

Heinz Giggenbach: Meine Zeit bei Liebherr

Ich wurde 1928 in Donauwörth geboren. 1942 verpflichtete ich mich für 12 Jahre zur Kriegsmarine (Berufssoldat). Nach meiner Dienstzeit Ende 1944 beim Reichsarbeitsdienst (RAD) erfolgte im Januar 1945 meine Einberufung zur Kriegsmarine. Nach meiner Grundausbildung in Kopenhagen und nachfolgendem Einsatz auf einem Transportschiff wurde unser Schiff Ende Mai 1945 in Kiel den Engländern übergeben. Sämtliche *Mariner/Ostsee* kamen nach 12-tägigem Fußmarsch auf die Insel Fehmarn. Meine Entlassung aus der Kriegsgefangenschaft erfolgte Ende Juli. Als 17-Jähriger kam ich dann im August 1945 zurück nach Donauwörth.



1946 bis 1960 arbeitete ich als Maschinenschlosser, Vorarbeiter und in der Fertigungssteuerung sowie nach entsprechender REFA-Ausbildung dann in der Arbeitsvorbereitung der Fa. Waggon- und Maschinenbau Donauwörth, (heute Eurocopter) bevor ich bei Fa. Liebherr Aero Technik in Lindenberg anfang. Hier arbeitete ich bis zu meiner Pensionierung 1991 in der Arbeitsvorbereitung.

Die Gründung der Fa. Liebherr AERO TECHNIK GmbH 1960 erfolgte sinngemäß und in Folge der sehr umstrittenen Einführung der Bundeswehr in der Bundesrepublik Deutschland 1950. Umstritten deshalb, weil Millionen Deutsche der Kriegsgeneration, 1945 war der verbrecherische Krieg mit seinem für ganz Europa und 50.000.000 Toten zu kurz vorbei und zu Ende, eine erneute Wiederbewaffnung „Nie wieder Krieg“ ablehnten.

Nach heftigen innenpolitischen Auseinandersetzungen wurde im Rahmen der Pariser Verträge (in Kraft seit 5.5.1955) die Aufstellung westdeutscher Streitkräfte möglich. Vorarbeiten hierzu begannen durch die »Dienststelle Blank« bereits seit dem 27. 10. 1950. Die ersten Freiwilligen erhielten am 12. 11. 1955 ihre Ernennungsurkunden, die ersten Wehrpflichtigen wurden am 1.4.1957 einberufen.

Nachdem die deutsche Luftfahrtindustrie erst wieder aufgebaut werden musste (Verbot durch die Siegermächte 1945) wurden zur Erstausrüstung der „Bundesluftwaffe“ französische Jagdflugzeuge Typ „FOUGA MAGISTER“ und Transportmaschinen TYP NORATLAS bestellt. Diese Maschinen waren mit Fahrwerken der Fa. „MESSIER Paris“ ausgestattet.

Gründerzeit der Fa. Liebherr „AERO TECHNIK Lindenberg“ heute „Liebherr Aerospace Lindenberg“

Ein Gedächtnisprotokoll nach 54 Jahren.

Mein Eintritt in die Firma erfolgte am 26.11.1960 als Arbeitsvorbereiter. Zu dieser Zeit waren die erste Fertigungshalle und die Galvanik-Härterei, Vorrichtungsbau-Kontrollbereiche und Nebenbetriebe im Aufbau begriffen. Die benötigten Fertigungsmaschinen, Drehbänke-Fräsmaschinen und viele andere zur Fertigung notwendige Einrichtungen wurden gerade geliefert bzw. aufgestellt. Die kaufmännische und technische Verwaltung einschließlich Planung und Arbeitsvorbereitung waren im sogenannten „Weißen Haus“ (Netzerhaus) damals „Prinz Ludwigstrasse“ untergebracht.

In der von der Stadt angemieteten „Alten Stadthalle“ war die Reparaturabteilung für Fahrwerke „FOUGA MAGISTER“ und „NORATLAS“ mit einem Lager diverser Ersatzteile untergebracht. Auch einige Bearbeitungsmaschinen zur Nacharbeit erforderlich, waren dort installiert.

Nach meiner Erinnerung waren hier ca. 15-20 Mitarbeiter im Einsatz. Dabei waren vor allem die galvanischen Bearbeitungen, Kadmium, Chrom ein Problem. Diese Arbeiten mussten alle mittels Lastwagen nach Colmar verbracht werden und wurden dort in einer Galvanik erledigt.

Meine ersten Arbeitspläne sollte ich hier erstellen. Das war zu diesem Zeitpunkt nicht möglich. Zur Herstellung und Vervielfältigung von Arbeitspapieren wurden damals sogenannte ORMIGMASCHINEN verwendet. Geschrieben auf Spezialfolie/mit Farbfolie unterlegt mit Schreibmaschine, und über „ORMIG“ ausgedruckt. Trockenkopieren wie „XEROX“ oder „EDV“ gab es damals noch nicht. Die Ormigs wurden erst ca. ein halbes Jahr später geliefert.

Nach meinen damaligen Informationen wurde die Ausstattung zu einem mir nicht bekannten Zeitpunkt v. „Weinheim/Bergstrasse“ nach Lindenberg überführt. Dies würde bedeuten, die erste Zusammenarbeit der Firmen Liebherr und „Fa. „MESSIER_Paris“ dort gegründet wurde. Die Firma firmierte unter dem „TECHNAVIA“.

Die Gründung der Fa. Liebherr „AERO TECHNIK“ 1960 erfolgte vor allem durch die Beschaffung des „Jagt und Schulungsflugzeuges G91“ durch die Bundesluftwaffe. Wie üblich bei derartigen Aufträgen, erfolgt eine politisch gewollte Aufteilung der Fertigung auf diverse Firmen, oder wenn mehrere Länder beteiligt sind, an diese. Nachdem „LAT“ bereits ein Partnerfirma „MESSIER“ war, ging der Auftrag für das komplette Fahrwerk einschließlich Hydraulik und Steuerung an LAT. Die Fertigung erfolgte unter Lizenz von „MESSIER“ und deren technischen Unterlagen. Trotz aller Anfangsschwierigkeiten gelang uns die Auslieferung der ersten Einheit termingerecht, im Jahre 1962.

INTER AERO eine beabsichtigte Firmengründung

Gleichzeitig sollte die Fa. Garrett AiResearch ein Unternehmen mit Sitz im kalifornischen Torrance, als selbständiges Unternehmen für Regelungs- und Klimatechnik eine Fertigung einrichten. (Vermutlich um die die speziellen Geräte für „G91 zu fertigen) Aus diesem Grund wurde vor allem das damalige Hochhaus errichtet. Im Jahre 1961 wurde bereits eine größere Anzahl von Mitarbeitern eingestellt. Wie bekannt wurde, das Fa. Garrett AiResearch ihre ehemalige Zusage zurückgezogen hat, versuchte Dr. hc. Hans Liebherr, Fa. Garrett doch noch einzubinden, aber die Firma. blieb bei ihrer Absage. Einige der bereits eingestellten Mitarbeiter wurden von „LAT“ übernommen. Die meisten wurden entlassen.

Am 01.01.1961, die Fertigung ist bereits angelaufen, wurde Betriebsleitung und Arbeitsvorbereitung in einer Baracke am Werk untergebracht. Ein großes Problem war, Facharbeiter zu bekommen. Mit einer großen Anzeige im Ruhrgebiet (der Betriebsleiter kam aus Bochum) konnten viele gute Mitarbeiter angeworben werden. Nach Fertigstellung des Verwaltungsbaues Ende 1961 konnten die kaufmännische und technische Verwaltung einschließlich Planung und Arbeitsvorbereitung ihre Büros beziehen.

Die weitere Entwicklung des Werkes und seine Auslastung .

Nach Abwicklung „G91 einschl. Industriebevorratung, erfolgte die Fertigung des Bugfahrwerkes für „ALPA JET“. Gleichzeitig übernahm „LAT“ die Instandsetzung von TRANSALL-Fahrwerken und die Fertigung eines großen Anteils von Ersatzteilen für diese „MESSIER Fahrwerke“

1972 Neubau der großen Halle für die mechanische Fertigung

Der Neubau wurde zunächst von der Fa. Liebherr Verzahnentechnik Kempten zur Erprobung von Fertigungslinien für Zahnräder belegt. Kamaprojekt „UDSSR FIAT“ eine Lastwagenfabrik. Anschließend wurde die komplette mechanische Fertigung für „LAT“ installiert. Darunter auch Maschinen zur Herstellung größerer Fahrwerke.

In diesem Zeitraum fällt auch die Gründung einer eigenen Konstruktionsabteilung . Der Beginn eigener Entwicklungen .Eine sehr wichtige Entscheidung ,für die Weiterentwicklung der Firma.

LIEBHERR AEROSPACE LINDENBERG

Ein entscheidender Schritt war der Einstieg in das AIRBUS PROGRAMM: Fertigung aller Bugfahrwerke von Airbusmaschinen, außer A380, Fertigung Betätigungssysteme SLAT „Vorflügel (Spoiler) und FLAP „Landeklappen

Um diese fertigungstechnisch hochwertigen Produkte fertigen zu können, musste der Betrieb mit modernsten CNC Bearbeitungsmaschinen ausgestattet werden.

Hier alle Fertigungskomponenten KLIMA–HYDRAULIK–STEUERUNG zu nennen ist nicht möglich und auch nicht notwendig.

Aus dem bisherigen Betreuer ist eine Systemführungsfirma geworden, mit weltweitem Bereich und Anerkennung.

DER AIRBUS Entwicklung

Der britische Flugzeughersteller Hawker Siddeley schlug eine verkürzte Version für nur 250 Passagiere mit dem Namen Airbus A250 vor. Diese Version wurde schließlich als Airbus A300B entwickelt, da hierfür bereits die benötigten Triebwerke vorhanden waren. Um bessere Verkaufschancen auf dem lukrativen amerikanischen Markt zu haben, wählte man das amerikanische Triebwerk General Electric CF6-50 aus und verwendete kein Triebwerk des britischen Konzerns Rolls-Royce. Dies führte zu einem zeitweiligen Rückzug der britischen Regierung aus dem Projekt; lediglich die britische Privatgesellschaft Hawker-Siddeley entwickelte weiterhin die Tragflächen des Airbus A300. Erstbesteller war die damals noch staatliche französische Fluggesellschaft Air France im Jahr 1971, die gleich die verlängerte Serienversion A300B2 bestellte. Als zweite folgte im Jahr 1973 nach dem Erstflug die deutsche Lufthansa. Am 28. Oktober 1972 hob das erste Flugzeug des auf 250 Sitzplätze verkleinerten Typs A300B ab. Die Zulassung wurde am 15. März 1974 für das Serienmodell A300B2 erteilt, am 30. Mai desselben Jahres nahm Air France den Flugbetrieb mit diesem Typ auf.

Durchbruch beim Verkauf

Der Verkauf verlief zunächst schleppend, zeitweise wurden sogar 16 Flugzeuge ohne Abnehmer produziert.

Einen Durchbruch erreichte Airbus erst, nachdem der US-amerikanischen Fluggesellschaft Eastern Airlines Mitte der 1970er Jahre vier A300 für sechs Monate kostenlos einschließlich Vor-Ort-Service zur Verfügung gestellt wurden. Die Gesellschaft bestellte 1978 zunächst 23 A300, insgesamt sogar 32. Mit dieser ersten Großbestellung eines nichtstaatlichen Unternehmens, das noch dazu in den USA beheimatet war, wendete sich das Blatt für die

A300, Es folgten Bestellungen durch Pan Am, Continental Airlines und American Airlines; letztere Fluggesellschaft gehörte zu den größten Abnehmern des Airbus A300. Von der A300 wurde zunächst die verkürzte A310 abgeleitet, die ab 1978 angeboten und ab 1983 ausgeliefert wurde.

Persönliche Gedanken zum Thema :

Es war manchmal eine aufregende Zeit. Aber auch hoch interessant. Wann hat man schon im Leben die Gelegenheit, einen Betrieb und seine Produkte, auf einer grünen Wiese aufzubauen. Ich möchte diese Zeit in meinem Arbeitsleben niemals vermissen. Zunächst keine funktionierende Betriebsstruktur, die mussten wie erst aufbauen. Fertigungstechnisch immer wieder neue Herausforderungen .

Damals war Lindenberg (Klein-Paris!!), eine ruhige kleine Stadt ,in der man sich gleich Zuhause und wohlfühlen konnte. Und als Zugabe, das schöne Allgäu. Nein, ich weiß keinen, der den Wechsel bereut hätte. Meine Frau sagte oft, meine Heimat (Sudetenland) habe ich verloren, hier hab ich eine Neue gefunden.



> 1960 < Saussure "Erdbeben Anzeiger" im sogenannten "Widmanns Haus" 3L6001



> 1960 < Saussure Maschinenhalle und Hochbau im Rohbau 3L6002



> 1960 < Dolle Baubauzeit, auch im Winter. 3L6003

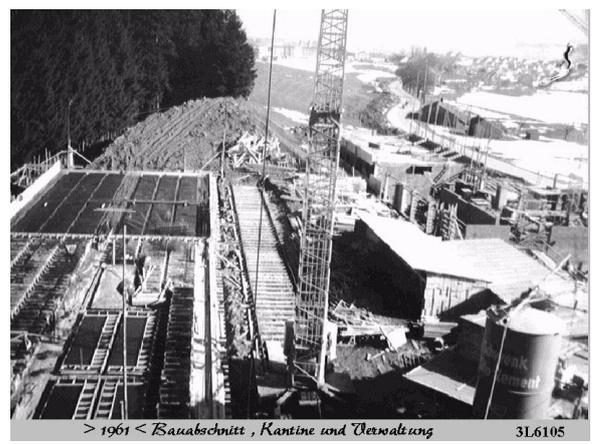


> 1960 < Es geht flott weiter. 3L6004



Alle Fotos: Heinz Gigganbach

> 1961 < Richtfest am Hochbau 3L6101



> 1961 < Bauabschnitt, Kantine und Verwaltung 3L6105