabrik sichern

„Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel“ gegründet – Erich Auersch ist der Vorsitzende – Restaurierungen

(ua). Entlang der Oberurseler Hohemarkstraße machen seit vielen Jahrzehnten die eindrucksvollen Gebäude der ehemaligen Motorenfabrik Oberursel AG auf sich aufmerksam. Bereits 1892 wurden dort die ersten Motoren hergestellt, und im Jahr 1913 begann in dem Werk die Flugmotorentradition mit der Herstellung von Umlaufmotoren für Fokker-Dreidecker. Die Flugmotorengeschichte setzte sich Ende 1940 in dem mittlerweile zur Klöckner Humboldt Deutz AG gehörenden Werk mit der Entwicklung von höhenflugtauglichen Dieselmotoren fort.

Seit der Wiederaufnahme der Flugtriebwerksherstellung im Jahre 1959 währt diese Tradition nun bis heute ohne eine Unterbrechung fort. Geändert haben sich mit der Unternehmenszugehörigkeit des Werkes seitdem lediglich dessen Namen. Mitte 1990 übernahm die als Joint Venture gegründete BMW Rolls-Royce AeroEngines GmbH das Werk mit der KHD Luftfahrttechnik GmbH von der KHD AG. Seit Anfang 2000 ist Rolls-Royce alleiniger Eigentümer, und gemeinsam mit dem Standort Dahlewitz bei Berlin firmiert das Unternehmen seitdem als Rolls-Royce Deutschland Ltd & Co KG. Heute werden in Oberursel Komponenten für die verschiedensten Rolls-Royce Flugtriebwerke gefertigt, sowie Kleingasturbinen für zivile und militärische Anwendungen instand gesetzt.

Die wechselhafte und vielfältige Geschichte des Oberurseler Werkes wird, ganz im Sinne ihrer traditionsbewussten britischen Mutterfirma, in dem seit 2000 aufgebauten Werksmuseum dargestellt und gewürdigt. Mit der Gründung des Geschichtskreises Motorenfabrik Oberursel ist nun ein weiterer Schritt zur Wahrung der Geschichte dieses nach wie vor bedeutendsten Oberurseler Industriebetriebes getan worden. Die von der Unternehmensleitung unterstützten Initiatoren hatten in den vergangenen Monaten eine wachsende Zahl interessierter Mitstreiter um sich gesammelt. Diese haben in der Gründungsversammlung den „Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel“ gebildet, der sich dazu eine Satzung gegeben hat und einen neunköpfigen Vorstand gewählt hat.

Erich Auersch, der als pensionierter Mitarbeiter seit Anbeginn mit Herz und Seele das Werksmuseum betreut, wurde zum Vorstandsvorsitzenden und gleichzeitig zum Referenten für die Museumsarbeit gewählt. Neben seiner Tätigkeit in dem auch für die Öffentlichkeit zugänglichen Museum stehen nun als wesentliche Punkte die Restaurierung eines annähernd 100 Jahre alten Oberurseler Umlaufmotors an, weiterhin die Vorbereitung auf die Beteiligung am Hessentag im kommenden Jahr.

Zum Referenten für Geschichtswahrung wurde Helmut Hujer gewählt, der 1961 seine berufliche Laufbahn mit einer Lehre hier in diesem Werk begann. Er organisiert im wesentlichen das Sammeln, Auswerten, und Archivieren von Dokumenten zur Werksgeschichte sowie deren Zusammenfassung in einzelnen Aufsätzen.

Erfreut über die Gründung des Geschichtskreises sagte Dr. Holger Carlsburg, Leiter des Betriebes Oberursel, seine weitere Unterstützung zu. Nun sei ein wesentlicher Schritt getan, durch eine solide Basis den Erhalt des Werksmuseums und die Wahrung der Werksgeschichte zu sichern. Er überbrachte außerdem Grußworte von Michael Kern, Mitglied der Geschäftsführung von Rolls-Royce Deutschland und früherer Leiter des Oberurseler Betriebes, der seinerseits die Schirmherrschaft für den Geschichtskreis übernommen hat.

Kenntnisse, Dokumente und Erinnerungen an zurückliegende Zeiten sind sehr, sehr flüchtig. Der Geschichtskreis hat sich vorgenommen, möglichst viele Informationen aus der Geschichte der Motorenfabrik Oberursel zu sammeln und für die Nachwelt zu erhalten, und er hofft dabei auf breite Unterstützung.

Frankfurter Rundschau 31.08.2010

ROLLS ROYCE IN OBERURSEL

ZU WENIG MÄDCHEN BEWERBEN SICH

Von Jonathan Vorrath

Kleine Menschentrauben haben sich an den Maschinen in der Lehrwerkstatt gebildet. An jeder steht ein Lehrling der Firma Rolls Royce und erklärt Schulabgängern und ihren Eltern, was sie in der Ausbildung bei dem Traditionsunternehmen erwartet und was die jungen Leute mitbringen müssen, um erfolgreich zu sein. Der Tag der Ausbildung bei Rolls Royce in der Hohemarkstraße zog am Samstag viele junge Menschen auf der Suche nach dem passenden Beruf an. „Wir konnten um die 350 Besucher empfangen“, freut sich Kurt Blum, Teamleiter der Berufsausbildung.

Guter Zulauf ist an einem Tag wie diesem auch nötig, denn qualifizierter Nachwuchs wird selten. „Vor allem in den Naturwissenschaften und den Sozialkompetenzen, wie Pünktlichkeit und Teamfähigkeit, beobachten wir bei vielen Bewerbern Defizite. Außerdem schlagen die

geburtenschwachen Jahrgänge langsam durch, was die Lage noch schwieriger macht“, sagt Blum.

Rolls Royce will laut Blum „proaktiv“ zur Verbesserung der Lage beitragen: „Wir haben eine Kooperation mit der Hochtaunusschule. Auszubildende aus unserem Betrieb arbeiten dort gemeinsam an einem Projekt zu Herstellung von Gerätschaften für den Unterricht. Außerdem bieten wir unseren Auszubildenden interne Nachhilfen an, um auch den Schwächeren eine Chance zu geben.“ Praktikanten erhalten ein ausführliches Zeugnis, damit sie sehen können, woran sie noch arbeiten müssen.



Junge Leute müssen für Technik-Berufe begeistert werden. – Foto: Rolf Oeser

Alle Auszubildenden bei Rolls Royce durchlaufen dieselben Ausbildungsphasen – egal welches Berufsbild das Ziel ist. Erst mit der Prüfungsvorbereitung wird ganz gezielt auf den jeweiligen Beruf hingearbeitet. So hat jeder der derzeit 28 Auszubildenden am Standort Oberursel mit einem etwa vier Monate langen Grundlehrgang im Feilen von Werkstücken begonnen.

Julian Lebeau, Auszubildender im vierten Lehrjahr, kann sich noch gut an diese Zeit erinnern: „Je nach Geschick und Schwierigkeitsgrad sitzt man von zwei Tagen bis zu zwei Wochen an einem Teil. Das kann schon anstrengend werden, macht aber auch viel Spaß.“ Etwa zwei Jahre verbringen die Auszubildenden in der Lehrwerkstatt, bevor sie die Zulassung für die Fertigung erhalten. Im Werk freut man sich besonders, dass zehn Prozent der Auszubis weiblich sind: „Wir würden gerne mehr Mädchen einstellen, aber es bewerben sich zu wenige“, so Blum. Zwei Drittel der Bewerber haben einen Realschulabschluss. Der Rest kommt von der Hauptschule oder hat Abitur.

Taunus
Zeitung

31.08.2010

Rolls-Royce stellt mehr Azubis ein

Der «Tag der Ausbildung» hat bei Rolls-Royce Tradition. Azubis erklären, worauf es bei der Arbeit im Werk ankommt.

Oberursel. Kurt Blum, Teamleiter Ausbildung und interner Werkzeugbau bei Rolls-Royce, ist bester Laune. Die Informationsveranstaltung am Samstag, Tag der Ausbildung, ist gut besucht und «seine» Lehrlinge führen eifrig Neugierige durch die «heiligen Hallen». Dabei er-

klären 22 Azubis jede Station und beantworten die Fragen der potenziellen Berufsanfänger zur dreieinhalbjährigen Ausbildung zum Zerspanungs- (Fachrichtung Drehmaschinensysteme) oder zum Industriemechaniker (Fachrichtung Maschinen- und Anlagenbau).

«Zurzeit haben wir 75 junge Leute in der Lehre. Im nächsten Jahr werden es sogar 88, damit haben wir die Zahl der Auszubildenden in den vergangenen drei Jahren um 33 Prozent erhöht», berichtet Blum. «Dann ist aber wirklich unser Limit erreicht. Das ist das Maximum.» Zehn Prozent der Auszubildenden sind Frauen.



Julian Lebeau (links), Zerspanungsmechaniker im 3. Lehrjahr, erklärt Jonathan Vorrath die Arbeit an der Fräse. – Foto: Jens Priedemuth

Das Interesse an den Stellen sei groß. «Leider kommen die jungen Menschen nicht sehr gut ausgebildet zu uns», bedauert Teamleiter Blum. «Wir bieten Ausbildungen für alle Schulabschlüsse, Haupt- und Realschulabschluss und auch Abitur an.» Wichtig sei vor allem, dass Sozialkompetenz und Lernbereitschaft vorhanden seien.

Azubi Julian Lebeau (18) führt derzeit Kevin Kutsche (17) und seine Eltern zur Drehmaschine. Kevin will an der Hochtaunusschule sein Abitur machen und dann entweder studieren oder eine Lehre beginnen. «Die Ausbildung beginnt mit einem Grundlehrgang in Feilen», erklärt Julian, und Kevins Vater, selbst gelernter Werkzeugmacher, grinst: «So habe ich auch angefangen.» Die Drehmaschine erläutert Julian, werde per Computer gesteuert und in einer Auftragsmappe der komplette Arbeitsvorgang dokumentiert. «Die Fräsmaschine wiederum wird manuell bedient.»

Julian ist selbst durch den Tag der Ausbildung zu Rolls-Royce gekommen. Bei Rolls-Royce werde ausgebildet, um zu übernehmen, weiß Julian. Und darauf hoffe auch er. Kevin hat in den Ferien schon mal als Dreher gearbeitet und findet spannend, was Julian ihm zeigt. Dieser ist in seinem Element und demonstriert wie im manuellen Blechlehrgang eine Acht gedengelt wird. «Dazu braucht man Gefühl», schmunzelt der Lehrling.

Kevin jedenfalls hat ein gutes Gefühl beim Infotag. Sein Vater meint, er sei eher der Theoretiker. Bald wird sich zeigen, ob er Azubi oder Student wird. *Rosa*

HPA Hamburg Port Authority

ROLLS-ROYCE MARINE ERWEITERT GLOBALES SERVICE-NETZWERK MIT NEUEM STANDORT

02.09.2010. Rolls-Royce Marine, weltweit führender Anbieter von Schiffstechnik und Propulsionssystemen, baut sein globales Marine-Service-Netzwerk weiter aus. Heute setzten Bernd Wittorf, General Sales Manager Rolls-Royce Marine Deutschland GmbH, und Tino Klemm, Leiter Finanzen und Immobilien der Hamburg Port Authority (HPA), den ersten Spatenstich für ein neues Rolls-Royce Marine Service Center in Hamburg.

Mit seinem Marine-Service-Netzwerk unterstützt Rolls-Royce seine Kunden in allen großen Häfen der Welt, die Einsatzfähigkeit ihrer Schiffe zu gewährleisten und Betriebskosten kalkulierbar zu halten. Das Netzwerk besteht mittlerweile aus Service-Einrichtungen in 29 Ländern und beschäftigt weltweit Tausende Fachkräfte, Ingenieure und Techniker.

Das neue Marine Service Center in Hamburg wird auf 2.000 Quadratmetern eine kompetente Betreuung seiner Kunden in der Wartung und Überholung ihrer Anlagen gewährleisten. Rolls-Royce wird sechs Millionen Euro in den neuen Standort investieren, an dem mittelfristig bis zu 70 Menschen beschäftigt sein werden und der von seiner Lage an einem der geschäftigsten europäischen Handelshäfen profitiert.

Anlässlich des heutigen feierlichen Spatenstichs sagte Bernd Wittorf, General Sales Manager Rolls-Royce Marine Deutschland GmbH: „Deutschland ist ein wichtiger Markt für Schiffstechnik, und Hamburg liegt im Zentrum dieses Marine-Clusters. Dies ist der erste Schritt, unser Deutschlandgeschäft in einer neuen, hochmodernen Einrichtung zusammenzuführen. Das neue Service-Center in Hamburg wird unseren Kunden in einem der weltweit größten Schifffahrtsmärkte noch bessere Wartungs- und Überholungsdienstleistungen bieten. Wir möchten uns sowohl bei der Hamburg Port Authority (HPA) als auch beim Hamburger Senat für die hervorragende Zusammenarbeit bedanken.“

Wirtschaftssenator Ian Karan: „Wir freuen uns, dass ein so renommiertes Unternehmen im Hamburger Hafen investiert und neue Arbeitsplätze schaffen wird. Die Maritime Wirtschaft befindet sich wieder im Aufwind. Die Investition von Rolls-Royce Marine Deutschland zeigt, dass auch die Unternehmen Vertrauen in die Zukunft und den Standort Hamburg haben.“

Tino Klemm, Leiter Finanzen und Immobilien der Hamburg Port Authority: „Mit Rolls-Royce Marine Deutschland bekennt sich eines der weltweit führenden Schiffstechnik-Unternehmen zum Hamburger Hafen. Die HPA arbeitet daran, Unternehmen im Hamburger Hafen anzusiedeln oder hier zu halten, die einen hohen Wertschöpfungsbeitrag für Hamburg bieten und das Dienstleistungsportfolio des Hafens sinnvoll ergänzen. Ich denke, mit Rolls-Royce ist uns das sehr gut gelungen.“

Bereits im Frühjahr 2011 soll das neue Marine Service Center seinen Betrieb aufnehmen. Die Werkstattausrüstung ist speziell auf die breite Produktpalette von Rolls-Royce Marine ausgerichtet. Unter anderem werden hier künftig Möglichkeiten zur Wartung und Reparatur von Windenanlagen, Rudermaschinen, Querschubanlagen und Azimuth-Antrieben sowie zur Überholung von Propellerblättern und -naben zur Verfügung stehen.

Neben den Büros und Werkstätten von Rolls-Royce Marine Deutschland, derzeit noch auf zwei verschiedene Standorte in Norderstedt und im Hamburger Hafen verteilt, finden auch die Fertigungsstät-

ten der Rolls-Royce Interling Products, die Anlagen zur Schiffsstabilisation und zum Krängungsausgleich entwickeln und fertigen, in dem Gebäude ihr neues Zuhause.

Im vergangenen Jahr hat Rolls-Royce sechs neue Schiffstechnik-Service-Einrichtungen in wichtigen Märkten in Nordamerika, Südamerika, Europa und im Nahen Osten eröffnet.

Über Rolls-Royce

Rolls-Royce, ein weltweit führender Anbieter von Antriebssystemen und Dienstleistungen zur Nutzung an Land, zu Wasser und in der Luft, hat sich in den globalen Märkten zivile Luftfahrt, militärische Luftfahrt, Schiffstechnik und Energie stark positioniert. Basierend auf dieser Strategie verfügt das Unternehmen heute über eine breite Kundenbasis, bestehend aus über 600 Airlines, 4.000 Betreibern von Hubschraubern, Geschäfts- und Nutzflugzeugen, 160 Streitkräften, über 2.000 Marine- und Schifffahrtskunden einschließlich 70 Seestreitkräften und Energiekunden in fast 120 Ländern. 54.000 Gasturbinen von Rolls-Royce sind weltweit im Einsatz.

Rolls-Royce beschäftigt über 39.000 hochqualifizierte Mitarbeiter in Büros, Fertigungs- und Service-Einrichtungen in 50 Ländern. Das Unternehmen engagiert sich stark für die Nachwuchsgewinnung und die Weiterentwicklung seiner Mitarbeiter. An den Standorten Dahlewitz bei Berlin und Oberursel bei Frankfurt am Main beschäftigt Rolls-Royce Deutschland rund 3.000 Mitarbeiter. Bei Rolls-Royce Marine Deutschland and Rolls-Royce Interling Products arbeiten derzeit 40 Mitarbeiter in Hamburg.

2009 investierte Rolls-Royce 864 Millionen britische Pfund in Forschung und Entwicklung, zwei Drittel davon mit der Zielsetzung, die Umweltverträglichkeit seiner Produkte weiter zu erhöhen und insbesondere Geräusch- und Schadstoffemissionen zu reduzieren. Der Jahresumsatz 2009 von 10,1 Milliarden britischen Pfund stammt ungefähr zur Hälfte aus dem Servicegeschäft. Der Gesamtauftragsbestand entsprach Ende 2009 58,3 Milliarden britische Pfund, was einen Ausblick auf die künftige Geschäftstätigkeit gibt.

Rolls-Royce ist im Bereich Schiffstechnik ein führender Anbieter von Schiffsantrieben, Schiffstechnik und Propulsionssystemen mit einem breiten Produktspektrum und der vollen Kompetenz zur Integration von Systemlösungen. Motoren und Ausrüstungen aus dem Hause Rolls-Royce befinden sich auf über 30.000 Wasserfahrzeugen im Einsatz, darunter auch die Schiffe von 70 Seestreitkräften. Die unter dem Dach von Rolls-Royce Marine zusammen gefassten renommierten Hersteller wie Kamewa, Ulstein, Aquamaster, Brattvaag, Rauma, Interling und Brown Brothers konnten durch ständige Forschungs- und Entwicklungsarbeit viele für die moderne Schifffahrt bedeutsame Technologien entwickeln - darunter Wasserstrahlantriebe und Verstellpropeller. Circa 30 Prozent des Umsatzes dieses Geschäftsbereichs wird durch Dienstleistungen generiert, mit einem weltweiten Netzwerk an Verkaufs- und Service Einrichtungen in 35 Ländern.

Über die Hamburg Port Authority

Die Hamburg Port Authority betreibt seit 2005 ein zukunftsorientiertes Hafenmanagement aus einer Hand. Als Anstalt öffentlichen Rechts ist die HPA verantwortlich für die effiziente, Ressourcen schonende und nachhaltige Vorbereitung und Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im Hafen. Die HPA ist Ansprechpartner für alle Fragen der wasser- und landseitigen Infrastruktur, der Sicherheit des Schiffsverkehrs, der Hafenanlagen, des Immobilienmanagements und der wirtschaftlichen Bedingungen im Hafen. Dazu stellt die HPA die erforderlichen Flächen bereit und übernimmt alle hoheitlichen Aufgaben und hafenwirtschaftlichen Dienstleistungen.

Verantwortlich für den Inhalt dieser Meldung: HPA Hamburg Port Authority.