



„Des Menschen Leben währet 70 Jahr...“, sagt der Psalmist; Unternehmen werden oft kaum älter. Im Gegenteil: Die durchschnittliche Lebenserwartung eines Unternehmens in Westeuropa und in den USA beträgt weniger als 20 Jahre! Wie eine Ende der 1990er Jahre in der angesehenen Harvard Business Review veröffentlichte wissenschaftliche Studie nachgewiesen hat, gibt es weltweit nur wenige Unternehmen, die 100 Jahre oder älter werden. Um in der kontinuierlich sich wandelnden Welt mit ihren Krisen und Extremsituationen zu überleben und 125 Jahre alt zu werden, bedarf es besonderer Verhaltensweisen und Werthaltungen bei Management, übriger Belegschaft und Aktionären, sowie bedeutender Innovationen, außerdem einer großen Flexibilität. Das gilt für Unternehmen generell, erst recht aber für ein deutsches Unternehmen und insbesondere eine Gesellschaft wie Rheinmetall, die wegen ihrer starken wehrtechnischen Tradition seit ihrer Gründung nicht nur viele widrige Situationen zu bewältigen hatte, sondern in ihrer Existenz wiederholt bedroht war und sich infrage gestellt sah. Rheinmetall hat jene Schwelle nicht nur längst überschritten – es ist eines der ältesten Kapitalgesellschaften in Deutschland und gehört zu den ganz wenigen Unternehmen, die bereits als Aktiengesellschaft gegründet wurden. Seine überaus wechselvolle Geschichte ist eng mit der politischen und gesellschaftlichen Entwicklung in Deutschland verbunden. Und dieser Geschichte, auch den dunklen Kapiteln, stellt sich das Unternehmen.

Obwohl nicht selbst an der Gründung direkt beteiligt, galt die Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik sehr bald als das Unternehmen des als Erfinder und Organisator gleichermaßen genialen Ingenieurs Heinrich Ehrhardt. Dieser war wie so viele der erfolgreichen Düsseldorfer Unternehmer von auswärts zugezogen. Die Anfänge waren schwierig; immerhin musste man sich auf einem Markt behaupten, der nicht nur deutschland-, sondern europaweit unangefochten von dem „Kanonenkönig“ Krupp beherrscht wurde. Grundlage für den dann doch ebenso raschen wie nachhaltigen Erfolg bildeten vor allem zwei frühe Erfindungen Ehrhardts.

Dabei handelte es sich zum einen um das Press- und Ziehverfahren zur Herstellung nahtloser Stahlrohre, die sich im Unterschied zu den wenige Jahre zuvor erfundenen Mannesmannröhren bestens als Geschützrohre und als Kartuschenhülsen eigneten. Das noch bis vor zehn Jahren gültige Markenzeichen von Rheinmetall, das Quadrat im Kreis, steht für den Stahlblock in der Pressform und damit für das noch heute fast unverändert angewandte Pressverfahren. Die zweite Erfindung, die den Durchbruch des Unternehmens am Markt bewirkte, war ein feldiensttaugliches Rohrrücklaufgeschütz. Weil es schwierig war, die benötigten Stahlqualitäten und Werkzeugmaschinen zu erhalten, wurden diese selbst hergestellt; außerdem konnte man so den Know-how-Vorsprung wahren.

Anlässlich der Industrieausstellung von 1902 in Düsseldorf präsentierten die „Ehrhardt'schen Unternehmen“, wie es in der offiziellen Dokumentation heißt, ihre Erzeugnisse in einer eigenen, eindrucksvoll gestalteten Halle. Abgesehen von den zahlreichen Maschinen, zeigte die Präsentation eine Ausrüstung, die der seit längerem erneut verfolgten „2-Säulen-Strategie“ des Unternehmens entspricht, nämlich „Sicherheit und Mobilität“ bzw. „Wehr- und Automobiltechnik“. „In der Ausstellung des Kriegsmaterials kam zum Ausdruck, daß sich die Fabrik (Rheinmetall) am eingehendsten mit der Konstruktion eines Feldgeschütz-Materials beschäftigt, das allen Ansprüchen der Waffentechnik genügen und doch im Einklang bleiben soll mit der Rücksicht auf die notwendige Beweglichkeit.“ Zum Bereich „Mobilität“ zählten Räder, Achsen, Kurbelwellen und Pleuelstangen, jedoch auch Fahrräder, motorisierte Zwei- und Dreiräder und sogar

komplette Automobile. Der Berichterstatter sah sich im Hinblick auf die präsentierten Erzeugnisse von Rheinmetall veranlasst, „Bewunderung (zu) zollen der menschlichen Erfindungskraft, die unermüdet Neues schafft und niemals bei dem Erreichten ausruht oder stille stehen kann!“

Damals beschäftigte das Unternehmen „ungefähr 6000 Arbeiter unter 200 Beamten“. Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs war Rheinmetall eines der größten Rüstungsunternehmen im Deutschen Reich; die Zahl der Mitarbeiter war auf fast 8000 angewachsen. Kriegsbedingt war es am Ende des Krieges 1918 mit knapp 48 000 Beschäftigten das Sechsfache; die Produktion war während des Krieges ganz auf die Herstellung von Waffen und Munition ausgerichtet.

Nach Einstellung der Kampfhandlungen brach die Nachfrage nach wehrtechnischen Produkten von einem Tag auf den nächsten vollständig zusammen; Waffen und Munition wurden nicht mehr benötigt, und deren Herstellung wurde von den Siegern verboten. Die Folge waren Massenentlassungen mit unvorstellbaren sozialen Folgen. Das Unternehmen stand nur 30 Jahre nach seiner Gründung vor dem Aus. Doch die verbliebene bzw. aus dem Krieg zurückgekehrte Stammebelegschaft war nicht bereit, sich und das Unternehmen aufzugeben. Man besann sich auf das, was man hatte und was man konnte – und das teilweise weitaus besser als andere: Man erzeugte Qualitätsstahl, besaß Fabriken mit präzisen Hochleistungsmaschinen und Mitarbeiter, die diese zu bedienen wussten. Also ging man das Risiko ein, statt Waffen fortan

der nun unabhängigen Tochtergesellschaft Borsig in Berlin Dampfkessel und Kalkanlagen hergestellt; im verstaatlichten Betrieb in Thüringen wurden gleichfalls Büromaschinen, jedoch auch Fotoapparate (Spiegelreflexkamera „Exa“) und sogar Mopedmotoren gefertigt.

1956 erwarb die Röchlingsche Eisen- und Stahlwerke GmbH Rheinmetall ohne Borsig. Mit der Gründung der Bundeswehr nahm Rheinmetall auch wieder das wehrtechnische Programm auf. Man begann mit Gewehren, Kanonen und Munition, die wegen ihrer herausragenden Ergebnisse überzeugten; hinzu kamen Geschützrohre und Lafetten für Panzer und Artilleriegeschütze sowie Jagdpanzerkanonen, ein Standard-Panzerurm („Leopard 1“) und eine Panzer-Haubitze; 1965 stieg man in die Entwicklung der 120mm Glattrrohr-Technologie ein. In Kooperation wurden der seit Jahren beste Kampfpanzer („Leopard 2“), zwei Schützenpanzer („Marder“ und „Puma“) und in Zusammenarbeit mit dem später erworbenen niederländischen Panzerhersteller Stork der Radpanzer („Boxer“) entwickelt.

Die Kooperation mit anderen Unternehmen, die teilweise zur Gründung von Joint Ventures oder zur Übernahme führten, war zum einen den wachsenden Anforderungen an moderne Waffensysteme geschuldet. Vor allem war sie jedoch eine Reaktion auf die schrumpfenden Budgets der Nato- bzw. der EU-Staaten und den eng gezogenen Rahmen für Rüstungsexporte. 1999 wurde die wehrtechnische Kompetenz des Unternehmens gestrafft sowie organisatorisch und gesellschaftsrechtlich unter dem Dach der Rheinmetall DeTec AG

Sicherheit und Mobilität seit jeher

tragende Säulen

(Defence Technologies) zusammengesamt. 2004

übernahmen rund 75 institutionelle Anleger den Rheinmetall-Anteil, der bis dato von der Röchlings-Gruppe gehalten worden war.

Seit Anfang der 1980er Jahre wurde der zivile Geschäftsbereich gezielt ausgebaut. Dabei war man vor allem mit den Neuerwerbungen nicht immer erfolgreich auf dem Wege, neben und unabhängig von der Wehrtechnik eine zweite, gegebenenfalls sogar dritte tragfähige Unternehmenssäule zu errichten. Schließlich entschied sich die Unternehmensleitung für eine 2-Säulen-Strategie mit den Unternehmensbereichen Automobil- und Wehrtechnik. Ersterer besteht aus den ehemals selbständigen Spezialisten Pierburg und Kolbenschmidt, die zur KSPG vereinigt wurden. Von dem wiederholten Versuch, die Automotive-Sparte an die Börse zu bringen, wurde schließlich Abstand genommen. Das hat sich für das Unternehmen als vorteilhaft erwiesen; denn die 2-Säulen-Strategie ist erfolgreich: Beispielsweise wird zur Zeit die schwache Entwicklung im Rüstungsgeschäft durch die Gewinne der Automotive-Sparte kompensiert.

Das Unternehmen hat nicht nur die seine Existenz wiederholt akut bedrohenden Umbrüche gemeistert, sondern hat seine absehbare Zukunft mit der Strategie sowie den Produkt- bzw. Produktionsschwerpunkten für zwei wesentliche Belange und Bereiche des menschlichen Lebens erfolgreich manifestiert, mit denen es bereits vor rund 125 Jahren seinen Anfang erfolgreich gestaltet hat: Sicherheit und Mobilität.

Seit Anfang der 1980er Jahre wurde der zivile Geschäftsbereich gezielt ausgebaut. Dabei war man vor allem mit den Neuerwerbungen nicht immer erfolgreich auf dem Wege, neben und unabhängig von der Wehrtechnik eine zweite, gegebenenfalls sogar dritte tragfähige Unternehmenssäule zu errichten. Schließlich entschied sich die Unternehmensleitung für eine 2-Säulen-Strategie mit den Unternehmensbereichen Automobil- und Wehrtechnik. Ersterer besteht aus den ehemals selbständigen Spezialisten Pierburg und Kolbenschmidt, die zur KSPG vereinigt wurden. Von dem wiederholten Versuch, die Automotive-Sparte an die Börse zu bringen, wurde schließlich Abstand genommen. Das hat sich für das Unternehmen als vorteilhaft erwiesen; denn die 2-Säulen-Strategie ist erfolgreich: Beispielsweise wird zur Zeit die schwache Entwicklung im Rüstungsgeschäft durch die Gewinne der Automotive-Sparte kompensiert.

Das Unternehmen hat nicht nur die seine Existenz wiederholt akut bedrohenden Umbrüche gemeistert, sondern hat seine absehbare Zukunft mit der Strategie sowie den Produkt- bzw. Produktionsschwerpunkten für zwei wesentliche Belange und Bereiche des menschlichen Lebens erfolgreich manifestiert, mit denen es bereits vor rund 125 Jahren seinen Anfang erfolgreich gestaltet hat: Sicherheit und Mobilität.

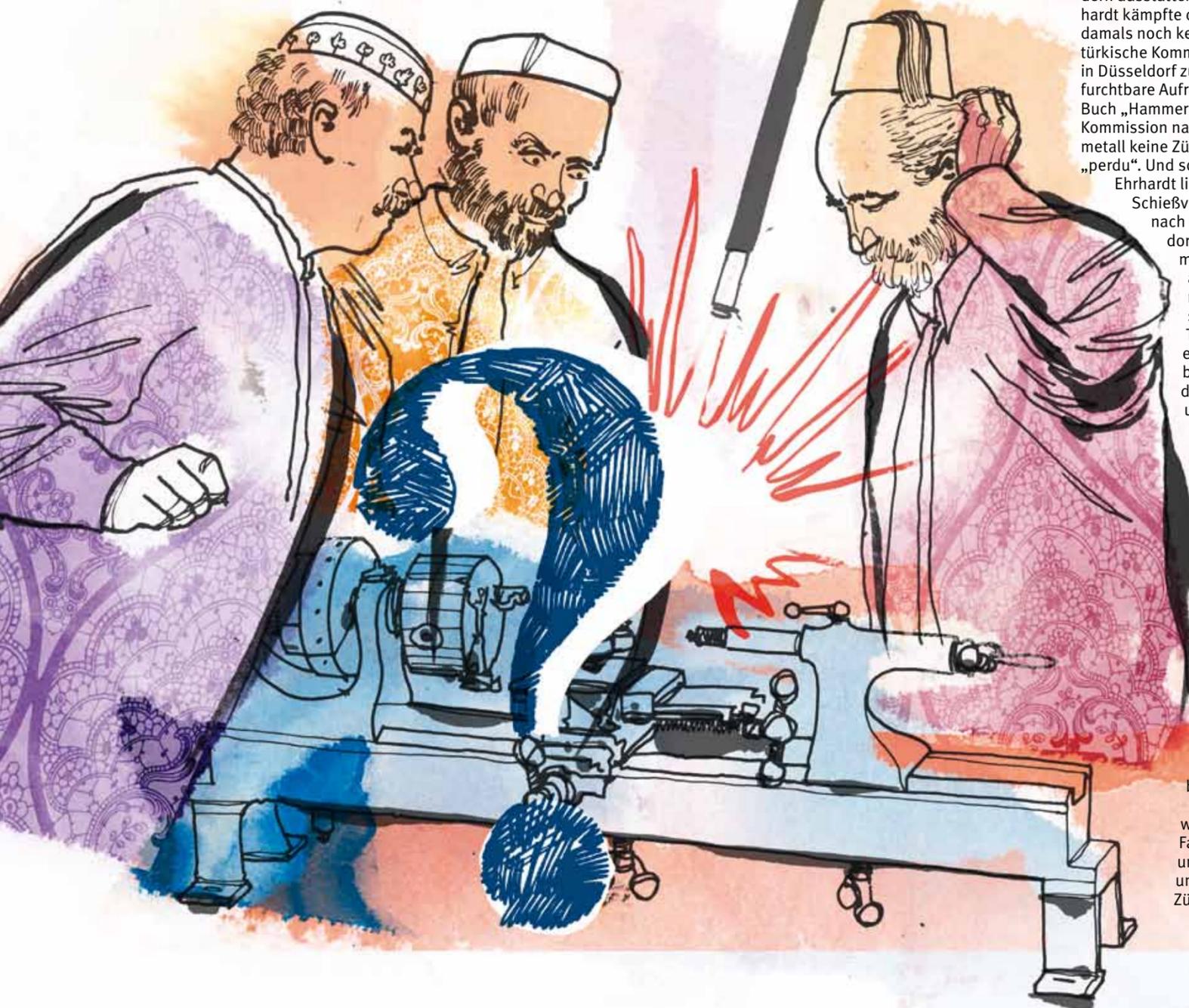
Das Unternehmen hat nicht nur die seine Existenz wiederholt akut bedrohenden Umbrüche gemeistert, sondern hat seine absehbare Zukunft mit der Strategie sowie den Produkt- bzw. Produktionsschwerpunkten für zwei wesentliche Belange und Bereiche des menschlichen Lebens erfolgreich manifestiert, mit denen es bereits vor rund 125 Jahren seinen Anfang erfolgreich gestaltet hat: Sicherheit und Mobilität.

Prof. Dr. Horst A. Wessel*

* Professor für Wirtschaftsgeschichte mit Schwerpunkt Unternehmensgeschichte an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf; langjähriger Leiter des Mannesmann-Archivs und Vorsitzender des Düsseldorfer Geschichtsvereins

Ein Blick in die Praxis der Auftragsbeschaffung in der Kaiserzeit

„Zeigen Sie den Türken doch mal unsere Zünderfabrik!“



Eine Fundgrube für zahlreiche Anekdoten über Rheinmetall in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg sind die autobiographischen Schriften von Heinrich Ehrhardt. Eine dieser Geschichten rankt sich um das Aufsichtsratsmitglied der Rheinischen Metallwaaren- und Maschinenfabrik, Generalmajor z. D. Carl Gustav Becker (1842 – 1913), den früheren Leiter der reichseigenen Artilleriewerkstätten.

Ehrhardt erhoffte sich zu jener Zeit, etwa um 1899, einen großen Auftrag aus der Türkei: Der einstmals mächtige Staat am Bosphorus wollte sein Heer mit neuer Munition samt Zündern ausstatten, und das möglichst „aus einer Hand“. Ehrhardt kämpfte dabei mit einem Problem: Rheinmetall stellte damals noch keine Zünder her. Dennoch hatte Ehrhardt eine türkische Kommission eingeladen, die Rheinmetall-Werke in Düsseldorf zu besichtigen. „Ich geriet damals in eine furchtbare Aufregung und Verlegenheit“, schrieb er in seinem Buch „Hammerschläge“. Sobald die Herren der türkischen Kommission nach Konstantinopel berichteten, dass Rheinmetall keine Zünder herstellen konnte, wäre der Auftrag „perdu“. Und so beschloss er zu bluffen.

Ehrhardt ließ sich Zünder, die er fabrikneu für eigene Schießversuche in seiner Fabrik in Zella-Mehls hatte, nach Düsseldorf liefern, spannte sie in der Derendorfer Fabrik in die Drehbänke und Werkzeugmaschinen ein und ließ die Arbeiter daran arbeiten. Diese „mögen geglaubt haben, bei mir stimme es nicht recht im Oberstübchen“, schrieb er. Da Ehrhardt jedoch selbst an dem Tag des Besuches der türkischen Kommission einen wichtigen Termin wahrnehmen musste, bat er seinen Aufsichtsratskollegen Becker darum, die Türken durch die Fabrik zu führen und ihnen weis zu machen, Rheinmetall stelle Zünder her. Und dieser glaubte nun wirklich, mit Ehrhardt könne irgendetwas nicht stimmen. Als alter preußischer Offizier war ihm ein derartiger Schwindel zuwider, und Ehrhardt und Becker „kamen hart aneinander, und ich habe ihm meine Meinung vielleicht zu temperamentvoll gesagt.“ Mit der Folge, dass der Generalmajor sofort aus dem Aufsichtsrat zurücktrat.

Dem Türkeauftrag schadete dies nicht. Ehrhardt gelang es angeblich, seinen Termin zu verschieben, er selbst hatte keinerlei Skrupel, den Türken das „Potemkin'sche Dorf“ der Zünderfabrik vorzuführen. Und es gelang ihm auf Drängen seiner Kollegen im Aufsichtsrat, Becker zum Rücktritt vom Rücktritt zu bewegen, wofür natürlich eine Entschuldigung bei dem alten Haudegen notwendig war. Darüber aber berichtet Ehrhardt in seinen Memoiren nicht.

Und die Munition konnte auch geliefert werden: Kurz darauf erwarb Rheinmetall die Fabrik des Nicolaus von Dreyse in Sömmerda – und damit besaß Ehrhardt auch die Kompetenz und die Einrichtungen für die Fertigung von Zündern. **lb**

Adelig oder bauernschlau?

In der Gerüchteküche um Heinrich Ehrhardt kochen bereits zu seinen Lebzeiten unterschiedliche Geschichten hoch. In seiner Autobiographie „Hammerschläge“ beschreibt er den Niedergang seiner Großfamilie, die Anfang des 19. Jahrhunderts in der Folge der napoleonischen Kriege ihr Vermögen verlor. Sein Großvater, zuvor ein wohlhabender Büchsenmacher, zog mit seiner Familie aus seiner Villa in ein kleines Haus am Hochwald, nördlich von Eisenach im Thüringer Wald gelegen. Heinrich wurde als Sohn eines Waldbauern geboren, der sich und seine Familie mit Gelegenheitsjobs mühsam durchbrachte – von Heinrich Ehrhardt selbst ist diese Geschichte so erzählt worden. In seiner Biographie erwähnt er scherzhaft, dass er zwar nicht hochwohlgeboren, sondern nur hoch-

Der thüringische Ingenieur Heinrich Ehrhardt baute seit 1889 die Düsseldorfer Rheinische Metallwaaren- und Maschinenfabrik auf und gehörte von Beginn an bis 1920 dem Aufsichtsrat der Gesellschaft an, seit 1897 als dessen Vorsitzender. Bis heute bleibt seine Abstammung ein unaufgeklärter Mythos. Dessen ungeachtet ist bemerkenswert, wie er als Waisenkind harte Lehrproben mit einer gewissen Bauernschläue gemeistert und sich als junger Mann vielen Rückschlägen zum Trotz mit Ehrgeiz und Ausdauer hochgearbeitet hat.

waldgeboren wurde, aber doch von gräflicher Herkunft sei. Seine gräfliche Herkunft führt er auf seine Großmutter, eine geborene Graf, aus Gräfenroda stammend, zurück.

Wahrscheinlicher ist jedoch die Geschichte, dass Heinrich seinen Vater nie kennengelernt hat und ob dieser Tatsache den Mädchenamen Ehrhardt seiner Mutter Barbara trug. Ein früherer thüringischer Landesarchivar in Weimar, Dr. Wolfgang Huschke, hat in den 1950er Jahren eine andere Ge-

schichte aus einem Kirchenbuch ausgegraben: Seinen Recherchen zufolge könnte Heinrichs Vater ein wandernder Schlossergeselle und späterer Lokomotivführer namens Gottlieb Reuther aus Weinsberg in Württemberg gewesen sein.

In ihrer Biographie von 1969 versucht Maria Fisher-Ehrhardt das angebliche Geheimnis um die gräfliche Herkunft ihres Vaters Heinrich zu lüften: Ihrer Geschichte zufolge hat sich rund ein Jahr vor Heinrichs Geburt ein

gewisser Herzog Eugen von Württemberg, ein Kommandeur des preußischen Regiments, in die Mutter von Heinrich, die schöne Barbara, verliebt. Sie zeugten Heinrich, doch ihre Liebe stand unter keinem guten Stern: Eugen musste seine Geliebte verlassen, um dem Ruf des Königs von Preußen zu folgen. Barbara gestand den Eltern und Großeltern ihre außereheliche Verbindung und wurde daraufhin von der Familie verstoßen. Erst als ihr Vater starb, versöhnte sie sich wieder mit ihrer Mutter und hoffte auf Eugens Rückkehr. Schöne Märchengeschichte oder wahre Gegebenheit? Die Frage um Heinrichs Herkunft bleibt bis heute ein Mythos.

Ohne Frage ist, dass Heinrich Ehrhardt eine bemerkenswerte Persönlichkeit war. In seiner Autobiographie erzählt er, wie es ihn geprägt hat, ohne Eltern bei seiner Großmutter aufzuwachsen: Die harte Arbeit auf dem Hof und in der Milchammer war lehrreich, wofür sich der damals Vier- bis Fünfjährige gelegentlich belohnte: Schon in frühen Jahren handwerklich geschickt, fädelte er einen Strohhalm in die Luftlöcher eines Milchfasses ein, um daraus heimlich den Milchrahm zu saugen. Die Idee für seine erste „hydraulische Saugvorrichtung“ flog auf, doch setzte er auch in den Folgejahren seine Bauernschläue mit Geschick ein.

So auch bei seinem Vetter, dem Mechaniker Peter Ehrhardt, der eine

Schmiede betrieb und dem 14-jährigen Heinrich ein harter Lehrmeister war. Für die Werkstatt mit Drehbank musste er Holz sammeln und dem garstigen Peter auch die tägliche Mittagssuppe bringen. Einmal stolperte Heinrich auf der alten Holzterasse, die Suppe schwappte auf den Boden, und in Angst vor den Prügeln wischte er die Suppe von den Holzdielen zurück in die Schüssel. Der Vetter ahnte nichts Böses, löffelte die Suppe aus, wunderte sich jedoch über sein Zähneknirschen. Ob das wohl von den Sandkörnern kam?

Die Lehrzeit nahm für Heinrich zunächst eine gute Wende: Als sein Vetter von einem Augenleiden befallen wurde, bekam er die Chance, das Geschäft zu leiten. Bevor seine vierjährige Lehrzeit vorbei war, kam es jedoch zu einem heftigen Streit zwischen den Vettern, was Heinrich zur Flucht veranlasste. In den Folgejahren führte er ein unruhiges Leben mit vielen beruflichen Stationen. Seine Führungsstärke und sein Willen, sein Wissen stetig zu erweitern, motivierten ihn, vielseitige Erfahrungen, sei es als Konstrukteur von Destilliermaschinen, Mechaniker, Werkmeister und Erfinder auf dem Gebiet der Waffentechnik, zu sammeln. Der Mann, der aus einer Kleinbauern- und Handwerkerfamilie stammt, hat einen beachtlichen Lebensweg beschritten. Als Führungspersönlichkeit mit Durchsetzungskraft bleibt er in Erinnerung. **ann**



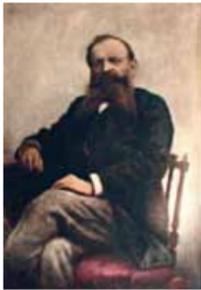
13.4.1889
Gründung der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik

1889
In Paris wird der Eiffelturm fertiggestellt



1890
Kaiser Wilhelm II. entlässt Reichskanzler Otto v. Bismarck

1892
Heinrich Ehrhardt erfindet das Press- und Ziehverfahren zur Herstellung nahtloser Rohre



1892
in Großbritannien erscheinen die ersten Sherlock-Holmes-Geschichten



1894
Börseneinführung der Rheinmetall-Aktie



1896
Heinrich Ehrhardt und Konrad Haußner entwickeln das erste felddienstaugliche Rücklaufgeschütz



1896
Nach nur 38 Minuten endet der kürzeste Krieg der Weltgeschichte zwischen Großbritannien und Sansibar

1897
Das Riesenrad am Wiener Prater nimmt seinen Betrieb auf



1899
Aspirin wird als Markenzeichen eingetragen

1899
Rheinmetall erwirbt den Schießplatz Unterlüß



1900
In China beginnt der Boxeraufstand

1900

1901
Rheinmetall erwirbt die Zünderfabrik Sömmerda

1901
Henry Dunant erhält den ersten Friedensnobelpreis



1909
Bernhard Pierburg gründet in Berlin die Stahlhandels-gesellschaft Gebr. Pierburg oHG

1910
Karl Schmidt gründet in Heilbronn die Deutschen Ölfuehrungswerke, die spätere Firma Kolbenschmidt



1914
Ausbruch des Ersten Weltkrieges

1918
Verbot der Waffenproduktion

1918

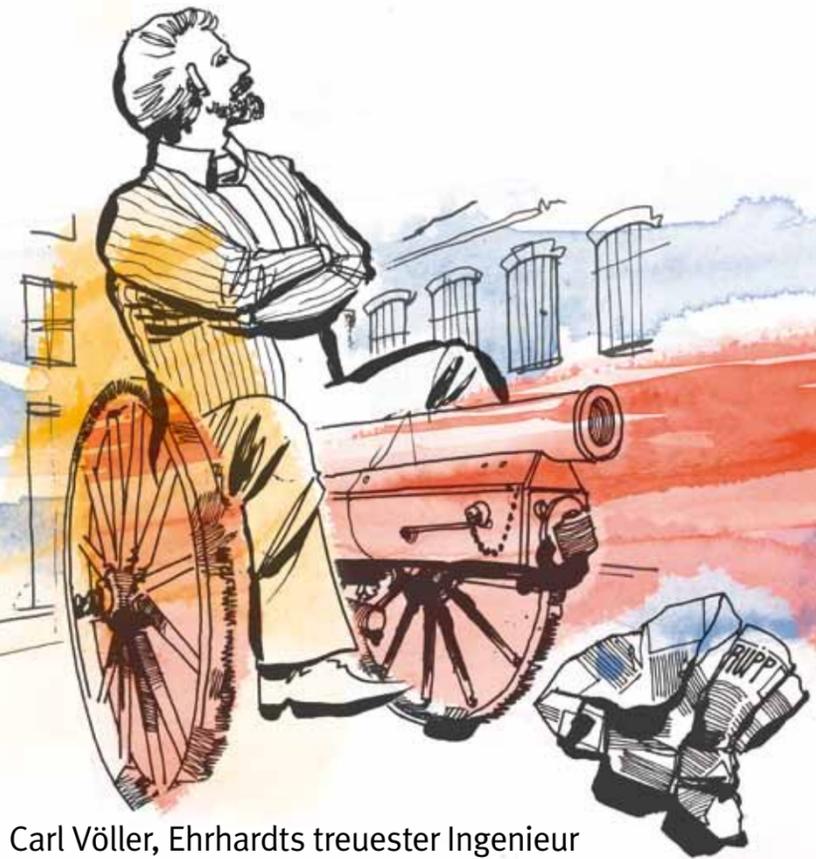
Er war einer der engsten und treuesten Mitarbeiter von Heinrich Ehrhardt und gehörte in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg zu den fähigsten Ingenieuren der jungen Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik. Die Rede ist von Carl Völler, Oberingenieur bei Rheinmetall, Waffenkonstrukteur und Betriebsleiter in Düsseldorf.

Der gelernte Eisendreher war über seine erste Stelle bei den Kölner Helios-Werken vermutlich schon gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu den ebenfalls von Heinrich Ehrhardt geleiteten Fahrzeugwerken Eisenach gekommen. Dort hatte er den Ingenieur Konrad Haußner, den Miterfinder des berühmten Rohrrücklaufgeschützes, als Leiter des Artillerie-Konstruktionsbüro abgelöst. Haußner hatte sich mit Ehrhardt überworfen und war nach Argentinien ausgewandert.

Mit der Verlegung der Artillerie-Konstruktion nach Düsseldorf kam auch Völler 1903 zu Rheinmetall. 1912 wurde ihm Prokura erteilt, seitdem titulierte Völler als Rheinmetall-Direktor. Ihm verdankte das junge Unternehmen das 7,5cm Gebirgsgeschütz „System Ehrhardt“, für das er von Kaiser Wilhelm II. mit der Kolonialmedaille ausgezeichnet wurde und das von der Heeresverwaltung im Jahre 1909 offiziell eingeführt wurde. Besonders Aufsehen erregte sein ebenfalls 1909 gemeinsam mit dem Pionier- und Ingenieurkorps des Großen Generalstabs entwickelter schwerer Minenwerfer zur artilleristischen Vorbereitung der Erstürmung einer befestigten Stellung.

Mehr noch als mit Rheinmetall fühlte sich Völler mit Heinrich Ehrhardt verbunden. Als er 1908 zufällig aus der Zeitung erfuhr, dass Krupp über die Börse heimlich die Mehrheit der Rheinmetall-Aktien erworben hatte, machte er sich ernsthaft Sorgen. Allerdings weniger um die Zukunft des Unternehmens an sich, sondern vor allem darum, dass der Essener Konkurrent seine und Ehrhardts Tätigkeit in der Geschützkonstruktion beschneiden könnte. Deswegen schrieb er an Ehrhardt und versicherte ihm: „Ich gehe nicht zu Krupp! Wenn er die Rheinische aufkauft, dann machen wir die Kanone in Zella weiter und zwar mit größter Energie.“ Und er schlug Ehrhardt außerdem vor, „eine ganz neue Ehrhardt-Kanonenfabrik zu gründen, aber nicht anders als mit dem vollen Ehrhardt-Namen und nicht als Rh. M. M.“

Soweit kam es – zum Glück für Rheinmetall – nicht, und Völler blieb der „Rheinischen“, bzw. der „Patrone“, wie das Düsseldorfer Werk im Volksmund genannt wurde, treu. Seine sicher glanzvolle Karriere als Geschützentwickler fand allerdings 1916 ein jähes Ende, als er bei einem Unfall auf dem Schießplatz Unterlüß tödlich verwundet wurde. Der einzige davon erhaltene Erinnerungsbericht stammt aus der Feder des späteren Konstruktionschefs Carl Waninger: Er schildert in seiner Anekdotensammlung „Knallbonbons“ eher lapidar dieses nicht nur für Völler, sondern auch für Rheinmetall tragi-



Carl Völler, Ehrhardts treuester Ingenieur

nicht „Ich gehe zu Krupp!“

sche Unglück: „Bei einem Schießversuch streckte Herr Völler seinen Kopf ein bißchen zuviel heraus. Er bekam ein ganz kleines Blechstückchen an den Kopf, verlangte nach einem Kognac, wünschte nach Celle ins Krankenhaus gebracht zu werden und starb dort ein paar Wochen später.“

Die Beliebtheit, die Völler in Düsseldorf auch bei der Arbeiterschaft genossen hatte, zeigte sich bei seiner Beisetzung, als ein langer Trauerzug vom Rheinmetall-Gelände an der Ulmenstraße bis zum Nordfriedhof zog. Dort ist sein – vor wenigen Jahren restauriertes – großes, künstlerisch gestaltetes Grabmal noch heute zu sehen. cl

In Halle 29 präsentiert Gerry Weber heute Mode

Vom Weiberspazierhof zum Catwalk

Während der Düsseldorfer Modemessen wird die Halle 29 – heute im Besitz des renommierten und überaus erfolgreichen Modeunternehmers Gerry Weber – regelmäßig zum internationalen Hotspot. In unmittelbarer Nähe zur Rheinmetall-Hauptverwaltung erblicken die Kollektionen der kommenden Sommer- und Winter-Saisons erstmals das Licht der Modewelt, vorgeführt von weiblichen Schönheiten auf dem Laufsteg, in der Branche Catwalk genannt. Dass sie, mit der historischen Lupe betrachtet, dabei an eine knapp 100 Jahre alte Tradition anknüpfen, dürfte den Modells und allen anderen Modeakteuren vermutlich nicht bekannt sein.

Schon im Jahr 1916 gingen in Sichtweite der damals im Bau befindlichen Produktionshalle 29 Damen auf und ab. Allerdings nur zu bestimmten Zeiten, genauer gesagt, wenn sie Freigang hatten. Die „Damen“ waren nämlich Insassinnen des königlichen Gefängnisses, und ihr „Catwalk“ war der „Weiberspazierhof“.

Diese Konstellation empfand die damalige Gefängnisleitung als nicht besonders glücklich. Aus ihrer Sicht sollte der Blick in den Spazierhof unbedingt vermieden werden. Zwischen den zuständigen Behörden und dem Vorstand der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik A.G. entstand ein

regler Briefwechsel über Auflagen und Verbote beim Bau der Halle. Sie wurde im Kriegsjahr 1916 dringend für die Produktion von Rüstungsgütern benötigt, und zwar inklusive Schießstand mit ausreichender Visierlinie, damit die königlichen Beamten die kriegswichtigen Güter prüfen und abnehmen konnten. Dabei machte man auf Unternehmerseite gezielt darauf aufmerksam, dass das Projekt zwar „auch den Interessen unserer Fabrik, aber andererseits doch in so hervorragendem Maße der Landesverteidigung“ diene.

Der Bau der neuen Produktionshalle wurde schließlich unter strengen Auflagen genehmigt. Am strengsten untersagt war der Sichtkontakt in den Gefängnisinnenhof. Es wurde vereinbart, dass die Maurer „ständig hinter einem zwei Meter hohen Holzgerüst arbeiten, damit ihnen der Einblick in den Weiberspazierhof unmöglich gemacht wird“. Zudem sollte eine neue Grenzmauer in der respektablen Höhe von vier Metern errichtet werden, ohne Öffnungen! Während der Bauzeit war es „allen Bauarbeitern untersagt, mit den Gefangenen durch Zurufen, Zeichengeben, Durchsteckereien und dergleichen in Verbindung zu treten“.

Das Gefängnis wurde übrigens zwischenzeitlich ins benachbarte Ratingen verlegt, blickdicht geschützt von hohen Mauern und umgeben von rund 110 Hektar Naherholungsgebiet mit zwei Seen und weitläufigen Grünflächen inklusive gut ausgebautem Wegenetz, auf denen heute Fußgänger, Radfahrer und Vierbeiner ihre erholsamen Runden drehen... uv



Als die Medien im Jahre 2011 darüber berichteten, dass Rheinmetall Defence den Auftrag erhalten habe, ein simulationsgestütztes Trainings- und Ausbildungszentrum in Russland zu errichten, da war das schon eine kleine Sensation. Jahrzehntlang war Russland, war die mächtige Sowjetunion der Feind gewesen, zu dessen Bekämpfung bzw. Abschreckung unter der Beteiligung Rheinmetalls hochwirksame Waffensysteme wie der Kampfpanzer Leopard 2 entwickelt und gefertigt worden waren. Die weltpolitisch brisante Krise, die wir unter der Bezeichnung „Kalter Krieg“ kennen, hatte nicht erst 1945 begonnen, sondern reichte schon zurück in das letzte Jahr des Ersten Weltkrieges. Mit der Oktoberrevolution (1917), dem Separatfrieden von Brest-Litowsk mit dem Deutschen Reich und der Gründung der Sowjetunion war ein starker Antagonismus zu den „bürgerlichen“ Staaten der westlichen Hemisphäre entstanden. Zu diesen gehörte – selbstredend – auch Deutschland, wo in der Frühphase der Weimarer Republik kommunistische Umstürze erfolgreich verhindert werden konnten. Andererseits hatten Deutschland und die Sowjetunion auch gemeinsame Interessen: Den Bestrebungen Moskaus, das republikanische Deutschland aus dem Lager der westeuropäischen Mächte herauszuhalten, entsprach der dringende Wunsch vieler Deutscher, den Versailler Vertrag, den so genannten „Schmachfrieden“, zu annullieren – auch mit Hilfe der Sowjets.

So war es kein Wunder, dass sich bereits seit 1921 Handelsbeziehungen entwickelten, die der deutschen Exportwirtschaft zugutekamen. Wenn es aber noch eine durchaus ernst gemeinte und Erfolg versprechende Chance gegeben hatte, internationale wirtschaftliche Abkommen zwischen Ost und West zu erreichen, so scheiterte diese spätestens 1922 an der Uneinigkeit zwischen Frankreich und England. So kam es aus Sorge davor, dass sich eine der beiden Seiten mit den Westmächten einigte, zum denkwürdigen Vertrag von Rapallo, den am 16. April 1922 die Außenminis-

ter der Sowjetunion, Georgij W. Tschitscherin, und Deutschlands, Walther Rathenau, unterzeichneten. Damit wurde eine Entwicklung in Gang gesetzt, die auch an der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik in Düsseldorf nicht vorbeiging. Auch wenn in Rapallo keine militärischen Geheimabkommen zwischen den beiden Staaten abgeschlossen worden waren, so ermöglichten die Wirtschaftsverträge doch, dass einerseits die Sowjetunion militärische Aufbauhilfe aus Deutschland erhielt, andererseits Unternehmen wie Rheinmetall und Krupp die Möglichkeit erhielten, dort Waffen und Fahrzeuge zu testen. Denn im eigenen Land war dies durch das strenge Rüstungsproduktionsverbot im Versailler Vertrag nicht möglich. Für Rheinmetall gewann die im Sommer 1929 in Betrieb genommene Panzerschule

von Kasan an der Wolga eine ganz besondere Bedeutung. Hier wurden sowohl deutsche als auch sowjetische Soldaten als Fahrer, Funker und Schützen in Panzerfahrzeugen sowie in der taktischen Schulung der Kampfwagenbesatzungen ausgebildet. Unter dem deutschen Stammpersonal befanden sich auch Techniker und

ter ausgebaut werden. Dann hätte man die Gewähr dafür, dass die Tanks wirklich liefen, und vom Standpunkt des Friedensvertrags wäre die Lieferung vollkommen einwandfrei, da solche Raupenschlepper ebensogut für landwirtschaftliche Zwecke verwendet werden könnten.“ Die sechs „Großtraktoren“ – jeweils zwei von Rheinmetall, Krupp und Daimler-Benz – trafen im Juli 1929 in Kasan ein und wurden ab September des Jahres erprobt. Am 4. Juni 1930 trafen auch die Rheinmetall-„Leichttraktoren“ mit einer 3,7-cm-Kanone und einem Maschinengewehr in einem um 360 Grad drehbaren Turm in Kasan ein. Mit ihnen wurden beträchtliche Fahrleistungen erzielt, so dass mit diesen Fahrzeugen viel zur Ausbildung der Lehrgangsteilnehmer in Technik, Taktik und Schießen beigetragen wurde. Aber auch bei den „Leichttraktoren“ traten eine Reihe technischer Schwierigkeiten auf. Da jedoch auf die Weiterentwicklung

eines Panzers mit vorn liegendem Motor nicht mehr viel Wert gelegt wurde, wurde auf die grundsätzliche Behebung der Mängel verzichtet. Stattdessen konzentrierten sich Rheinmetall und Krupp auf Anordnung des

Wie aus Leichttraktoren Panzer wurden...

Ingenieure von Krupp und Rheinmetall.

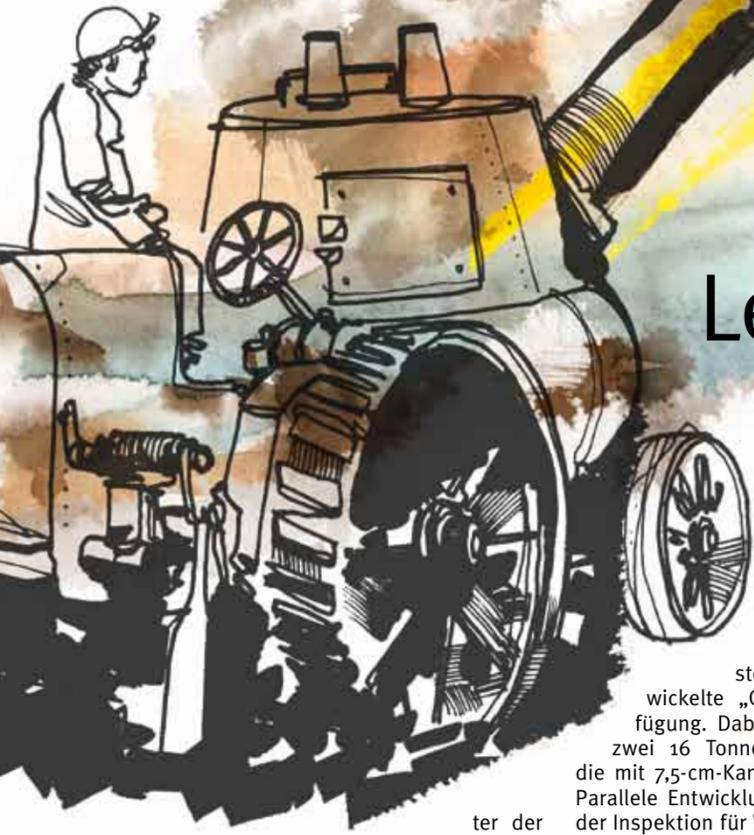
Die Düsseldorfer stellten dafür eigens entwickelte „Großtraktoren“ zur Verfügung. Dabei handelte es sich um zwei 16 Tonnen schwere Fahrzeuge, die mit 7,5-cm-Kanonen bewaffnet waren. Parallele Entwicklungsaufträge waren von der Inspektion für Waffen und Gerät (IWG), dem späteren Heereswaffenamt, auch an Daimler-Benz und Krupp erteilt worden. Außerdem war etwa 1927/28 von der IWG an Rheinmetall und Krupp der Auftrag ergangen, Panzerkampfwagen der Gewichtsklasse von neun Tonnen mit einer panzerbrechenden Waffe im Kaliber 3,7 cm zu entwickeln, die man „Leichttraktoren“ nannte.

Sowohl die Groß- als auch die Leichttraktoren gingen bei der Lieferung an die Wolga als landwirtschaftliche Maschinen durch, um das Waffenexportverbot im Versailler Vertrag auszuhebeln. Ausgehandelt hatte dies kein Geringerer als der Chef des späteren Heereswaffenamtes selbst, General a. D. Max Ludwig. Er unterbreitete dem Auswärtigen Amt in Berlin den Vorschlag, Raupenschlepper an Russland zu liefern, die als Gestelle für Panzer – „Tanks“ – dienen würden. „Die Tanks würden dann in Russland selbst wei-

damaligen Oberstleutnants und späteren Generaloberst Heinz Guderian, des Verantwortlichen für den Aufbau der deutschen Panzertruppe, auf die Weiterentwicklung der schweren Panzer.

Rheinmetall wurde mit der Entwicklung eines „Neubaufahrzeuges“ beauftragt und baute laut den Erinnerungen des Rheinmetall-Ingenieurs Jakob Engel, der in Kasan tätig gewesen war, zwei Fahrzeuge, „Wanne und Turm in Flussstahl gefertigt“. Diese erwiesen sich zwar den Konkurrenzmodellen von Krupp und Daimler-Benz als überlegen, die Panzerentwicklung ging in der Zukunft jedoch einen anderen Weg. Überschwere Panzerwagen mit mehreren Gefechtstürmen und großer Besatzung erwiesen sich im weiteren Verlauf der 1930er Jahre als technische und taktische Fehlentwicklungen. So sollten die mehrtürmigen Panzer von Rheinmetall die letzten sein, die je in Deutschland gebaut wurden.

Nach der Machtergreifung durch Hitlers Nationalsozialisten wurde die Panzerschule in Kasan zum 15. September 1933 aufgelöst und die Fahrzeuge über Leningrad und Stettin nach Deutschland zurückgebracht. In der Panzerschießschule Putlos wurden die Leicht- und Großtraktoren noch einige Jahre zur Ausbildung genutzt und verschwanden danach in mehreren Kasernen im Museum. cl



ter der Sowjetunion, Georgij W. Tschitscherin, und Deutschlands, Walther Rathenau, unterzeichneten.

Damit wurde eine Entwicklung in Gang gesetzt, die auch an der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik in Düsseldorf nicht vorbeiging. Auch wenn in Rapallo keine militärischen Geheimabkommen zwischen den beiden Staaten abgeschlossen worden waren, so ermöglichten die Wirtschaftsverträge doch, dass einerseits die Sowjetunion militärische Aufbauhilfe aus Deutschland erhielt, andererseits Unternehmen wie Rheinmetall und Krupp die Möglichkeit erhielten, dort Waffen und Fahrzeuge zu testen. Denn im eigenen Land war dies durch das strenge Rüstungsproduktionsverbot im Versailler Vertrag nicht möglich.

Für Rheinmetall gewann die im Sommer 1929 in Betrieb genommene Panzerschule



Aufsichtsratsvorsitzender wechselt seinen Vornamen

Max oder Moritz?

Zahlreiche prominente Persönlichkeiten gehörten in fast jeder Epoche der Rheinmetall-Geschichte dem Aufsichtsrat der Gesellschaft an. Und mit einigen verbinden sich auch rätselhafte Geschichten. Eine davon betrifft Dr. Ing. h.c. Moritz von der Porten. 1879 in Hamburg geboren, war er einer der bedeutenden Industriellen der Weimarer Republik. In seiner Eigenschaft als Generaldirektor der Vereinigten Aluminiumwerke und Aufsichtsratsmitglied der Vereinigten Industrie-Anlagen AG, die die Mehrheit der Rheinmetall-Aktien besaß, bekleidete er von 1929 bis 1932 den Posten des Aufsichtsratsvorsitzenden bei Rheinmetall. Biographisch ist über von der Porten zwar einiges bekannt. Jedoch nicht, warum er im Alter von 51 Jahren plötzlich seinen Vornamen wechselte. Denn seit dem Jahre 1931 erscheint er plötzlich in den Rheinmetall-Geschäftsberichten unter dem Namen Max. Und unter diesem Namen ist er auch in die Wirtschaftsgeschichtsschreibung eingegangen. Lediglich das Archiv der Technischen Universität Braunschweig kennt ihn unter seinem ursprünglichen Namen, unter dem er 1921 von dieser TH den Dokortgrad ehrenhalber verliehen bekam. Seltsamerweise wird der Namenswechsel in keinen biographischen Angaben erwähnt. Gleichwohl ist es sicher, dass es sich – egal unter welchem Vornamen – immer um dieselbe Person handelte. Noch vor der Machtergreifung der Nationalsozialisten verließ von der Porten Rheinmetall und wurde Wirtschafts- und Industrierberater in der Türkei. Ende 1940 emigrierte er in die Vereinigten Staaten und starb am 6. September 1943 in New York. Unter dem Namen Max. lb

1918	Philipp Scheidemann und Karl Liebknecht rufen am 9. November 1918 in Berlin die Republik aus. Das ist die Geburtsstunde der Weimarer Republik, der ersten parlamentarischen Demokratie in Deutschland (1918-1933)	1918	Mit dem Waffenstillstand von Compiègne am 11. November endet der Erste Weltkrieg
1919	In Weimar entsteht das von Walter Gropius initiierte Bauhaus als eine Hochschule für Gestaltung	1919	Max Planck erhält den Physik-Nobelpreis
1920	Gründung der Salzburger Festspiele	1920	Beginn der Kolbenproduktion bei den „Deutschen Ölfeuerwerken“ in Neckarsulm
	Nach dem Verbot der Waffenproduktion durch den Vertrag von Versailles beginnt Rheinmetall in Düsseldorf mit dem Bau von Lokomotiven, Dampfpflügen und anderen Gerätschaften für die Landwirtschaft		
1921	Albert Einstein erhält den Nobelpreis für Physik	1921	Wegen Nichterfüllung des Versailler Vertrages besetzen französische Truppen das Rheinland und das Ruhrgebiet. Davon ist auch das Rheinmetall-Werk in Düsseldorf betroffen
1922	Howard Carter entdeckt das Grab von Tutanchamun	1922	Howard Carter entdeckt das Grab von Tutanchamun
1924	Ernst Alexanderson schickt das erste Fax über den Atlantik	1924	Ernst Alexanderson schickt das erste Fax über den Atlantik
1925	Über die VIAG übernimmt das Deutsche Reich die Mehrheit an Rheinmetall	1925	Über die VIAG übernimmt das Deutsche Reich die Mehrheit an Rheinmetall
1926	Die Unternehmen „Benz & Co Rheinische Gasmotorenfabrik Mannheim“ und „Daimler-Motoren-Gesellschaft“ fusionieren zur Daimler-Benz AG mit Sitz in Berlin	1926	Die Unternehmen „Benz & Co Rheinische Gasmotorenfabrik Mannheim“ und „Daimler-Motoren-Gesellschaft“ fusionieren zur Daimler-Benz AG mit Sitz in Berlin
1927	Der Hindenburgdamm, der die Insel Sylt mit dem Festland verbindet, wird eröffnet	1927	Charles Lindbergh fliegt nonstop von New York nach Paris

Rheinmetall im Phantasialand



Die Rollen waren klar verteilt: Richard Schmidt war als Puppenspieler der kreative Kopf; Gottlieb Löffelhardt entstammte einer der größten Schauspielerfamilien Europas. Gemeinsam hatten sie die Vision, in Deutschland einen Freizeitpark nach amerikanischem Vorbild zu schaffen. Gesagt, getan! Am 30. April 1967 öffneten sich rund um einen See bei Brühl in der Nähe

von Köln die Tore zu einem Märchenpark, für den Richard Schmidt die Puppen gebaut hatte. Zu den Attraktionen gehörten außerdem eine Oldtimerbahn und ein Western-Express; später schwebten Gondeln über dem See. Aus den bescheidenen Anfängen ist heute der 28 Hektar große Freizeitpark Phantasialand entstanden, der jährlich bis zu 1,75 Millionen Besucher anlockt. Eine steile Karriere für ein „Tagebaurestloch“, wie der See, an dem alles begann, in Fachkreisen genannt wird. Das Gewässer ist ein Relikt aus der Zeit, als auf dem Gelände des Phantasialands noch Braunkohle abgebaut wurde. Zu denen, die daran zu jener Zeit aktiv beteiligt waren, zählte auch die heutige Rheinmetall AG. Die firmierte noch als „Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik A.G.“ und erwarb 1920 eine Mehrheitsbeteiligung an der 1908 gegründeten Braunkohlen- und Brikettfabrik Berggeist AG in Brühl. Mit der Kohleförderung wollte man damals die Energieversorgung des eigenen Stahlwerks sichern. Denn Brennstoff war im Zuge der Industrialisierung immer teurer und zugleich begehrter geworden. Der Tagebau im Rheinischen Braunkohlerevier florierete; 1965 war die Grube Berggeist ausgekohlt und stellte den Betrieb ein. Rheinmetall selbst war allerdings schon wesentlich früher wieder ausgestiegen: Etwa 1925 wurde die Beteiligung wieder abgegeben, die Gründe dafür sind heute nicht mehr erkennbar. Zwei Jahre nach ihrer Stilllegung hatten Schmidt und Löffelhardt die Grube Berggeist bereits zum Märchenpark umfunktioniert. 1974 entwickelte sich dort die erste Wildwasserbahn zum Publikumsmagneten. Über Fahrten durch spritzendes Wasser können die heutigen Besucher natürlich nur müde lächeln. Sie strömen in den „Temple of the Night Hawk“ oder in die Themenwelt „Deep in Africa“ mit der umgekehrten Achterbahn Black Mamba, die sie hoch hinaus und vor allem wild umherwirbelt. Es ist also bis heute viel Action auf dem ehemaligen Rheinmetall-Gelände! **uv**

Rheinmetall-Vorstände landen im Gefängnis

Widerstand gegen die französische Besatzung

Nach der Niederlage des Deutschen Reiches im Ersten Weltkrieg beginnt für Rheinmetall die bis dahin schwerste Phase der Firmengeschichte: Revolution und Straßenkämpfe, Streiks und Werksbesetzungen durch randalierende Arbeiter bestimmen den Alltag. Die Bedingungen des Waffenstillstandes und des Versailler Vertrages verbieten die Waffenproduktion. Das Lebenswerk Heinrich Ehrhardts, der sich 1920 im hohen Alter aus „seiner“ Rheinmetall zurückzieht, scheint zerstört. Den beginnenden Wiederaufbau erlebt er nur noch aus der Ferne, aus Zella-Mehlis, mit. Rheinmetall baut nun in Düsseldorf-Derendorf Lokomotiven, Waggonen und landwirtschaftliche Maschinen: Am 14. Februar 1920 verlässt der erste Waggon das Werk an der Ulmenstraße. Genau vier Monate später, am 14. Juni, wird auch die erste Lokomotive, die Güterzug-Dampflokomotive G 10, an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert. Seit dem Jahre 1922 baut Rheinmetall auch Lokomotiven der Baureihe G 12, die „schwerste Güterlok der Deutschen Reichsbahn und die erste deutsche Einheitslokomotive“, wie der Geschäftsbericht mitteilt. So lukrativ dieser Auftrag auch ist – an einen geordneten Geschäftsaufbau ist zu jener Zeit nicht zu denken. Denn für die Entwicklung des Unternehmens gewinnt ein Ereignis dieser Jahre eine besondere Bedeutung: die Besetzung des Rheinlandes und des Ruhrgebietes durch belgische und französische Truppen am 8. März 1921 wegen unzureichender Vorschläge der deutschen Reichsregierung über die Zahlung der Reparationsforderungen. Zudem wollen sich die Franzosen Kohle- und Erzvorkommen des Ruhrgebiets aneignen. Zu den besetzten Unternehmen im Rheinland gehörten auch die Düsseldorfer Werke der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik. Am 9. Mai 1921 marschieren französische Truppen in das Werk V ein und nehmen dort bis zum 16. September Quartier. Unruhen und Streiks blieben gerade in dieser Zeit weitgehend aus, denn während dieser ersten Epoche der französischen und belgischen Besetzung Düsseldorf herrschte noch eine „prekäre Normalität“ zwischen Besatzungstruppen, der Düsseldorfer Bevölkerung und der Wirtschaft. Das ändert sich jedoch schlagartig, als die Franzosen und Belgier unter dem Vorwand rückständiger Reparationsleistungen am 11. Januar 1923 das komplette Ruhrgebiet besetzen. Rheinmetall bekommt als Lokomotiv- und Waggonbauer für die Besatzungstruppen eine

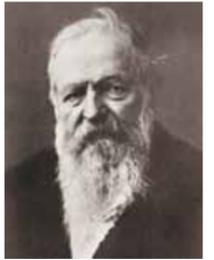
große Bedeutung, da bereits wenige Tage nach der Ruhrgebietsbesetzung die deutschen Eisenbahnarbeiter auf Geheiß der Reichsregierung und des Reichskanzlers Cuno in den passiven Widerstand eintreten. Daraufhin versuchen die Besatzungsmächte, eine eigene Eisenbahnverwaltung, die „regie de chemins de fer de régions occupées“, die so genannte „Regiebahn“, aufzubauen. Sie benötigen dafür eigene Lokomotiven und Waggonen und sind damit auf die Unterstützung Düsseldorfer Unternehmer angewiesen. Genau wie die Leitung des Düsseldorfer Schweißwerkes von Mannesmann weigert sich jedoch der Rheinmetall-Vorstand, mit den Besatzern zusammenzuarbeiten. In einer Werkzeitschrift der späteren Rheinmetall-Borsig wird über den Versuch der französischen und belgischen Truppen berichtet, für die französisch-belgische Regiebahn Lokomotiven zu beschlagnahmen: „Im Lokomotivbau standen ungefähr ein Dutzend Lokomotiven fertig, aber da man im Werk mit solchen Gewaltakten schon gerechnet hatte, waren die entsprechenden Gegenmaßnahmen vorbereitet: die Tore versperrt, die Gleisanlagen und Weichen demoliert und aus den Maschinen selbst betriebswichtige Teile ausgebaut und versteckt.“ Schließlich dringen die Truppen am 17. März 1923 gewaltsam in das Werk ein, legen den gesamten Betrieb still und beschlagnahmen die fertigen Lokomotiven, Güter- und Kesselwagen. Die beiden Rheinmetall-Vorstandsmitglieder Hans Eltze und Hermann Potthoff werden am 23. März und 19. April wegen Sabotage verhaftet und kurzzeitig in der benachbarten „Ulmer Höh“ festgesetzt. Dort sitzen sie „zusammen mit Krupp von Bohlen-Halbach sowie mit Schlagerter und seinen Kameraden“. Eine „geregelter oder gar nutzbringende Fabrikation“ ist unter diesen Umständen unmöglich. Die Produktion liegt weitgehend still, die Belegschaft beschäftigt sich mit Aufräumarbeiten. Im Sommer 1923 wird der passive Widerstand abgebrochen. Dieser Anordnung gemäß beenden auch die Rheinmetall-Mitarbeiter ihren Streik am 26. September des Jahres. Dies bedeutet jedoch nicht die Beendigung der Besetzung einzelner Werkteile durch die französischen und belgischen Truppen. Noch während des ganzen Geschäftsjahres 1924/25 werden große Teile des Düsseldorfer Werkes von französischen Truppen beaufsichtigt. Erst am 6. August 1925 ziehen die Besatzer endgültig ab. **lb**



1928
Walt Disney erfindet die legendäre Micky Maus



1928
Heinrich Ehrhardt stirbt in Zella-Mehlis



1929
25. Oktober: Schwarzer Freitag an der New Yorker Börse, Beginn der Weltwirtschaftskrise



1930
Max Schmeling wird Box-Weltmeister



1931
Das Empire State Building löst das Chrysler Building als höchstes Gebäude der Welt ab

1931
Gründung der Deutschen Vergaser-Gesellschaft mbH in Berlin



1932
Mahatma Gandhi wird von der britischen Kolonialmacht festgenommen und beginnt einen Hungerstreik im Gefängnis (Pune)



1932
Das Luftschiff LZ 127 „Graf Zeppelin“ nimmt den regelmäßigen Luftfahrtdienst nach Südamerika auf



1933
Machtergreifung der Nationalsozialisten unter Adolf Hitler im Deutschen Reich, Ende der Weimarer Republik, Beginn des „Dritten Reichs“

1933
Die Firma Henschel & Sohn AG in Kassel erhält einen ersten Entwicklungsauftrag für den leichten Panzerkampfwagen I

1934
Erste Fernsehübertragung in Deutschland



1935
Die Rassenideologie des NS-Regimes wird in den Nürnberger Gesetzen festgeschrieben

1935
Bei der Karl Schmidt GmbH werden die ersten Aluminium-Gleitlager hergestellt



Überbordende Bürokratie selbst in Kriegszeiten

„Ein Werk oder Berge aus Papier?“



Im Jahr 1943 war die Deutsche Wehrmacht an allen Fronten im Westen und im Osten in schwere Kämpfe verwickelt. Zahllose Mitarbeiter der Rheinmetall-Borsig AG waren zum Fronteinsatz eingezogen, viele von ihnen bereits gefallen. An ihrer Stelle verrichteten Frauen und Zwangsarbeiter ihre Arbeiten in der Rüstungsproduktion. Was bei allem Mangel und Notstand jedoch noch ausgezeichnet zu funktionieren schien, war die Bürokratie. Selbst die für den immer noch erhofften „Endsieg“ notwendige Waffenfertigung wurde durch sie immer wieder ausgebremst. Das betraf sowohl die Beschaffung von Arbeitskräften – selbst die von Zwangsarbeitern –, als auch die Verlegung von Betrieben. Als Großstädte wie Berlin und Düsseldorf Tag und Nacht von alliierten Bombern zerstört wurden, wovon Wohngebäude wie Fabrikanlagen gleichermaßen betroffen waren, bemühten sich die jeweiligen Werkleitungen von Rheinmetall-Borsig, die Fertigung der Flak 8,8 cm und anderer wichtiger Geschütze im vermeintlich sicheren Osten des Reiches in requirierten Fabrikräumen unterzubringen. Dass dies schnell geschehen konnte, um möglichst bald die Produktion Bürokratie. Andererseits blieb den Verwaltern der deutschen Gründlichkeit, die schienen, häufig nichts anderes übrig. Nur so war es zu verhindern, dass sich große Firmen Fabrikräume quasi „auf Vorrat“ sicherten, um an billige Produktionsstätten und -kräfte zu gelangen. Dennoch – irgendwann platzte auch einem der Berliner Werksdirektoren der Kragen. Als es 1942 darum ging, dass die Tochtergesellschaft Maget – der Name stand für „Maschinen- und Gerätebau Tegel“ – ein neues Gebäude errichten musste, um die Produktion des Maschinengewehrs MG 42 erhöhen zu können, verlangte das Bauaufsichtsamt die üblichen Papiere. Sie betrafen die Statik des Gebäudes, die Geländebeschaffenheit, die Höhe, die vorgesehene Produktionstätigkeit und, und, und... Der Vorgang zog sich wie viele andere kriegswichtige Vorgänge quälend in die Länge. Schließlich schaltete sich Geschäftsführer Priebe ein und schrieb in einem geharnischten Brief: „Wollen Sie, dass wir Ihnen schnellstmöglichst ein Werk zur MG-Fertigung aufbauen, oder dass wir Ihnen einen Lastwagen voll Papier vor die Tür stellen?“ Dies zeigte offenbar Wirkung – bereits wenige Monate später war der Bau abgeschlossen, und die Produktion konnte beginnen. lb

wieder aufzunehmen, verhinderte einige Male die auch in Zeiten der Diktatur ausgezeichnet zu funktionieren schienen, häufig nichts anderes übrig. Nur so war es zu verhindern, dass sich große Firmen Fabrikräume quasi „auf Vorrat“ sicherten, um an billige Produktionsstätten und -kräfte zu gelangen. Dennoch – irgendwann platzte auch einem der Berliner Werksdirektoren der Kragen. Als es 1942 darum ging, dass die Tochtergesellschaft Maget – der Name stand für „Maschinen- und Gerätebau Tegel“ – ein neues Gebäude errichten musste, um die Produktion des Maschinengewehrs MG 42 erhöhen zu können, verlangte das Bauaufsichtsamt die üblichen Papiere. Sie betrafen die Statik des Gebäudes, die Geländebeschaffenheit, die Höhe, die vorgesehene Produktionstätigkeit und, und, und... Der Vorgang zog sich wie viele andere kriegswichtige Vorgänge quälend in die Länge. Schließlich schaltete sich Geschäftsführer Priebe ein und schrieb in einem geharnischten Brief: „Wollen Sie, dass wir Ihnen schnellstmöglichst ein Werk zur MG-Fertigung aufbauen, oder dass wir Ihnen einen Lastwagen voll Papier vor die Tür stellen?“ Dies zeigte offenbar Wirkung – bereits wenige Monate später war der Bau abgeschlossen, und die Produktion konnte beginnen. lb

Ein ehemaliger Zwangsarbeiter erinnert sich

„Ich träume von Lager weggehen“



Zahllose Zwangsarbeiter waren während des Zweiten Weltkrieges bei Rheinmetall-Borsig beschäftigt. Wir wussten nicht viel über ihr Schicksal, wenn uns nicht einige von ihnen Briefe geschrieben hätten, in denen sie ihr Schicksal erzählten. Sie taten dies, weil sie von Rheinmetall eine Bescheinigung benötigten, dass sie Zwangsarbeit hatten leisten müssen, um aus dem 1999 eingerichteten Stiftungsfonds der Bundesregierung und der deutschen Wirtschaft Entschädigungsgelder zu erhalten.

Einer von ihnen war Sascha A., der im Werk Düsseldorf-Derendorf an der Hobelbank arbeitete. Er erinnerte sich an seine deutschen Arbeitskollegen: „Die deutschen Arbeiter waren gutherzig und gütigen. Sie gaben uns das Essen.“ Über zwei seiner Arbeitskollegen schrieb er dagegen: „Neben mir arbeiteten zwei junge Deutschen: Otto und Kurt. Otto – Intelligenz in Brille und Faschist, der alle Kommunisten im Ostfront schießen wollte.“ Damit sagt A. nicht, dass er von ihnen schlecht behandelt worden sei. Sein Meister Johann war Parteimitglied, aber in den Augen von A. kein Unmensch. Er beschrieb ihn als einen „Mann von kleinem Wuchs mit faschistischen Abzeichen auf seinem Anzug. Er war sehr streng, aber ehrlich.“

Eine Geschichte, die angesichts des großen Leids, das Zwangsarbeiter auch bei Rheinmetall in Düsseldorf, Berlin und anderswo widerfahren ist, ist besonders anrührend: „Ich liebte malen. Ich begann französische Arbeiter zu malen. Und sie begannen diese Porträts nach ihren Heimat Frankreich zu schicken. Sie gaben mir die Bleistifte und Papier. Für meine Arbeiten bezahlen sie von Brot, Zigaretten, Konserven.“ Wo A. diese Bilder gemalt hatte, ob im Zwangsarbeiterlager an der Grashofstraße oder im Werk selbst während der Pausen, verrät er nicht. Allerdings blieb das Hobby des talentierten Zwangsarbeiters nicht unentdeckt. „Der Meister erfuhr alles. Er zeigte mir Foto eines Mädchens 5 Jahre alt. Ich bin einverstanden Porträt dieses Mädchens zu malen. Dieses Mädchen wurde gestorben. Ich habe Porträt dieses Mädchens im Speisesaal für Deutschen gemalt.“

Die Tatsache, dass der Meister Johann Sascha A. in den Speisesaal der Deutschen hineingelassen hat, gibt uns einen Hinweis darauf, dass die Ausländer üblicherweise keinen Zutritt zu diesem Raum hatten. Stattdessen besaßen sie einen eigenen Speiseraum. Auch sonst durften die Zwangsarbeiter nicht die Sozialräume der Deutschen nutzen; auf den Plänen des Werkes Düsseldorf-Derendorf sind gesonderte Aufenthaltsräume für Ostarbeiter eingezeichnet.

Eine andere Geschichte, die Sascha A. aufschrieb, handelte von einem missglückten Fluchtversuch aus dem Gefangenenlager: „Ich träume aus Lager weggehen. Mein Traum verwirklicht. Ich war auf der Straße neben Akademie der Kunst. Ich bewundere mich mit Gemälde der deutschen Maler. Mir ergreifen die Polizisten und brachten mich in Gestapo.“ Wie mochte die Gestapo mit Sascha A. umgegangen sein? Warum schwieg er darüber? Vielleicht war das nachfolgende Erlebnis zu schrecklich, um sich noch einmal daran erinnern zu wollen... cl

1936 Olympische Winterspiele in Garmisch-Partenkirchen und Olympische Sommerspiele in Berlin unter Einfluss der nationalsozialistischen Propaganda	1936 Die Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik AG und die A. Borsig Maschinenbau AG in Berlin fusionieren zur Rheinmetall-Borsig AG
Der Afroamerikaner Jesse Owens wird erfolgreichster Athlet der Olympischen Sommerspiele	An den Olympischen Sommerspielen in Berlin nimmt die Düsseldorfer Rheinmetall-Borsig-Mitarbeiterin und Rückenschwimmerin Anny Stolte teil
„Reichspogromnacht“ vom 9. auf 10. November	1937 In Unterlüß ereignet sich das größte Explosionsunglück in der Geschichte Rheinmetalls, das 14 Todesopfer fordert
Beginn des 2. Weltkrieges in Europa durch Angriff der Wehrmacht auf Polen am 1. September	1938 In Aschau am Inn wird ein Werk zur Herstellung von Nitrocellulose errichtet
Erstes McDonald's-Restaurant wird von den Brüdern Richard und Maurice McDonald in San Bernardino (Kalifornien) eröffnet	1939 Rheinmetall-Borsig wird dem größten deutschen Konzern, der „Reichswerke AG Hermann Göring“, zugeordnet
Kolbenschmidt liefert den ersten Großkolben mit über 500 mm Durchmesser aus	1940 Charlie Chaplins berühmte Filmsatire auf Adolf Hitler, „Der große Diktator“, läuft in New York
Konrad Zuse stellt am 12. Mai die Rechenmaschine Z3, den weltweit ersten funktionsfähigen Digitalrechner, vor	1941 Rheinmetall-Borsig beginnt mit der Entwicklung der vierstufigen Feststoff-Fernziel-Rakete „Rheinbote“
Am 1. Januar unterzeichnen 26 Staaten die Gründungserklärung der Vereinten Nationen in Washington, D.C.	1942 Höveler & Dieckhaus in Papenburg nimmt die Gleitlagerproduktion auf
Aufstand im Warschauer Ghetto beginnt am 19. April	1943 Luftangriffe auf die Werke der Rheinmetall-Borsig in Düsseldorf und Berlin richten große Zerstörungen an
Gescheitertes Attentat auf Hitler am 20. Juli durch Claus Schenk Graf von Stauffenberg	1944 Die Produktion von Vergasern der Deutschen Vergaser-Gesellschaft wird von Berlin in die Lausitz verlagert
Befreiung des größten deutschen Vernichtungslagers Auschwitz-Birkenau durch die Rote Armee am 27. Januar 1945, anschließend Information der Weltöffentlichkeit über die Gräueltaten	1945 In der Wüste von New Mexico (USA) wird am 16. Juli im Rahmen des Manhattan-Projekts erstmals eine Atombombe gezündet

Nach Kriegsende wird die Rheinmetall-Borsig AG von den Siegermächten beschlagnahmt, die Werke werden besetzt



Die Enteignung der Bauern von Brambostel

„Das Betreten Ihres Hofes ist untersagt!“

Hartmut und Heinrich Johannes aus Brambostel sind nur weitläufig miteinander verwandt. Aber sie sind mit ihren landwirtschaftlichen Betrieben Nachbarn, und sie haben eines gemeinsam: eine Vergangenheit, in der ihre Familien von ihren Höfen „Brambostel 2“ und „Brambostel 3“ vertrieben wurden.

Während des Zweiten Weltkrieges laufen die Entwicklungs-, Produktions- und Erprobungsaktivitäten der Rheinmetall-Borsig AG auf Hochtouren. Aber nicht nur das: Auch die Reichswehr hat den Schießplatz in Unterlüß für eigene Zwecke in Beschlag genommen. Von der Lorenzstellung, westlich der Hauptfeuerstellung gelegen, feuert die Luftwaffe, von der Feuerstellung „Gut Mitte“ das Heer auf die einzige Schießbahn. Insgesamt werden von 20 Feuerstellungen aus stündlich 2000 Schuss abgegeben. Nur 20 Prozent aller Schießversuche führt Rheinmetall-Borsig selbst in Unterlüß durch. Heer, Luftwaffe und Marine nehmen, was die Abfolge und auch die Gefährdungen durch das Schießen angeht, weder Rücksicht aufeinander noch auf Rheinmetall: Da müssen Treffbilder aufgenommen, verfeuerte Geschosse wiedergesucht oder besondere Sprengversuche durchgeführt werden; und dazu muss das Schießen jedes Mal von jeder der Feuerstellungen unterbleiben. Deswegen wird 1941 eine zweite Schießbahn projektiert, die allerdings Probleme mit sich bringt: Die Auftrefffläche liegt in einem Gebiet, in dem sich mehrere bewohnte und bewirtschaftete Bauernhöfe der Gemeinde Brambostel befinden.

Anfangs müssen die Bewohner von Brambostel ihre Häuser und Höfe nur zu Schießzeiten verlassen. „Der Ort wurde abgesperrt, und niemand durfte hinein“, erinnert sich Hartmut Johannes. Am 6. November 1942 wird per Enteignungsverfügung der Reichsstelle für Landbeschaffung Rheinmetall-Borsig der Besitz in Brambostel zugesprochen. Von da an ist es den Familien streng verboten, die Grundstücke wieder zu betreten. Die meisten Häuser werden abgebrochen, große Waldbestände für die Anlage der Schießbahn und der Auftreffflächen abgeholzt, Holz und Baumaterial verkauft. Der Grund und Boden ist damit entwertet. Außerdem wird eine Strafkompanie aus Torgau in der eigens dafür umgebauten Scheune von Albert Johannes untergebracht. Hartmut und Heinrich Johannes sind

noch Kleinkinder, als ihre Väter Ernst und Albert Johannes zusammen mit ihren Familien die Höfe in Brambostel verlassen müssen. Während Albert Johannes mit seiner Familie tatsächlich umgesiedelt wird und seit Juli 1944 einen Hof im Kreis Lüneburg bewohnt – dessen Besitzer wiederum ebenfalls enteignet und als feindlicher Brite interniert wird –, wird für Ernst Johannes bis Kriegsende kein Ersatzhof gefunden. „Wir blieben bei Bekannten und Freunden in Eimke“, erzählt sein Sohn Hartmut. „Gelebt haben wir unter anderem von der Jagd – schwarz natürlich. Die Jagd gehörte ja auch Rheinmetall. Unser Eigentum war an verschiedenen Stellen untergebracht. Bei der Verteidigung von Eimke gegen die Briten ist dann sehr vieles verbrannt.“ Albert Johannes muss mit seiner Frau und den Söhnen Heinrich und Alfred direkt nach Kriegsende den Ersatzhof wieder

verlassen. Die britische Besatzungsbehörde gibt dem vorherigen befreiten Eigentümer sofort wieder seinen Besitz zurück.

Am 25. Mai 1945 teilt Rheinmetall-Borsig Ernst und Albert Johannes mit, „dass wir auf eine weitere Benutzung Ihres Grundstückes in Brambostel keinen Anspruch mehr erheben“. Aber die Rückkehr der Familien ist mit vielen Schwierigkeiten verbunden. Ehemalige Brambosteler leben nun gemeinsam mit Flüchtlingen auf den zerstörten Höfen, ohne Strom und ohne die Möglichkeit, die Felder ordnungsgemäß zu bestellen. Ein Architekt aus Munster wird mit dem Wiederaufbau der Wohn- und Wirtschaftsgebäude beauftragt. Außerdem sorgt ein britischer Major dafür, dass mit einem kleinen Schützenpanzer die verwilderten Felder gepflügt werden. Die Kosten für den Wiederaufbau soll eigentlich Rheinmetall tragen, aber deren Vermögen ist durch die Alliierten gesperrt.

Später erklärt das Unternehmen, dass die Enteignung auf Verlangen der Marineleitung geschehen ist und Rheinmetall selbst nur Kosten, aber keinen eigenen Profit gehabt hat. Die enteigneten Bauern bestehen dennoch auf ihrem Geld und klagen nach zehn Jahren erfolgreich einen Teil davon ein.

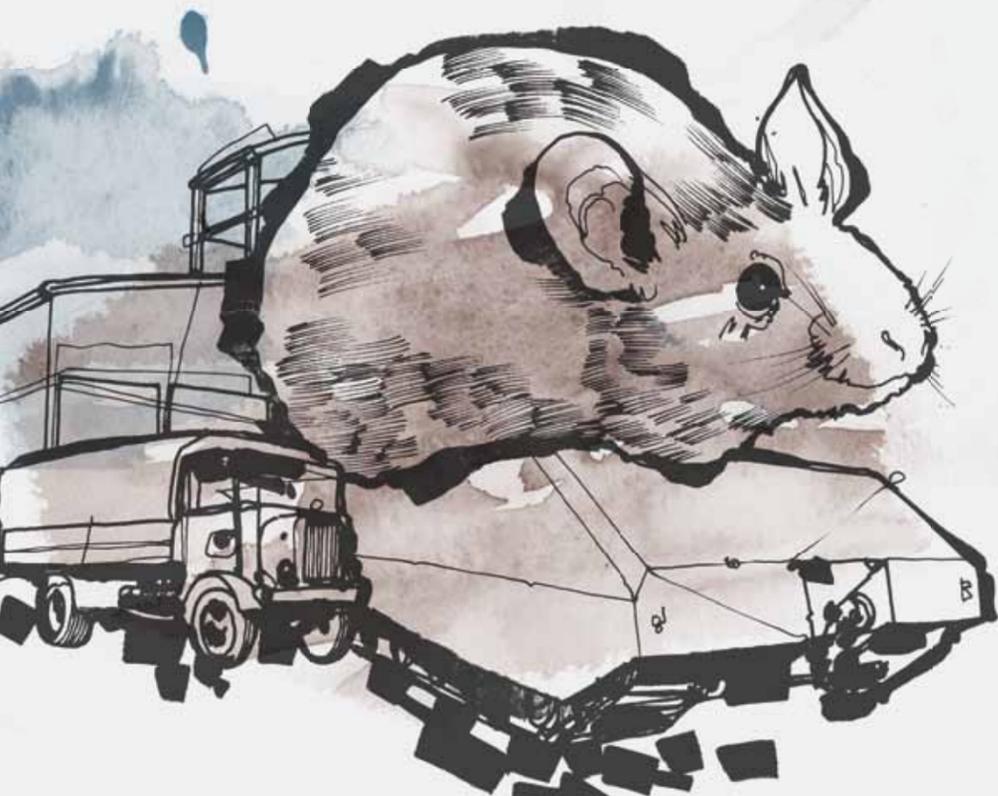
Ressentiments gegenüber Rheinmetall haben weder Albert noch Ernst Johannes nach ihrer Rückkehr gehabt. „Mein Vater Albert“, so berichtet Heinrich Johannes, „hat sich immer auf den Standpunkt gestellt: Rheinmetall hat den Krieg genauso verloren wie alle anderen in Deutschland auch. Er wollte nicht aggressiv gegen Rheinmetall in der Entschädigungsfrage vorgehen, auch nicht im Verein mit der britischen Besatzungsmacht.“ Und Hartmut Johannes ergänzt: „Mein Vater Ernst war nicht an der Front. Wegen dieser ganzen Umsiedlungsgeschichte war er u. k. gestellt. Seine Kameraden, mit denen er seine Wehrmachts-Ausbildung gemacht hatte, sind sämtlich an der Ostfront gefallen. Mein Vater hat überlebt – wegen der Enteignung. Das hat er nicht vergessen.“

Die zweite Schießbahn gibt es heute nicht mehr. Und die Höfe Johannes sind seit langem wieder in Betrieb. Die Erinnerung an die Vertreibung der Familien ist jedoch noch lebendig. „Wir hegen keinerlei Groll gegen Rheinmetall“, versichern beide Söhne. Mehr noch: Alfred Johannes, der jüngere Bruder von Heinrich Johannes, war selbst 37 Jahre bei Rheinmetall beschäftigt. **cl**

Als die „Mäuschen“ durch die Halle schwebten

Ungewöhnliches konnten die Besucher einer Kino-Wochenschau des Jahres 1941 erblicken: Gezeigt wurde eine Fabrikationshalle, in der tonnenschwere Panzerfahrzeuge für die Wehrmacht an Ketten von einem Arbeitsplatz zum anderen schwebten. Was die Zuschauer nicht wussten – und auch nicht wissen durften: Bei der Fabrik handelte es sich um die Firma Altmärkische Kettenwerke in Berlin, kurz: Alkett, eine Tochtergesellschaft der Rheinmetall-Borsig AG. Hitlers Gigantomanie kannte keine Grenzen. Dies wird

nicht nur in den Architekturplänen deutlich, die Albert Speer für ihn entwarf. Auch in der Waffentechnik musste es das größte Projekt sein, das jemals gebaut wurde. Ein Ergebnis dieses Größenwahns war der von Rheinmetall-Borsig gebaute Riesenmörser „Karl“, der – der Krupp’schen „Dicken Bertha“ aus dem 1. Weltkrieg nachempfunden – 40-cm-Geschosse auf die Festung Sewastopol auf der Krim abschoss. Ein anderes war der Panzer „Maus“, nach anderen Quellen auch „Mäuschen“ genannt. Dieser Panzer war keineswegs besonders klein, und damit wendig, schnell, erst spät sichtbar oder welche Vorteile sonst denkbar waren. Nein – es sollte der größte überhaupt gebaute Panzer werden, den die Feinde des Reiches jemals gesehen hatten. Die Konstruktion stammte von Porsche und sollte ursprünglich „Mammut“ heißen, doch „Maus“ schien als Tarnname passender. Das Fahrzeug war mehr als zehn Meter lang, etwa 3,70 Meter breit und 3,80 Meter hoch. Bei einem Gewicht von 188 Tonnen – zum Vergleich: Der Kampfpanzer „Leopard 2 A6“ bringt 62 Tonnen auf die Waage – benötigte er einen 1080 PS starken Motor, um sich in Bewegung setzen zu können. Im Gelände verbrauchte der Motor auf 100 Kilometern 3800 Liter Diesel – eine Fahrt würde heute fast 5000 € kosten. Angesichts des Treibstoffmangels wäre es unmöglich gewesen, eine ganze Panzerflotte im Einsatz zu betreiben. Genau wie der Mörser „Karl“ wäre es nur möglich gewesen, die „Maus“ auf einem Eisenbahnzug an die Front zu schaffen. Aber viele Brücken hätten das Gewicht nicht ausgehalten, und viele Tunnel wären zu schmal oder zu niedrig gewesen. Die deutsche Wehrmacht bestellte 150 Fahrzeuge dieser überschweren Panzer. Sieben Exemplare wurde aufgelegt, zwei Prototypen wurden fertig gebaut, der erste davon auf Heiligabend 1943; der übrige Auftrag wurde 1944 storniert. An die Front geschickt wurde die „Maus“ nie, der Panzer kam über die Erprobungsphase nicht hinaus. Ein Exemplar der beiden „Maus“-Prototypen ist übrigens noch vorhanden: Die Sowjets erbeuteten das erhaltene gebliebene Probeexemplar der Alkett; die Fahrzeughülle ist im Panzermuseum Kubinka bei Moskau ausgestellt. **cl**





Mit Elektrokran von Rheinmetall

Ordnung im Heidelberger Hafen

Der Blick vom Heidelberger Schloss auf den Neckar ist weltberühmt. Verkehren auf dem natürlichen Flusslauf hauptsächlich Sport- und Ausflugsboote, nutzen Frachtschiffe den kanalisiertem Teil des Neckars. Zum Be- und Entladen steuern sie zum Beispiel den Binnenhafen an der Staustufe Wiblingen an. Dort herrschte in den 1950er Jahren reges Treiben.

Beim Umschlag von Kohle, Koks, Kies, Sand, Gips und Stückgütern wollte die Rheinmetall A.G. behilflich sein. In Düsseldorf gab man nach dem Ende des 2. Weltkriegs die Devise aus, verstärkt zivile Geschäftsfelder zu erschließen, um das Werk auszulasten. Ein Vorhaben, dessen wirtschaftlicher Erfolg – vorsichtig ausgedrückt – zweifelhaft erschien. Der Vorstand ließ sich jedoch nicht beirren und gründete die „Abteilung T/V (Transport- und Ver-

ladeeinrichtungen, die Red.) und fahrbare Krane“.

Dort ging im November 1951 die Bestellung des 5-t-Elektrokrans mit Verladebrücke für den Binnenhafen in Heidelberg ein. Auftraggeber waren die Stadtwerke, die am Binnenhafen ursprünglich die Kohlen für den Eigenbedarf des Gas- und Fernheizwerkes ausluden. Schnell erkannten sie jedoch das Potenzial des Umschlagplatzes und weiteten ihre Aktivitäten aus. Die dafür notwendige leistungsfähige Rheinmetall-Krananlage nahm im Dezember 1952 ihren Betrieb auf.

Im Südwesten Deutschlands war man voll des Lobes für Rheinmetall. „Mit Hilfe der Verladebrücke“, so weist der Geschäftsbericht der Heidelberger Stadtwerke von 1952 aus, „ist es möglich geworden, das vorhandene Gelände für Zwischenlagerungen weit besser auszunutzen und einen

zweiten Umschlag ohne größere Zeitverluste durchzuführen“. Man kommt zu dem Schluss, dass „die eingesetzte Verladebrücke sich nicht nur in technischer, sondern auch in wirtschaftlicher Hinsicht außerordentlich bewährt“. Der Return on Investment (ROI) war also gewährleistet.

Auf das Kranbau-Geschäft in Düsseldorf traf diese positive Einschätzung leider nicht zu. So entschied man sich bei der Rheinmetall A.G., die chronisch defizitäre „Abteilung T/V und fahrbare Krane“ trotz höchster Kundenzufriedenheit wieder zu schließen. Nüchtern vermerkt der Rheinmetall-Vorstandsbericht von 1954: „Die Abteilung T/V und fahrbare Krane befindet sich im Auslaufen.“ Trösten mag die hochgelobten Kranbauer, dass dank ihrer Anlage in Heidelberg bedeutend mehr Schiffe voll beladen auslaufen konnten... **uv**



Waffenproduktion:

Niemals mehr ... oder doch?

Zwischen 1945 und 1956 vollzog sich in Westdeutschland eine bemerkenswerte Trendwende, was die Wiederbewaffnung betraf: Im Bundestag wurde sie am 16. Dezember 1949 noch von allen Fraktionen einmütig abgelehnt; doch schon drei Jahre später, als nach dem Ausbruch des Korea-Krieges auch der „Kalte Krieg“ Realität geworden war, stimmte der Bundestag im Februar 1952 dem westdeutschen Verteidigungsbeitrag zu. Die Rheinmetall-Borsig AG sah sich schon längst wieder als eines der Unternehmen, die für eine Wiederbewaffnung herangezogen werden sollten – nur deswegen wurde der Standort in Düsseldorf künstlich am Leben erhalten. Aber in der Öffentlichkeit war dieses Thema tabu. Zu jeder Gelegenheit verkündete der damalige Vorstandsvorsitzende Dr. Werner Köttgen, Rheinmetall werde sich auf die zivilen Märkte konzentrieren. Es gab drei gute Gründe, sich derart ambivalent zu verhalten. Erstens: Die Bundesrepublik Deutschland war Mehrheitseigentümer von Rheinmetall. Und (der damalige) Finanzminister Fritz Schäffer hatte deutlich zu verstehen gegeben, dass Bonn nicht bereit sei, in eine eigene wehrtechnische Fertigung zu investieren und die Bundeswehr durch Auslandseinkäufe zu bewaffnen. Zweitens befand sich der Bund in Verhandlungen mit mehreren Interessenten über den Verkauf der Rheinmetall-Borsig AG, die durch eine Diskussion über die Wehrfertigung nicht gestört werden durften. Und drittens besaß Rheinmetall-Borsig noch das Werk in Berlin-Tegel. Und jede Äußerung, die auch nur entfernt darauf hinweisen konnte, dass in Berlin eine – von den Alliierten verbotene – Wehrfertigung stattfinden sollte, wurde von der DDR-Presse begierig ausgeschlachtet. 1956 jedoch erwarb die Röchling-Gruppe Rheinmetall; nahezu gleichzeitig wurde das Borsig-Werk an den Salzgitter-Konzern verkauft. Danach konnte die privatisierte Rheinmetall unbelastet mit der Fertigung für die Bundeswehr und die Nato-Staaten beginnen. **lb**



1946
Schaffung einer Nachkriegsordnung für die Welt durch die Siegerkoalition der vier Alliierten USA, Sowjetunion, Großbritannien und Frankreich

Winston Churchill warnt vor sowjetischer Macht in Europa und spricht vom „Eisernen Vorhang“

1947
US-Außenminister George C. Marshall gibt die Grundlagen des Marshall-Planes zur Unterstützung Europas bekannt



1948
Mahatma Gandhi wird am 30. Januar erschossen

1949
Gründung der Nato am 4. April

Konrad Adenauer wird am 15. September erster Bundeskanzler der Bundesrepublik Deutschland



1950
Rheinmetall beginnt in Düsseldorf mit der Produktion von Transport- und Verladeeinrichtungen

1951
Carl Djerassi, Gregory Pincus und John Rock entwickeln die erste Antibabypille

Rheinmetall beginnt in Düsseldorf mit der Herstellung von Büromaschinen

1946
Für die Werke der Rheinmetall-Borsig AG wird der Demontagebefehl erteilt, der bis 1949 auch teilweise durchgeführt wird

Alfred Pierburg richtet in der Firma Robert Kahrman Nettetall-Lobberich eine Vergaserfertigung ein

1947
Alfred Pierburg gründet in Neuss die Deutsche Vergaser Gesellschaft neu

1948
Blockade West-Berlins durch die Sowjetunion, Einrichtung der Berliner Luftbrücke durch die Westmächte

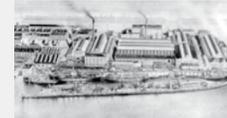
In Kiel wird die Maschinenbau Kiel AG (MaK) gegründet, bei der Lokomotiven und Motoren hergestellt werden

1949
Mao Zedong proklamiert die Volksrepublik China und errichtet einen kommunistischen Staat

In Trittau macht sich Hanns-Jürgen Diederichs als Hersteller von Feuerwerk selbständig

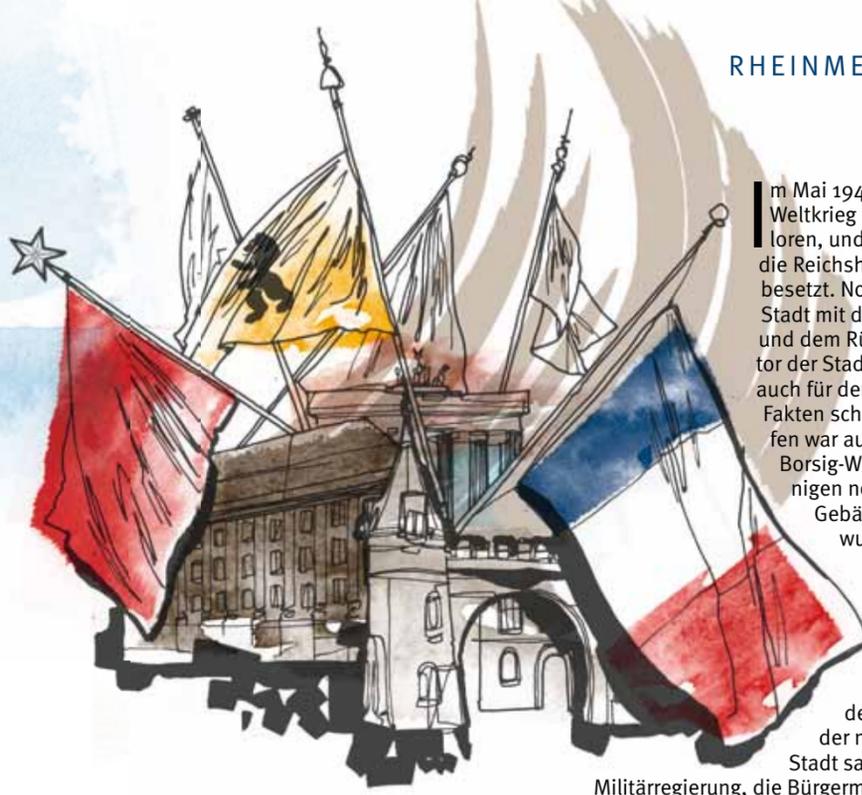
1950
Kolbenschmidt gießt in Neckarsulm den ersten Zylinderkopf für Porsche

1951
Die Atlas-Werke in Bremen beginnen mit der Herstellung von Radargeräten



Dallas in Unterlüß

1859 war in der Lüneburger Heide das Ölfieber ausgebrochen – auf der Suche nach Braunkohle wurde in Wietze, 20 Kilometer westlich von Celle, das „schwarze Gold“ entdeckt. Auch unter dem Schießplatz von Rheinmetall in Unterlüß vermutete man reiche Vorkommen. Erste Bohrungen blieben 1922 jedoch ergebnislos. Als nach dem Ende des 2. Weltkrieges Rheinmetall die eigene Benutzung des Platzes verboten war, wollte man 1952 erneut unter der Schießbahn nach Öl bohren. Zunächst gab der Bund, der nicht mehr an eine militärische Nutzung des Erprobungsgeländes dachte, seine Zustimmung. Aber mit der Gründung der Bundeswehr drehte sich der Wind – ein kleines Dallas wurde Unterlüß nicht. Und die Südheide nicht Texas: 1963 wurden die Bohrungen wegen zu geringer Fördermengen eingestellt. **cl**



Im Mai 1945 war der Zweite Weltkrieg für Deutschland verloren, und die Rote Armee hatte die Reichshauptstadt Berlin besetzt. Noch vor der Teilung der Stadt mit den anderen Alliierten und dem Rückzug in den Ostsektor der Stadt konnten die Sowjets auch für den späteren Westteil Fakten schaffen. Davon betroffen war auch das Rheinmetall-Borsig-Werk in Tegel: Die wenigen noch nutzungsfähigen Gebäude und Maschinen wurden von Sommer 1945 an zum Zankapfel, um den sich die sowjetische Militäradministration, der so genannte Notvorstand der Rheinmetall-Borsig, der nun im Ostteil der Stadt saß, die Französische

Alliiertes Hickhack

„Gebt uns unser Werk zurück!“

Militärregierung, die Bürgermeisterei Tegel, der Magistrat der Stadt Berlin und der Treuhänder für das Westvermögen von Rheinmetall-Borsig stritten wie die Kesselflicker – und das vor der Kullisse einer schier hoffnungslos zerstörten Stadt. Im Nachhinein ist das Chaos, das seinerzeit um das Tegeler Werk herrschte, nur schwer zu überblicken. Im Wesentlichen ging es allen Beteiligten darum, die noch vorhandenen Vermögenswerte zu retten oder an sich zu reißen. Zunächst versuchten die Tegeler Bürgermeisterei und dann, nach seiner Einsetzung, der Magistrat von Berlin, das Tegeler Werk als Städtischen Reparaturbetrieb (u.a. für die Wiederinstandsetzung des Verkehrsnetzes) zu requirieren. Dem gegenüber standen zuerst die Reparationsforderungen der Sowjets, dann, nach dem 30. Juni 1945, die der Franzosen. Diese stimmten zunächst zu, den Tegeler Betrieb für die Wiederinstandsetzungsarbeiten in Berlin heranzuziehen. Als sich aber herausstellte, dass die meisten anfallenden Arbeiten aus SBZ-Aufträgen stammten, zogen sie ihre Zustimmung wieder zurück. Das Werk wurde 1947 – wie zuvor von der Roten Armee – militärisch besetzt, eine Demontage eingeleitet, aber letzten Endes nicht durchgeführt. Offenbar wollten die Franzosen die in Tegel vorhandenen Facharbeiter dazu bewegen, in Frankreich tätig zu werden, um deren Know-how abzuschöpfen, was jedoch nicht gelang. Schließlich überließen die Franzosen das Werk der Berliner Maschinenbaufirma Schwartzkopff, die wiederum für den Magistrat der Stadt Reparaturarbeiten durchführte. Ordnung kehrte erst nach dem „Petersberger Abkommen“ vom 22. November 1949 ein: Die Demontage wurde gestoppt, und das Tegeler Werk erhielt die Betriebserlaubnis. Mit den traditionellen Maschinenbauprodukten, die neben dem früheren Lokomotivbau der Stolz der früheren Borsig-Werke gewesen waren, konnten die Tegeler Arbeiter nun am Wiederaufbau von Berlin aktiv teilnehmen. **lb**

So mancher, der am Abend des 24. August 1949 vor seinem Radiogerät saß, staunte wohl bei dem, was es da zu hören gab. Ein gewisser Arnold von Borsig, Mitglied einer in Berlin stadtbekannteren früheren Industriellenfamilie, verkündete über den Rias-Sender, die Borsigs seinen im Jahre 1933 vom Deutschen Reich und der Firma Rheinmetall quasi enteignet worden, als Rheinmetall in den Besitz des Werkes in Berlin-Tegel kam. Mit Hilfe der französischen Militärregierung und des Berliner Magistrats hatte v. Borsig Rheinmetall verklagen wollen. Daraus sei jedoch nichts geworden, weil auch die Stadt Berlin und die Franzosen nur ihre eigenen Interessen verfolgten.

Aber wie kam Arnold v. Borsig überhaupt auf diese Idee? Springen wir ein paar Jahre zurück: Im Jahre 1930 war der traditionsreiche Lokomotivhersteller Borsig aufgrund der Weltwirtschaftskrise bankrott; selbst der Verkauf der Lokomotivsparte hatte nichts daran geändert. In Tegel hatten nun die Gläubigerbanken das Sagen. Die Familie von Borsig hatte zuvor versucht, die Firma an ein niederländisches Finanzkonsortium zu verkaufen. Fast wäre dies auch geglückt, aber die neuen nationalsozialistischen Machthaber hatten die Werksanlagen längst für die Rüstungsindustrie eingeplant. Einer der Interessenten, der bereit war, in Tegel zu investieren, war Rheinmetall. Das Reich seinerseits übte auf den dortigen Vorstand Druck aus, in Berlin zu produzieren, wenn Rheinmetall überhaupt an der Wiederbewaffnung des Reiches beteiligt sein wolle. Unabhängig davon, dass bei einem Verkauf (an wen und zu welchem Preis auch immer) die Familie von Borsig ohnehin kaum etwas vom Erlös gesehen hätte, da es allein die Gläubiger waren, die vom Verkauf profitierten – nach 1945 versuchte die Familie, wegen angeblicher Sittenwidrigkeit die Verträge von 1933 annullieren zu lassen. Vergeblich – viele der damaligen Vorkommnisse waren aufgrund der Kriegswirren nicht mehr nachvollziehbar. Aber Arnold v. Borsig gab nicht auf und wandte sich an die Öffentlichkeit. 1950 einigte er sich mit Rheinmetall auf einen Vergleich. Auch wenn ein Prozess für ihn aussichtslos gewesen wäre, ließ es sich Rheinmetall 150 000 DM West kosten, um den Querulanten los zu sein. **cl**

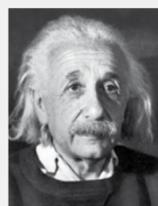


1953
Erstbesteigung des Mount Everest (8848 m) durch Edmund Hillary und Tenzing Norgay



1954
Theodor Heuss wird erster Bundespräsident

In Pariser Verträgen werden die Wiederbewaffnung der Bundesrepublik Deutschland und die Aufnahme in die Nato beschlossen



1955
Gründung der Bundeswehr am 2. Januar

Tod von Albert Einstein, Physiker und Verfasser der Relativitätstheorie, und Thomas Mann, deutscher Schriftsteller und Literatur-Nobelpreisträger

Entstalinisierung und Außenpolitik der friedlichen Koexistenz unter Nikita Chruschtschow in der Sowjetunion

Blutige Niederschlagung von Posener Aufstand und Ungarnaufstand durch Sowjetarmee

1956
Tod des Schriftstellers Bertolt Brecht



1952
6. Februar: Elisabeth II. wird Königin und Staatsoberhaupt des Vereinigten Königreichs und der Länder des Commonwealth



1953
Tod Josef Stalins, Nachfolger wird Nikita Chruschtschow
Volksaufstand in der DDR am 17. Juni
Oerlikon errichtet in Ochsenboden ein Erprobungszentrum für Geschütze und Munition

1954
Wunder von Bern: Deutsche Fußball-Nationalmannschaft wird erstmals Weltmeister
Ernest Hemingway erhält den Literatur-Nobelpreis
Ein großer Teil der zivilen Fertigung von Rheinmetall in Düsseldorf wird wegen Unwirtschaftlichkeit wieder stillgelegt

Die Nitrochemie in Aschau nimmt eine Produktionsanlage für einbasige Treibladungspulver in Betrieb
Kolbenschmidt erwirbt eine Lizenz für ein Aluminium-Niederdruck-Gussverfahren

1955
Rheinmetall erwirbt die Lizenzrechte zur Fertigung des MG 42



Die Familiengruppe Röchling erwirbt die Mehrheit an der Rheinmetall-Borsig AG

1956
Nach dem Verkauf von Borsig an die Salzgitter-Gruppe wird die Rheinmetall-Borsig AG umbenannt in Rheinmetall Berlin AG

Der erste Solex-Registervergaser von Pierburg wird in Großserie gefertigt



Seltsame Knallbonbons

An einem Rosenmontag in den 30er Jahren schoss eine Rheinmetall-Kanone Bonbons durch die Luft. Die Abschussvorrichtung entstand im Auftrag der Düsseldorfer Prinzengarde. Eine ballistisch durchaus anspruchsvolle Aufgabe, da die Kanone knallen sollte, ohne dass die Bonbons nach Pulver schmeckten. Zudem durften die fliegenden Süßigkeiten keinen Karnevalisten verletzen. Natürlich übertraf die Kanone alle Erwartungen, denn an ihrer Konstruktion hatte Prof. Dr. e. h. Carl Waninger – führender Marine-Konstrukteur der 1920er und 1930er bei Rheinmetall – maßgeblich mitgewirkt. In seinen Memoiren mit dem treffenden Titel „Knallbonbons“ überliefert der spätere Wehrtechnik-Geschäftsführer (Rheinmetall GmbH) diese Geschichte der staunenden Nachwelt. „Die merkwürdigen Kanonaden eines alten Konstrukteurs“, so der Untertitel des Buches, umfassen stolze 249 Seiten, in denen „der Verfasser“ gerne von sich in der dritten Person schreibt, durchaus lobend, wie der geneigte Leser schnell feststellt. Technisch Interessierte finden in dem Buch detaillierte Beschreibungen zahlreicher patentierter Konstruktionen des Professors mit dem Rauschbart. Dass ihn seine Mitarbeiter aufgrund seiner Haarpracht auch „Kanonen-Christus“ nannten, hielt Carl Waninger für erwähnenswert – und sicher auch für angemessen. **uv**

Der Kartellstreit um die WMF AG

Ein „Nein“ wegen starker Finanzkraft

Eine seltsame Nachricht ging Ende Februar 1981 durch die bundesdeutsche Presse. Das Bundeskartellamt sagte überraschend „Nein“ zum Erwerb der traditionsreichen WMF AG durch den Rheinmetall-Konzern. Warum kaufte Rheinmetall ausgerechnet die WMF? Seit Jahrzehnten bemühte sich der vorrangig in der Wehrtechnik tätige Konzern, sich einen ertragsstarken zivilen Bereich zuzulegen. Aber die meisten dieser Maschinenbau-Beteiligungen waren stark defizitär. Mit dem Erwerb von WMF – der bisherige Großaktionär war weitläufig mit der Röchling-Familie, dem Mehrheitseigner der Rheinmetall-Gruppe, verwandt – sollte sich das Blatt wenden. Bis das „Nein“ aus Berlin kam. Im Verlauf der nächsten Wochen, Monate und Jahre bemühten sich die Rheinmetall-Anwälte intensiv darum, den Kartellwächtern begreiflich zu machen, dass Rheinmetall und WMF sich keineswegs auf gemeinsamen Märkten tummelten

– normalerweise war dies der Grund bei einer Untersagungsverfügung. Es klang auch wirklich absurd, was Rheinmetall-Vorstandschef Dr. Hans-Ludwig Höckel vor der Presse kalauernd erklärte: Niemand könnte doch ernsthaft annehmen, dass es zwischen Panzerwaffen einerseits und Tischbesteck oder Kochtöpfen andererseits gemeinsame Kunden gäbe. Aber das BKartA hatte andere Argumente: WMF nahm bereits eine starke Position auf dem Gebrauchsgütermarkt ein, und die Finanzkraft von Röchling würde diese noch verstärken. Über vier Jahre zog sich der Prozess hin – bis zur Beantragung einer Ministererlaubnis. Im Vorabgespräch „auf dem Flur des Ministeriums“ konnte der Rheinmetall-Vorstand überzeugt werden, darauf zu verzichten. Und als aus heiterem Himmel ein finanzstarker Investor auftauchte, trennte sich Rheinmetall 1985 von der WMF. Und investierte in Pierburg – aber das ist eine andere Geschichte... **lb**



Das 100jährige, das aus dem Fenster stieg...

100 Jahre Rheinmetall – dazu sollte ein Jubiläumsbuch geschrieben werden. Und zwar eines, das sieben Bände umfassen sollte: Einen Band Firmengeschichte, sechs Bände Geschichte der Waffentechnik. Aber der Rheinmetall-Vorstand blies das Vorhaben 1985 ab: Zu teuer! 1987 – der zweite Versuch. Diesmal sollte es nur ein Band werden, geschrieben von einem Militärhistoriker. Dieser machte sich an die Arbeit, einschlägige Akten und Literatur zu sichten. Bevor er den ersten Zwischenbericht abliefern konnte, schickte er schon einmal die erste Rechnung. Dann war Ruhe, bis Rheinmetall im Februar 1989, dem Jubiläumsjahr, Geburtstagsgrüße an den Autor mit dem Wunsch verband, Ergebnisse abzuliefern. Diese kamen in Form von 111 Seiten – die Rheinmetall-Geschichte war immerhin bis ins Dritte Reich fortgeschritten. Mehr traf niemals ein. Was blieb Vorstandschef Dr. Brauner anderes übrig, als der Jubiläums-Festgemeinde überzeugt zu verkünden, man habe mit voller Absicht auf eine Jubiläumsschrift verzichtet? Dem verschwundenen Jubiläumsbuch konnte man dagegen nur noch hinterherwinken... **cl**



1957	Rheinmetall beginnt in Düsseldorf mit der Fertigung des MG 42 und einer 20-mm-Kanone für die Bundeswehr	
1959	1. Januar: Auf Kuba übernehmen die Revolutionäre unter Fidel Castro die Macht	
1960	Kolbenschmidt errichtet in Neckarsulm ein modernes Aluminiumschmelzwerk	
1961	13. August: Bau der Berliner Mauer beginnt	
1961	12. April: Juri Gagarin wird an Bord von Wostok 1 zum ersten Menschen im Weltraum	
1962	Rheinmetall diversifiziert mit dem Kauf von Benz & Hilgers erstmals in den Bereich Verpackungstechnik	
1963	22. November: US-Präsident John F. Kennedy wird in Dallas bei einem Attentat getötet. Lyndon B. Johnson wird 36. Präsident der USA	
1963	Kolbenschmidt beginnt in St. Leon-Rot mit der Gleitlagerfertigung	
1964	Martin Luther King erhält den Friedensnobelpreis	
1964	Bei der Nitrochemie in Aschau beginnt die Fertigung von mehrbasigem Treibladungspulver	
1965	Der erste bei Krauss-Maffei und MaK in Kiel gefertigte Kampfpanzer „Leopard 1“ wird an die Bundeswehr ausgeliefert	
1969	21. Juli: Neil Armstrong betritt um 3 Uhr 56 MEZ als erster Mensch den Mond im Rahmen der ersten bemannten Mondlandung von Apollo 11	
1969	Kolbenschmidt erwirbt das Gleitlagerwerk von Höveler & Dieckhaus in Papenburg	
1970	7. Dezember: Bundeskanzler Willy Brandt kniet vor dem Mahmal des Warschauer Ghettos nieder	
1971	Der erste von Henschel in Kassel gefertigte Schützenpanzer „Marder“ wird an die Bundeswehr übergeben	
1972	„Schwarzer September“ während der Olympischen Spiele in München, Geiselnahme israelischer Sportler durch palästinensische Terroristen	
1973	Bei Pierburg bricht ein „Wilder Streik“ aus, der zur bundesweiten Abschaffung der Leichtlohngruppe führt	
1974	7. Juli: Fußball-Nationalmannschaft der Bundesrepublik wird bei WM im eigenen Land in München Weltmeister gegen die Niederlande	



Der schnelle Brüter aus Geislingen

Dass man mit Rheinmetall-Produkten nicht nur schnell feuern, sondern auch schnell kochen konnte, war dem „WMF Super 3“ zu verdanken. Der revolutionäre Schnellkochtopf wurde von der Württembergischen Metallwarenfabrik entwickelt, besser bekannt als WMF. Das renommierte Unternehmen gehörte von 1980 bis 1985 zur damaligen Rheinmetall Berlin AG.

Den Forschern am WMF-Stammsitz in Geislingen an der Steige war es gelungen, eine dritte Kochstufe zu installieren. Ähnlich dem Kernreaktor vom Typ Schneller Brüter war dieser Turbo-Topf gezielt darauf ausgelegt, neuen, in diesem Falle körperlich verwertbaren, Brennstoff zu produzieren.

Die Neuigkeit von der weiteren Verkürzung der Zubereitungszeit verbreitete WMF im Rahmen der größten Werbekampagne, die je für einen Schnellkochtopf geschaltet wurde. Die potenziellen Käuferinnen brüteten nicht lange, sondern machten den schnellen Brüter aus Geislingen zum Renner der Saison. Heute ist der „Super 3“ ein Kultobjekt, für das zum Beispiel bei Ebay dringend Ersatzteile gesucht werden ... **uv**

Vom Astropeiler Eschweiler bis zum Kometen Tschurjumow-Gerasimenko

Rheinmetall im Weltraum

Warum im März 2004 vom Weltraum einer Ariane-5-Trägerrakete erstmals das Weltall geschossen wurden, wird Jubiläumsausgabe berichtet. Aber auch schon der Rheinmetall-Gruppe aktiv an der Welt gewesen – zum Beispiel die Düsseldorfer Avia-1963 aufgrund der Initiative des Physikers und Leo Brandt, der im Rheinmetall-Aufsichtsrat saß, an europäischen Weltraumprojekten mitarbeiten. Doch die in Trauen in Niedersachsen entwickelte Eldo-A-Rakete, für die die Aviatest Prüfstände baute, fand nie den Weg zu den Sternen.

Dass man sie beobachten und studieren konnte, ermöglichte bereits 1956 die Berliner Rheinmetall-Tochter Alkett. Für den in der Nähe des Kurortes Bad Münsterfeifel am Rande der Eifel errichteten Astropeiler lieferte Alkett die beiden Antriebe für den Teleskopspiegel: den Azimut-Antrieb für die horizontale Drehung und den Elevationsantrieb für die vertikale Kippung des Spiegels. „Beide Getriebe sind heute noch intakt“, sagt Dr. Wolfgang Herrmann; der pensionierte Physiker richtet den Spiegel täglich neu aus. Denn der Astropeiler in Eschweiler ist heute ein Technik-Museum im Besitz der NRW-Stiftung, und man beobachtet hier ausgebrannte, kollabierte Sonnen, so genannte Pulsare, deren Radarimpulse auf der Erde empfangen werden können. **lb**

bahnhof Kourou aus mit Rheinmetall-Produkte in auf Seite 15 dieser „Profil“-zuvor waren Unternehmen raumforschung beteiligt test GmbH. Diese sollte seit NRW-Staatssekretärs Prof.

Pattex im Tank

Manchmal waren es Fehler, die beim Autohersteller selber lagen. Aber zuerst wurde es immer auf den Vergaser geschoben.“

Hinzu kam: Nicht alle Fehler, die eindeutig auf ein Versagen des Vergasers zurückzuführen waren, hatte die damalige DVG, die Deutsche Vergaser Gesellschaft, auch zu verantworten. „In Bremerhaven wurden immer wieder VW Käfer, die für die USA bestimmt waren, auf Schiffe verladen“, erzählt Peter Klotzbach.

„Dafür war es notwendig, die Fahrzeuge mit gerade so viel Sprit zu versorgen, dass man sie auf das Schiff rauf- und in den Staaten wieder unterbringen konnte, mehr nicht. Und einmal geschah es, dass beim Entladen im amerikanischen Hafen kein einziger Käfer ansprang. Wer war schuld? Natürlich der Vergaser, und damit natürlich wir, Pierburg! Man hat die Vergaser untersucht und festgestellt: Die Schwimmernadelventile waren völlig verklebt. ‚Hängende‘ oder ‚klebende‘ Schwimmernadelventile konnten von Zeit zu Zeit tatsächlich als Produktionsfehler am Vergaser zugeordnet werden.

Diesmal war es jedoch anders: Man fand Rückstände von Klebstoffen, hat sich dann natürlich auf die Suche nach der Quelle begeben und festgestellt, dass Pierburg überhaupt keine Schuld traf. Der Tanklaster, der die VW Käfer in Bremerhaven betankt hatte, hatte zuvor Klebstoff geladen – und den hatte man nicht richtig ausgespült. Und so hatte man die Käfer eben nicht nur mit Sprit, sondern auch noch mit ‚Pattex‘ betankt.“ **lb**

Nichts ist für einen Hersteller von Massenartikeln schöner, als wenn er es tatsächlich schafft, eine Produktfehlerquote von null Prozent zu erreichen. Das gilt notabene auch für die Firma Pierburg, war jedoch zur Zeit der Vergaserherstellung in Neuss nicht immer zu erreichen. Wenn aber Fahrzeuge nicht ordentlich fahren, musste das nicht immer am Vergaser liegen. „Wenn die Motoren nicht ansprangen oder rumstotterten, dann hieß es immer gleich: Das ist der Vergaser!“ erinnerte sich der frühere Pierburg-Ingenieur Peter Klotzbach: „Häufig stellte sich nämlich heraus, dass es an irgendetwas anderem lag.



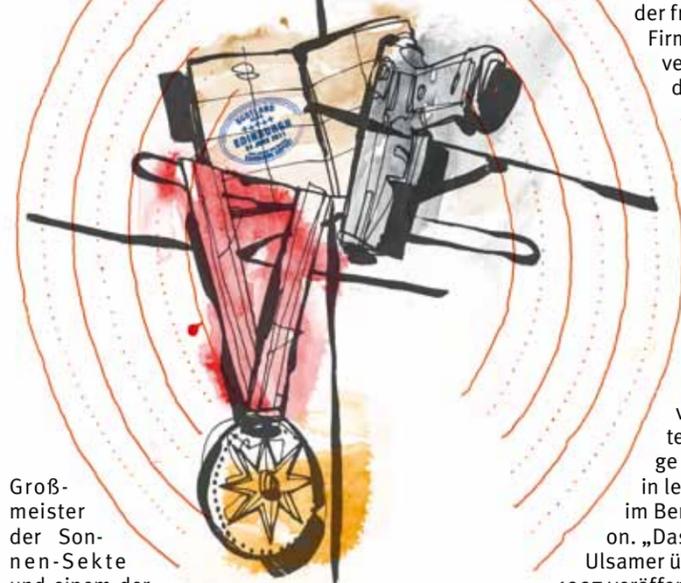
1975	1975 Die Contraves GmbH in Stockach, die heutige Rheinmetall Soldier GmbH, wird gegründet	
1976	1976 Steve Jobs und Steve Wozniak gründen die Firma Apple	
1976	1976 Pierburg erwirbt die ersten Anteile an der spanischen Carbuirebar S.A. in Spanien, der heutigen Pierburg SA. On Abadiano	
1977	1977 13.-17. Oktober: Entführung des Flugzeugs Landshut nach Mogadischu und Befreiung durch die GSG9	
1978	1978 Kolbenschmidt beginnt im US-Werk Marinette mit der Kolbenfertigung	
1979	1979 Rheinmetall beginnt mit der Serienfertigung der 120-mm-Glattrohrkannone für den „Leopard 2“	
1980	1980 Atlas Elektronik in Bremen entwickelt den ersten Simulator für die Ausbildung am Kampfpanzer „Leopard 2“	
1981	1981 12. August: Das US-amerikanische Unternehmen IBM stellt den IBM 5150, den ersten Personal Computer (PC), vor	
1982	1982 Die MaK in Kiel erhält den Entwicklungsauftrag für den Minenräumpanzer „Keiler“	
1983	1983 Pierburg beginnt mit der Serienfertigung eines elektronischen Vergasers	
1984	1984 Die Kolbenschmidt AG wird an die Börse gebracht	
1985	1985 7. Juli: Boris Becker siegt als erster Deutscher und mit 17 Jahren jüngster Tennisspieler aller Zeiten beim Grand-Slam-Turnier von Wimbledon	
1986	1986 Mit dem Erwerb der Pierburg GmbH in Neuss begründet Rheinmetall den Unternehmensbereich Automotive	
1987	1987 Rheinmetall errichtet in Unterlüß eine Halle zur Untersuchung von elektromagnetischer Verträglichkeit (EMV-Halle)	
1988	1988 Rheinmetall und Mauser Oberndorf entwickeln die Doppelkaliber-Maschinenkanone MK 35/50 mm Rh 503	
1989	1989 9. November: Öffnung der Berliner Mauer und Öffnung der innerdeutschen Grenze	
1989	1989 Kolbenschmidt erwirbt das Kolbengeschäft der Société Mosellane de Pistons (SMM) in Basse-Ham bei Thionville in Frankreich	

Das Kommunikationstechnikunternehmen Richard Hirschmann GmbH & Co. KG in Neckartenzlingen bei Nürtingen steckt in finanziellen Schwierigkeiten. Eine neue Geschäftsleitung soll das Unternehmen sanieren und für den Verkauf fit machen – so die Ausgangssituation für das Buch mit dem Titel „Nur Vögel können fliegen“. Im wirklichen Leben gelang Hirschmann dieser Verkauf: 1997 wurde der Elektronik-Spezialist von der Rheinmetall-Unternehmensgruppe gekauft. Für den ehemaligen Hirschmann-Pressesprecher Dr. Lothar Ulsamer hat diese Geschichte, bei der er auch berufliche und persönliche Historie verarbeitet, genug Zündstoff, um daraus einen Krimi zu machen. Das Buch ist sein erstes unter weiteren regionalen Kriminalromanen.

Es ist kein Zufall, dass die beiden Protagonisten Markus Petermann und Roy Lester im wirklichen Leben der ehemalige Hirschmann-Geschäftsführer Richard G. Hirschmann und der Pressesprecher Dr. Lothar Ulsamer waren. Die Geschichte liest sich gut; dass die Schreibfeder zum Handwerkszeug des Autors gehört, ist unverkennbar. Inhaltlich mutet das Buch jedoch etwas abstrus an; die erzeugte Spannung wirkt sehr gewollt: Das Unternehmerehepaar Petermann soll ausgeschaltet werden, die Drahtzieher gehören einer Psychosekte und einem Drogenkartell an, die das Unternehmen in deren Einflussbereich bekommen wollen. Die zwei neu ernannten Geschäftsführer Jablonsky und Meierle sind Bösewichte, die sich mit rigorosen Methoden an den Umbau des Betriebes machen und dabei sämtliche langjährige Mitarbeiter ohne Angabe von Gründen feuern.

Vor diesem Hintergrund geschieht ein Mordanschlag mit einem Lieferwagen auf Frau Petermann, die Frau des Ex-Geschäftsführers. Um herauszubekommen, wer hinter dem Komplott steht, motiviert Lester die Petermanns dazu, sich in den schottischen Highlands zu verstecken. Auch der Ex-Pressesprecher Lester will sich und seine Familie aus dem Verkehr ziehen. Mit Kind und Kegel macht er sich mit dem Auto in den schottischen Küstenort Loch Eriboll im Norden des Landes auf; der Urlaubsort ist für die Familie zur zweiten Hei-

von. Trotz aussichtsreicher Hinweise scheinen die Recherchen des Titelhelden Lesters im Sand zu verlaufen. Doch die Schlinge zieht sich um Jablonsky, den



Großmeister der Sonnen-Sekte und einem der neuen Geschäftsführer der Petermann-

Mit viel Phantasie

Als Krimiautor hat sich Dr. Lothar W. Ulsamer in seiner Heimatstadt Esslingen bei Stuttgart einen Namen gemacht. Wurde sein erster Kriminalroman „Nur Vögel können fliegen“ für seine Leser als Enthüllungsroman rund um die Machenschaften der früheren Elektronik-Firma Hirschmann verstanden, gelang es dem studierten Sozialwissenschaftler mit diesem Buch, seine eigene Geschichte als früherer Pressesprecher dieses Unternehmens, das danach – zwischen 1997 und 2000 – zur Rheinmetall-Gruppe gehörte, aufzuarbeiten. Seit vielen Jahren arbeitet der heute 61-jährige Vater dreier Töchter in leitenden Positionen im Bereich Kommunikation. „Das Profil“ sprach mit Ulsamer über seinen im Jahr 1997 veröffentlichten regionalen Bestseller.

Profil: Wie kam es dazu, dass Sie neben Ihrem Job in der Industrie Kriminalromane geschrieben haben?

Ulsamer: Anfang der 1990er Jahre kursierten in Esslingen viele Gerüchte um die wirtschaftlich sehr angeschlagene Elektronikfirma Hirschmann. Hinzu kam, dass ich als damaliger Pressesprecher den Niedergang der Firma und die üblen Machenschaften der zweifelhaften Geschäftsführung miterlebt habe. Aus dem Bedürfnis heraus, einerseits die Bevölkerung und insbesondere die damaligen Mitarbeiter aufzuklären und andererseits meine eigenen Frustrationen aufzuarbeiten, hat sich die Idee für diesen Krimi entwickelt.

Profil: Wie kam das Buch bei den Lesern an?

Ulsamer: Für einen vergleichsweise unbekanntem Autoren wie mich war die Resonanz sehr gut. Es wurden rund 7000 Exemplare verkauft.

Profil: Hat das Schreiben dieses Buchs auch Spaß gemacht?

Ulsamer: Auf jeden Fall! Anders als in meinem „Brotjob“ kann ich beim Bücherschreiben meiner Phantasie freien Lauf und meine handelnden Figuren sich entwickeln lassen, ohne schon am Anfang das Ende des Buches genau im Kopf zu haben.

Profil: Warum spielt Ihr Krimi an zwei Schauplätzen, nämlich im Raum Stuttgart und in Schottland?

Ulsamer: Die beiden Schauplätze bieten einen wunderbaren Gegensatz: Zum einen der dicht besiedelte Neckarraum und zum anderen die einsamen, schottischen Highlands als großartige Kulisse für Verbrecher-Hetzjagen. **ann**

Ex-Hirschmann Pressechef schreibt regionale Kriminalromane

Rasende Widder und Revolverhelden

mat geworden. Wie zu erwarten, verläuft die Urlaubsreise nicht ohne Probleme: Die Petermann-Verfolger sind ihm dicht auf den Fersen. Hätte Petermann doch mal nicht seine Schwester zum Geburtstag angerufen, die ausgerechnet den neuen Aufenthaltsort ihres Bruders ausposaunt hat.

Die Dramatik im Krimi à la Karl May nimmt weiter zu: Petermanns und Lesters, hoffnungsvoll vereint im Golfhotel, sind auch in Schottland nicht vor den Sekten-Aktivistensicher. Trotz persönlicher Kontakte Lesters zu einem schottischen Kriminalbeamten werden sie an ihrem Zufluchtsort rasch aufgespürt. Es kommt zu einem weiteren Attentat auf Markus Petermann. Er überlebt dank Lester, der den Attentäter gerade noch rechtzeitig auf dem Golfplatz entdeckt und seinen ehemaligen Chef und Freund im richtigen Moment befiehlt, sich in die schützende Sandkuhle zu werfen. Turbulent geht es weiter: Erneut packen Petermanns ihre Sachen, um in ein Ferienhaus im Umkreis umzuziehen.

Die Verfolgerjagd nimmt kein Ende: Lester überlistet die Hintermänner erneut und fährt ihnen im Fischerboot vor der Nase da-

Werke, zu. Von Lester entlarvt, sieht er keinen Ausweg und begeht Selbstmord; der zweite Geschäftsführer Meierle flüchtet... Ende gut, alles gut: Die Petermann-Werke werden, begleitet von Petermann und Lester, erfolgreich verkauft. Petermann übernimmt repräsentative Aufgaben für das Unternehmen; sein Pressesprecher Lester bleibt ihm treu.

Kriminalromane vor regionaler Handlungsbühne liegen im Trend. Auch Ulsamer, der in Tübingen und Würzburg Sozialwissenschaften studiert hat, springt mit seinem Kriminalroman auf diesen Zug auf. Bewusst hat er sich im ersten Teil des Krimis als Schaubühne für das in Kelterburg umbenannte Esslingen am Neckar, seiner alten Wirkungsstätte als Pressesprecher, entschieden – auch nach der Aufgabe des traditionellen Hirschmann-Standortes zugunsten des Werkes in Neckartenzlingen war das Unternehmen durch die vielen dort ansässigen Mitarbeiter noch sehr präsent. Für die weitere Handlung sind die schottischen Highlands mit Gebirge und schroffen Felsen ein guter Schauplatz für Schurken, rasende Widder und Revolverhelden. **ann**

Eine Tradition geht zu Ende

Rheinmetall und Düsseldorf – mehr als 100 Jahre gehörten beide zusammen. 1889 hatte Heinrich Ehrhardt der Witwe Scheuten einen Acker abgekauft und darauf ein Produktionsgebäude errichten lassen. Rund 1500 Menschen fertigten darin Patronen für das Infanteriegewehr des Deutschen Reiches. Als 25 Jahre später der 1. Weltkrieg ausbrach, waren es bereits mehr als 8000 Menschen, die nun vor allem Geschütze herstellten. Das Werk im Stadtteil Derendorf wuchs zu einer beachtlichen Größe heran und reichte sogar bis zum heutigen Großmarkt. Nach 1945 wurde es drastisch verkleinert – und erst einmal stillgelegt. Mit der Gründung der Bundeswehr entstand neues Leben: Ob MG 42, die Zwillingssflak Mk 20 Rh 202 oder die 120-mm-Glattrohrkanone – Rheinmetall produzierte in Derendorf 35 Jahre lang für Bundeswehr und Nato. Aber mit dem Fall der Mauer begann das Ende des Standortes – Rheinmetall musste sich erneut spürbar verkleinern. Während die Verwaltung in Ratingen eine neue Heimat fand, wurden Entwicklung und Produktion nach Unterlüß verlegt. Nach 103 Jahren ging in Düsseldorf eine Tradition zu Ende. **lb**



1990	Endgültiger Abriss der Berliner Mauer beginnt	1990	Rheinmetall erwirbt von Krupp die Kieler Panzerbaugesellschaft MaK, die heutige Rheinmetall Landsysteme GmbH
	Irakische Truppen marschieren in Kuwait ein (Zweiter Golfkrieg)		
	Wiedervereinigung beider deutschen Staaten	1991	KS Gleitlager errichtet die erste Produktionsstätte auf dem amerikanischen Kontinent
		1991	Waffenstillstand mit Irak beendet zweiten Golfkrieg
			Bundestag beschließt den Umzug von Bonn nach Berlin
			Michail Gorbatschow tritt als Präsident der Sowjetunion zurück
			
			Die Sowjetunion hört offiziell auf zu bestehen
1992	Vertrag über die Europäische Union wird in Maastricht unterzeichnet	1992	Rheinmetall gibt das traditionsreiche Firmengelände in Düsseldorf auf
	Galileo Galilei wird von der römisch-katholischen Kirche formell rehabilitiert		
		1993	Rheinmetall beginnt in Weichensdorf mit der Delaborierung von DDR-Munition
		1993	Auflösung der Tschechoslowakei, Entstehung der Staaten Tschechien und Slowakei
			In Solingen sterben fünf türkische Frauen und Mädchen bei einem Neonazi-Brandanschlag
			Yitzhak Rabin und Yasser Arafat unterzeichnen Abkommen über die weitgehende Autonomie der Palästinenser in den besetzten Gebieten
			
1994	Nelson Mandela wird erster schwarzafrikanischer Präsident Südafrikas	1994	MaK stellt den luftverlastbaren Transportpanzer „Wiesel 2“ vor
	Michael Schumacher wird erster deutscher Formel 1-Weltmeister		
		1995	Pierburg stellt das erste Saugrohr aus Magnesium vor
		1995	Steve Fossett gelingt erste Überquerung des Pazifiks in einem Ballon
			Ermordung des israelischen Regierungschefs Yitzhak Rabin in Tel Aviv
			Friedensabkommen von Dayton für Bosnien und Herzegowina
			Christo und Jeanne-Claude verhüllen Reichstag in Berlin
			

Rheinmetall sollte besser Jagenberg heißen

1989 – Rheinmetall feierte sein 100-jähriges Jubiläum. Doch um welches „Rheinmetall“ ging es damals? Darüber waren die Ansichten seinerzeit gespalten. Seit Jahrzehnten – genauer seit 1956 – bemühte sich der Konzern, neben dem wehrtechnischen Geschäft ein mindestens gleichstarkes ziviles Standbein zu errichten. Richtig gelungen war dies erst mit dem Erwerb der Jagenberg-Werke im Jahre 1981 und 1986 mit dem der Pierburg GmbH. Die damalige Rheinmetall GmbH, Träger des Unternehmensbereiches Wehrtechnik – der Begriff „Defence“ war noch nicht gebräuchlich – sah sich (nicht zu Unrecht) als die Sparte innerhalb der Rheinmetall-Gruppe, die die Tradition verkörperte.

Etwas andere Vorstellungen über die eigentliche Identität des Konzerns hatte der damalige Vorstandsvorsitzende der Rheinmetall Berlin AG, Dr. Hans U. Brauner, der dem Zivilgeschäft des Konzerns relativ stark verbunden. Nicht umsonst war er in Personalunion auch Vorstandsvorsitzender der Jagenberg AG. Und so ging sein Bemühen dahin, den

Wahrnehmung nicht mehr automatisch allein mit der Wehrtechnik in Verbindung gebracht und das zivile Geschäft stärker betont wurde.

In die Realität wurde dies indes nicht umgesetzt. Der Bereich Wehrtechnik protestierte, er sah die Identität des Gesamtkonzerns aufs Spiel gesetzt. Die „Jagenberger“ dagegen hielten nicht viel von der Idee, dass unter ihrem Namen künftig auch das wehrtechnische Geschäft angesiedelt würde. Und Pierburg befürchtete ebenfalls einen weiteren Identitätsverlust, zumal dem Unternehmen mit dem Niedergang des Vergasers ja auch schon die Marke „Solex“ abhandengekommen war.

So ging diese Geschichte schließlich sehr schnell genauso aus wie das berühmte Schießen in Hornberg. Und Rheinmetall durfte Rheinmetall bleiben – bis heute ... **lb**

Maschinenbau zur Leitsparte des Konzerns zu machen. Und das sollte sich auch nach außen hin deutlich dokumentieren: Mit der Umbenennung der Rheinmetall Berlin AG in Jagenberg AG. Brauner wollte damit erreichen, dass der Konzern an sich in der öffentlichen

Anfang der 1990er Jahre erwarb die Firma First Automobile Works (FAW) aus der Volksrepublik China einen Teil der Vergaserproduktion von Pierburg in Nettetal, einer linksrheinisch gelegenen Kleinstadt nahe der niederländischen Grenze. Die im dortigen Werk eingesetzten Großserien-Produktlinien für Vergaser wurden für den heimischen Markt nicht mehr benötigt. Hintergrund waren die von 1993 an verschärften Abgasgesetze für Personenkraftfahrzeuge mit Ottomotoren in den Ländern der Europäischen Union (EU), die das „Aus“ für den Vergaser zugunsten der Einspritzung mit Katalysator-Technologie bedeuteten. Um die Übergabe der Anlagen an FAW, dem ehemals größten Automobilhersteller der Volksrepublik China, vorzubereiten, kamen in Etappen insgesamt rund 65 Werksangehörige aus China, die vor Ort jeweils zwei Monate geschult wurden. Harald Fredrich, damaliger Werksleiter in Nettetal, denkt an diese interessante Zeit auch mit einem Schmunzeln zurück.

Markt sehr gefragt. In Changchun, im Norden Chinas, sollten sie im Rahmen des Joint Ventures zwischen der Volkswagen AG und der FAW in die in Lizenz gefertigten Fahrzeuge „Audi 100“, „VW Golf“ und „VW Jetta“ eingebaut werden. „Dafür brauchten die Chinesen die kompletten Fertigungseinrichtungen, die wir ihnen zur Verfügung stellen konnten“, sagt der damalige Werksleiter, der 42 Jahre bei der Pierburg GmbH beschäftigt war.

1990 reiste er gemeinsam mit seinem Vorgänger Karl Ebelbauer, der ursprünglich den Kontakt zu den Chinesen hergestellt und den Verkaufsprozess der Anlagen vorbereitet hatte, nach China, um die Verträge für den Verkauf zu unterzeichnen. Fredrich: „Beeindruckt hat mich zum Beispiel, wie sehr das gemeinsame Geschäftsessen in diesem fernöstlichen Land zelebriert wird. Es standen zahlreiche und leckere Gerichte auf dem runden Dreh-Tisch. Die Schweineaugen, die mich aus einer Schüssel anglotzten, konnte ich zum

Hauptstadt zwei Tage aufgrund von Einreiseformalitäten „festhängen“. Und da nicht alle Werker im gleichen Abteil saßen und manche von ihnen den Ausstieg in Düsseldorf verpassten und zum Beispiel versehentlich nach Köln oder Essen weiterfuhren, hatte zum Beispiel auch das Projektteam von Pierburg zusätzliche Arbeit. Fredrich: „Wir mussten uns mit der Bahnhofsmission kurzschließen und klären, wie wir die ‚Verlorengegangenen‘ wieder nach Düsseldorf zurückbekommen konnten. In vielen Fällen mussten unsere Fahrer die chinesischen Gäste in anderen Städten abholen.“ Insgesamt kamen drei Gruppen à 20 Personen zur Schulung nach Deutschland, die sich – so erinnert sich Fredrich – relativ schnell in ihre neue Aufgabe einarbeiteten.

Gewohnt haben die chinesischen Mitarbeiter auf dem Pierburg-Gelände in einer umgebauten Bürobaracke in Zimmern mit Etagenbetten und Gemeinschaftsduschen. Es gab auch eine eigene Küche, in der sich die FAW-



Chinesen reisen von Peking nach Nettetal

Zugfahrt mit Hindernissen

„Die 1990er Jahre begannen stürmisch für Pierburg. Es war eine Zeit mit vielen Veränderungen“, erinnert sich Harald Fredrich, der von 1989 bis 1999 Werksleiter in Nettetal war und unter anderem für das dortige Vergasergeschäft verantwortlich zeichnete. Die Aufgaben, die auf ihn zukamen, waren herausfordernd: Zum einen musste der damals 62-Jährige die Vergaserproduktion auflösen; zudem war er daran beteiligt, die Fertigung neuer Produkte, unter anderem Klappenstützen und hochmoderne Saugrohrmodule, in Gang zu bringen.

Verloren die Vergaser vom Typ 2 E ihre Absatzbasis in Deutschland und anderen EU-Staaten, so waren sie auf dem chinesischen

Glück an mir vorbeikreisen lassen“, lacht der Pierburg-Pensionär.

Weil die chinesischen Mitarbeiter von der Vergaserproduktion wenig bis gar keine Ahnung hatten, sollten sie im Werk Nettetal unter anderem in der Bedienung der Maschinen und in der Qualitätssicherung geschult werden. Gestagt, getan! Ein Jahr später kamen die ersten 20 FAW-Mitarbeiter mit einem Delegationsleiter und einem Dolmetscher nach Nettetal.

Die zehntägige Reise mit der transsibirischen Eisenbahn von Peking über Moskau und Berlin nach Düsseldorf war für Gäste und Gastgeber ein Abenteuer: Für die Chinesen, weil sie bereits nach der ersten Zug-Etappe von Peking nach Moskau in der russischen

Mitarbeiter selbst verköstigten. „Mehrere pro Woche fuhr ein Fahrer die chinesischen Kollegen, mit dem Dolmetscher im Schlepptau, im VW-Bus zum Einkaufen. Ein Wildentenpaar, das zuvor noch auf der Wiese vor der Baracke zu sehen war, verschwand nach einigen Tagen – es war wohl im Kochtopf gelandet. Gebratene Ente ist eine Spezialität in China“, schmunzelt Fredrich.

Für die Demontage der Anlagen wurden die Chinesen der letzten Delegationsgruppe eingesetzt. Die Gieß- und Wartungsmaschinen sowie Montageeinrichtungen wurden über Antwerpen per Schiff nach China versandt. Rund ein halbes Jahr später war die Produktion vor Ort in vollen Gänge... **ann**

1996

Letzter der 210 Atom-bombentests Frankreichs auf dem Moruroa-Atoll

Jan Philipp Reemtsma wird für 32 Tage entführt

Beginn des Digitalfernsehens in Deutschland durch Pay-TV-Sender DF1

Deutschland wird zum dritten Mal Fußball-Europameister durch Golden Goal von Oliver Bierhoff

Das Schaf Dolly, erstes geklontes Säugetier der Welt, wird geboren



1996

Die Bundesmarine mit dem 27-mm-Vierlingsflaksystem „Drakon“ von Mauser Oberndorf ausgerüstet



1997

Rheinmetall übernimmt die Kolbenschmidt AG in Neckarsulm, die sich mit Pierburg zur heutigen KSPG AG zusammenschließt

1997 Labour Party unter Tony Blair gewinnt Wahlen zum britischen Unterhaus

Ende der britischen Kolonialherrschaft über Hongkong, Hoheit geht auf Volksrepublik China über

Die Sonde Pathfinder mit dem Geländewagen Sojourner landet auf dem Mars



Lady Diana, erste Ehefrau des britischen Thronfolgers Charles, stirbt bei einem Autounfall in Paris

1998

Tod von Pol Pot in Kambodscha

Das Kyoto-Protokoll zum Klimaschutz wird unterzeichnet

Friedensabkommen für Nordirland (Good Friday Agreement)

ICE-Unglück von Eschede



In den deutschsprachigen Ländern tritt die Rechtschreibreform in Kraft

Gründung von Google in Kalifornien/USA

1998

In Neckarsulm wird der erste Serien-Motorblock aus Aluminium-Guss hergestellt



1999

Rheinmetall Defence erwirbt die Oerlikon Contraves AG in der Schweiz, die heutige Rheinmetall Air Defence AG



1999 Der Euro wird in elf Staaten als Buchgeld eingeführt

Beginn des Amtsenthebungsverfahrens gegen US-Präsident Bill Clinton im Zuge der Lewinsky-Affäre

Amoklauf an der Columbine High School in den USA

50-jähriges Bestehen der Bundesrepublik Deutschland

Weltbevölkerung erstmals über 6 Milliarden Menschen

Wladimir Putin wird Präsident Russlands

2000

Eröffnung der Weltausstellung Expo 2000 in Hannover



Absturz einer französischen Concorde bei Paris

2000

Letztes Fußballspiel im alten Wembley-Stadion



Wyatt Earp reitet gegen Rheinmetall



Februar 2001 – nach dem Vorstandswechsel im Jahr zuvor und der begonnenen Konzentration auf die „Strategie der klaren Linie“, die der neue Konzernchef Klaus Eberhardt ausgegeben hatte, schien wieder etwas Ruhe in den Rheinmetall-Konzern gekommen zu sein. Da erschien plötzlich ein amerikanischer Investor namens Guy Wyser-Pratt auf der Bildfläche, der angab, rund sieben Prozent der Rheinmetall-Aktien erworben zu haben. Er rühmte sich damit, durch den Erwerb von Minderheitsanteilen an Unternehmen deren Wert gesteigert zu haben, indem er Aktionäre wachrüttelte und Vorstände zu Strategien zwang, die seinen Vorstellungen entsprachen. Im Falle Rheinmetall verlangte er die ausschließliche Konzentration auf die Rüstung. Sein Vorhaben gelang ihm jedoch nicht: Denn auf der einen Seite hatte der Rheinmetall-Vorstand ohnehin sein breites Desinvestment-Programm angestoßen, beginnend mit dem Verkauf der Jagenberg-Gruppe. Zum anderen aber lehnte Klaus Eberhardt die Konzentration auf nur einen Unternehmensbereich strikt ab. Schließlich kaufte Röchling Wyser-Pratt im November 2001 seine Aktienanteile ab. Spuren hinterließ „Wyatt Earp“, wie er hinter vorgehaltener Hand genannt wurde, gleichwohl – auch wenn ein unmittelbarer Zusammenhang nicht zu belegen ist: Die Rheinmetall-Stammaktie legte – aufs Jahr gesehen – um rund 110 Prozent, die Vorzugsaktie um rund 72 Prozent zu. **cl**

Was den Kö-Bogen mit der Unternehmerstadt verbindet

Städtebaulich in guter Nachbarschaft

New York, London, Seoul, San Francisco, Berlin – diese und viele andere Metropolen der Welt glänzen mit architektonischen Meisterwerken des Star-Architekten Daniel Libeskind. Seit Oktober 2013 zählt auch Düsseldorf zu diesen Weltstädten der Architektur. Denn Daniel Libeskind entwarf am nördlichen Ende der Königsallee den im Herbst vergangenen Jahres offiziell eröffneten Kö-Bogen. In dem markanten Gebäudekomplex aus Travertin und Glas geben sich schicke Büros, modische Konsumtempel und bekannte Gastronomen die Klinke in die Hand. Der Modespezialist Breuninger bietet auf 15.000 Quadratmetern, verteilt auf fünf Etagen, ein Einkaufserlebnis der besonderen Art, mit der größten Schuhabteilung in ganz Nordrhein-Westfalen; die Sylter Sansibar eröffnete im Kö-Bogen ihre erste Filiale außerhalb der nördlichsten deutschen Insel.

Wo jetzt der kühne Libeskind-Entwurf prangt, nehmen heute noch die Straßenbahnen der Düsseldorfer Rheinbahn Passagiere auf; dies geschieht in naher Zukunft mit Eröffnung der neuen Wehrhahn-Linie zum Teil unterirdisch. Auf dem Jan-Wellem-Platz war also Raum für Neues. Ein Blick in die Stadtgeschichte zeigt, dass dieses Neue so neu gar nicht ist. Der Kö-Bogen des 21. Jahrhunderts stellt die Düsseldorfer Stadtstruktur aus dem 19. Jahrhundert wieder her, als ein bogenförmiger Straßenzug den Hofgarten mit Düsseldorf

Prachtmeile Königsallee verband. So wird auch der Name Kö-Bogen verständlich. Diese Begegnung von Stadt und Landschaft greift Libeskind in den geschwungenen Gebäuden durch begrünte, diagonale Fassadeneinschnitte auf.

Verbindet der Star-Architekt im Kö-Bogen Stadtgeschichte und Gegenwart, so verknüpft ein anderes Düsseldorfer Vorzeigeprojekt auf geradezu ideale Weise die Aspekte „leben“ und „arbeiten“: die Unternehmerstadt im unmittelbaren städtebaulichen Umfeld der Rheinmetall-Hauptverwaltung.

Was in Düsseldorf-Derendorf seit 2006 realisiert wird, ist nichts Geringeres als ein Zukunftsmodell urbaner Lebensformen, entwi-

ckelt von der Rheinmetall Immobilien GmbH. Auf dem ehemaligen Produktionsgelände ist inmitten gewachsener Stadtteilstrukturen eine moderne Wohn- und Arbeitswelt entstanden, geprägt von anspruchsvoller Architektur, die hohe ökologische Standards erfüllt. Die Unternehmerstädter genießen ein umfangreiches, jederzeit verfügbares Serviceangebot, das ihnen den Alltag so angenehm wie möglich macht. Ein schönes Zuhause und kurze Wege lassen mehr Zeit für die wirklich wichtigen Dinge des Lebens.

Die Unternehmerstadt und der Kö-Bogen – zwei städtebauliche Visionen, die in Düsseldorf Gestalt angenommen haben. **uv**



2001
Das von Rheinmetall betriebene Gefechtsübungs-zentrum in der Altmark wird in Betrieb genommen

2002
Euro wird als Bargeld eingeführt (Währung der Europäischen Wirtschafts- und Währungsunion)

Friedensnobelpreis an Jimmy Carter

2003
Kolbenschmidt beginnt mit der Serienfertigung von Kolben in der Technologie LiteKS

2003
Produktion des letzten VW Käfers in Pueblo/Mexiko

Republikaner Arnold Schwarzenegger wird Gouverneur von Kalifornien

2004
Mark Zuckerberg, Student an der Harvard University, startet Facebook als Plattform für Kontakte der Kommilitonen

Tsunami verwüstet Küstengebiete in Indien, Sri Lanka, Thailand, Malaysia, Indonesien, etwa 230.000 Menschen kommen ums Leben

2005
Pierburg weicht in Ústí ein neues Montagewerk ein

2005
Wahl Joseph Ratzingers zum neuen Papst Benedikt XVI.

2006
Fußball-WM in Deutschland, Weltmeister: Italien

Todesurteil gegen Saddam Hussein (Vollstreckung 30. Dezember)

2007
Bei Pierburg in Hartha läuft die 10-millionste Wassermwälzpumpe (WUP) vom Band

2007
Orkan Kyrill fegt über weite Teile Europas hinweg, 34 Tote, ca. 8 Mrd. Euro Sachschaden allein in Deutschland

G8-Gipfel (der größten Industrienationen) in Heiligendamm (Mecklenburg-Vorpommern)

Glückliche Landung wird erwartet

Im März 2004 ließ die Europäische Weltraumorganisation ESA vom Weltraumbahnhof Kourou aus die Raumsonde Rosetta mit einer Ariane-5-Trägerrakete ins All schießen. Sie soll auf dem Kometen 67P/Churyumov-Gerasimenko landen und einen „Lander“ auf ihm absetzen. Bei dem 19. Jahrhundert in die Umlaufbahn des Jupiters geraten war. Forscher erhoffen sich durch die erstmalige Landung einer Raumsonde auf einem Kometen, Erkenntnisse über die Entstehung und den Aufbau von Kometen und damit letztlich über die Planeten wie die Erde zu gewinnen. Was aber hat eine Geschichte über eine solche Zeitreise in die „Urknall-Epoche“ in der Jubiläumszeitung von Rheinmetall zu suchen? Nun – „Rosetta“ kann ihre wissenschaftlichen Instrumente nur dann auf dem Kometen benutzen (lassen), wenn ihr bei geschätzten Temperaturen von minus 270 Grad Celsius die perfekte Landung geglückt ist. Und hier kommt Rheinmetall ins Spiel: Ohne Treibladungspulver der Nitrochemie wird dies nicht gelingen. Denn die Gravitationskraft des Kometen reicht nicht aus, die Sonde einfach nur abzusetzen, sie würde wie ein Gummiball zurücktitschen. Deswegen wurde ein Harpunensystem entwickelt – angetrieben von einem Gasgenerator mit Treibladungspulver der Nitrochemie. Nach mehreren Jahren einer kontrollierten Reise durch das All wurde 2011 der Kontakt mit der Raumsonde abgebrochen, um Energie zu sparen. Am 20. Januar 2014 wurde nach zehnjähriger Reise sowie einer 31-monatigen Funkstille das mit Hochspannung erwartete Signal der Raumsonde Rosetta wieder empfangen. Sie ist also in den Orbit des Kometen eingetreten und kann ihre weiteren Aufgaben in Angriff nehmen. Ob nun die Verankerung so erfolgreich durchgeführt werden kann, wird sich im November 2014 zeigen – dann nämlich wird der „Lander“ auf dem Kometen 67P/Churyumov-Gerasimenko aufsetzen. Wir sind gespannt, ob auch dieser Teil der Mission so erfolgreich sein wird, wie der Signalempfang am 20. Januar dieses Jahres...

lb/da

Bruch mit der zivilen Tradition

Anfang Januar 2013 übernahm Armin Papperger von Klaus Eberhardt den Vorsitz im Vorstand der Rheinmetall AG. Was wie ein „ganz normaler“ Vorstandswechsel aussah, war historisch betrachtet ein Bruch mit einer seit 1956 konsequent aufrechterhaltenen Tradition. Denn seitdem die Familiengruppe Röchling in jenem Jahr das „Ruder“ bei Rheinmetall übernommen hatte, versuchte sie, den zivilen Aktivitäten eine maßgebliche Bedeutung im Konzern zu geben. Das zeigte sich auch in der Wahl der Vorstandsvorsitzenden. Weder Otto Paul Caesar (1956 – 1971) noch Dr. Hans-Ludwig Hockel (1971 – 1985), Dr. Hans U. Brauner (1985 – 2000) und Klaus Eberhardt (2000 – 2012) waren Wehrtechnik-Fachleute, sondern hatten ihre Meriten bei Buderus, Hanomag, Bosch und Temic Telefunken verdient. Mehr noch: Armin Papperger ist der erste Konzernchef – und sogar seit 1889 –, der bei Rheinmetall beruflich groß geworden ist. Auch hier kann man durchaus einen Traditionsbruch sehen. Nicht jedoch darin: Alle bisherigen Vorstandschefs haben in den vergangenen 125 Jahren Rheinmetall nach vorne gebracht, und darin wird sich auch unter Papperger nichts ändern.

cl

„Das Profil“ im Profil

Im 99. Jahr ihres Bestehens gab sich Rheinmetall 1988 eine neue Konzernzeitung – „Das Profil“. Von ihr sind seither 118 Ausgaben erschienen. Sie besteht damit länger als jede andere bis dahin erschienene Rheinmetall-Zeitung, die „Rheinmetall-Borsig-Werkzeitschrift“ (1937 – 1943), die „Rheinmetall Informationen“ (1974 – 1981) oder der „Rheinmetall Report“ (1982 – 1988). Schon immer verstand sich „Das Profil“ als die publizistische Klammer des Rheinmetall-Konzerns. In ihr wurden die Zeitungen der damaligen Unternehmensbereiche – der „Rheinmetall Report“, die „Jagenberg Informationen“ und „Pierburg aktuell“ – zusammengeführt. Die Mitarbeiter im Inland sowie an den deutschsprachigen

Auslandsstandorten konnten und können über dieses Medium Informationen aus allen Konzernsparten erhalten. Seit 1990, mit dem Start der englischsprachigen Version „Newline“, sind auch die Belegschaften im Ausland ähnlich gut informiert. Äußere Erscheinung und Inhalt haben sich seit dem „Profil“-Start mehrmals verändert; die wohl wichtigste Veränderung aber trat 2004 ein: Mit den intranet-basierten Info-Plattformen „Profil-Online“ und „Newline online“ gibt es seither die Neuigkeiten von Rheinmetall bei Bedarf auch täglich.

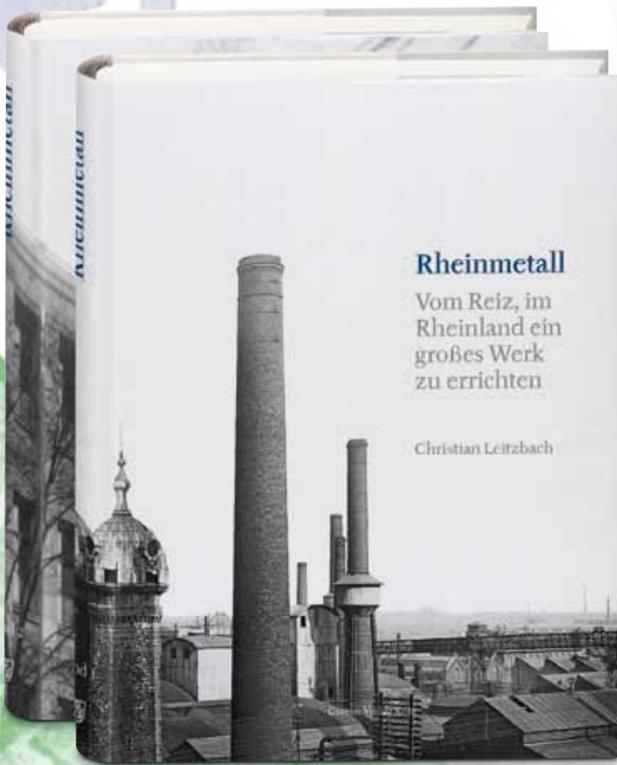
cl



<p>2008 Finanzinstitut Lehman Brothers meldet Insolvenz an</p> <p>Dmitri Medwedew gewinnt die russischen Präsidentschaftswahlen</p> <p>Geburtskonzert für Nelson Mandela im Londoner Hyde Park</p>	<p>2008 Rheinmetall gründet mit der südafrikanischen Denel ein Joint Venture zur Munitionsherstellung</p>
<p>2009 Rheinmetall Air Defence stellt das netzwerkfähige Flugabwehrsystem „Mantis“ für den Nahbereich vor</p>	<p>2009 Barack Obama wird 44. US-Präsident</p> <p>Völkerrechtlicher Vertrag von Lissabon tritt in Kraft (zwischen 28 Mitgliedstaaten der Europäischen Union)</p>
<p>2010 Erdbeben in Haiti (220 000 Tote)</p> <p>Sebastian Vettel wird erstmals Formel 1-Weltmeister</p> <p>Jasminrevolution in Tunesien nach Selbstverbrennung des Gemüsehändlers Mohamed Bouazizi (Auslöser des „Arabischen Frühlings“)</p>	<p>2010 Pierburg nimmt im neu errichteten Werk in Takwe in Indien die Produktion von Ventilen und Pumpen auf</p>
<p>2011 Pierburg beginnt mit der Entwicklung des „Range Extender“ zur Reichweitensteigerung von Autos mit Elektromotoren</p>	<p>2011 Nach einem Erdbeben und einem Tsunami in Japan (15 000 Tote) kommt es im Kernkraftwerk Fukushima I (und anderen) zu folgen-schweren Störfällen</p> <p>Terrorist Osama bin Laden wird von US-Spezialtruppen in Abbottabad/Pakistan getötet</p> <p>Aussetzung der Wehrpflicht in Deutschland in Friedenszeiten</p> <p>Muammar al-Gaddafi, früherer libysche Machthaber, wird getötet</p>
<p>2012 Mohammed Mursi wird Präsident Ägyptens</p> <p>Tod von Whitney Houston (11. Februar) und Donna Summer (17. Mai)</p> <p>Friedensnobelpreis für Europäische Union</p>	<p>2012 Die Handrakete „Mithras“ aus Silberhütte wird im James-Bond-Film „Skyfall“ eingesetzt</p>
<p>2013 Pierburg legt den Grundstein für das neue Werk Niederrhein in Neuss</p>	<p>2013 Papst Benedikt XVI. kündigt Amtsverzicht an, Nachfolger wird Papst Franziskus</p> <p>Willem-Alexander wird neuer König der Niederlande</p> <p>Enthüllungen über globale Überwachungs- und Spionagetätigkeit des US-Geheimdienstes NSA durch Whistleblower Edward Snowden (NSA-Affäre)</p>
	<p>2014 Unterlüß wird Fertigungszentrum für den neuen Puma-Schützenpanzer</p>



Übrigens: Ehrhardt ist nicht der Firmengründer



Das Buch zum Jubiläum

Seit Spätsommer dieses Jahres kann die häufig gestellte Frage, ob es eigentlich ein Buch über die Geschichte Rheinmetalls gibt, endlich bejaht werden. Unter dem Titel „Rheinmetall – Vom Reiz, im Rheinland ein großes Werk zu errichten“ erscheint, pünktlich zum 125-jährigen Jubiläum von Rheinmetall, eine zweibändige Publikation zur Unternehmenshistorie. Verfasst wurde sie in fünfjähriger Arbeit vom Rheinmetall-Historiker Dr. Christian Leitzbach. Angefangen bei der Gründung 1889 kann der Leser die Entwicklung des Konzerns in der Kaiserzeit, während der Weimarer Republik, im Nationalsozialismus, während des „Kalten Krieges“ und der Epoche seit dem Mauerfall verfolgen. Dabei stehen nicht nur die technologische Entwicklung der Unternehmensbereiche Defence und Automotive oder der früheren Tätigkeitsfelder wie der Jagenberg-Maschinenbau im Fokus des Geschehens, sondern auch die gesellschaftsgeschichtliche Entwicklung und die Einbindung des Konzerns in die Geschichte Deutschlands. Dabei kommen auch „brisante“ Themen wie die Verstrickung des Unternehmens in das Hitler-Regime, die Zwangsarbeit und die Rüstungsexporte zur Sprache. Genauso kann man aber auch über die Entschlossenheit der damaligen Verantwortlichen lesen, die in Krisen, die andere Firmen zur Aufgabe zwangen, (wie die Niederlagen von 1918 und 1945 oder – im positiven Sinn – der Fall der Mauer) erfolgreich um das Überleben des Düsseldorfer Unternehmens kämpften.

Das Buch erschien im September 2014 im Greven-Verlag in Köln und ist zum Preis von 39,80 € im Buchhandel zu beziehen.

Zum 100-jährigen Jubiläum von Rheinmetall waren sie auf einmal da, die „risikofreudigen Männer“, die gemeinsam mit Heinrich Ehrhardt Rheinmetall gegründet haben sollen. Was sich nach einer Handschlags-Geschichte im Kneipenlärm mit Zigarrenqualm und Bierdunst anhört, entdramatisiert sich, wenn man sich die historischen Unterlagen ansieht. Dabei fällt auf: Auf der Gründungsurkunde vom 13. Mai 1889 stehen zwar die Namen der angeblich „risikofreudigen Männer“, nicht jedoch der von Ehrhardt. Was nichts anderes heißt, als dass dieser Rheinmetall nicht gegründet hat. Dies ist nicht der einzige Hinweis auf eine Gründungsgeschichte, die sich anders abgespielt hatte als bisher dargestellt. Ehrhardt selbst lieferte – ungewollt natürlich – seinen Beitrag: In seinen autobiographischen Schriften hat er zwar von „seiner“ Rheinmetall geschrieben, jedoch nie behauptet, dass er die Firma gegründet hatte. Und bei jemandem, der sehr darauf achtete, sein Licht nicht unter den Scheffel zu stellen, ist es schon bezeichnend, dass er die Gründung Rheinmetalls passivisch beschrieb.

Wer aber gründete Rheinmetall nun wirklich? Das Rheinmetall-Archiv bietet dazu keine Antwort. Der Blick fällt auf den Hoerder Bergwerks- und Hüttenverein, jenem Ruhrgebietskonzern, dem Rheinmetall den ersten Munitionsauftrag verdankte. Ein Teil seiner historischen Überlieferung ist noch vorhanden: Im Archiv der ThyssenKrupp AG in Duisburg kann man den Aufbau von Rheinmetall nachlesen: Der damalige Generaldirektor des Hoerder Vereins, Joseph Massenez, hatte, nachdem er den Munitionsauftrag des Reiches erhalten hatte, mit Hilfe seiner Hausbank Schlesinger Trier & Co. eine eigens für die Ausführung des Auftrages zuständige Firma errichten lassen: Rheinmetall. Und hier kommen die „risikofreudigen Männer“ ins Spiel: Es handelt sich bei ihnen allesamt um Frankfurter Bankiers, die das Kapital bereitstellten. Zusammengestellt hatte dieses Konsortium einer der Teilhaber von Schlesinger Trier, Lorenz Zuckermandel, der auch erster Aufsichtsratsvorsitzender von Rheinmetall wurde. Und Heinrich Ehrhardt? Auch wenn er nun nicht mehr der Gründervater ist, so bleibt sein großes Verdienst an der Entstehung Rheinmetalls doch bestehen: Persönlich von Massenez mit der Leitung des Unternehmens beauftragt, kümmerte er sich um die Beschaffung der Maschinen, der Arbeitskräfte, die Errichtung des Werkes Derendorf, die Durchführung des Auftrages. Und nicht zu vergessen: Erst Ehrhardts Press- und Ziehverfahren und die Miterfindung des Rohrrücklaufgeschützes sicherten Rheinmetall eine Zukunft. Doch das ist wieder eine andere Geschichte... cl

IMPRESSUM

Herausgeber: Rheinmetall AG · Verantwortlich: Peter Rucker · Chefredaktion: Rolf D. Schneider · Anschrift: Redaktion „Das Profil“, Postfach 104261, D-40033 Düsseldorf, das.profil@rheinmetall.com · Gestaltung: Bianka Anders (Berlin) · Illustration: Dirk Oberländer (Dresden) · Fotos: Rheinmetall; akg-images; Deutsches Museum; picture alliance · Tim Callaghan · Text: Dominik Antenen, Dr. Christian Leitzbach, Annette Neumann, Ulrike Volkmann, Prof. Dr. Horst A. Wessel · Satz: Strack + Storch KG · Druck: Druck & Medienservice Schürfeld