

Wieder ein Firmenjubiläum in Herzogenaurach: 65 Jahre INA

von
Klaus-Peter Gäbelein

Vom Fichtelgebirge nach Herzogenaurach

Im Leben des berufstätigen Menschen ist das Erreichen eines Alters von 65 Jahren meist mit dem Eintritt ins Renten- oder Pensionsdasein verbunden. 65 Jahre sind bisweilen auch Anlaß, auf das Erreichte und Geschaffene zurück zu blicken; manche Zeitgenossen laden sogar zu einer Feier ein.

Einen Grund zum Feiern hätte eigentlich auch die Stadt Herzogenaurach, und mit ihr könnten die über 8.000 Beschäftigten der INA-Schaeffler KG in der Aurachstadt eine große Party feiern. Denn im März 1946, also vor 65 Jahren, wurden für die Ansiedlung der Schaeffler Gruppe, die das Bild der Stadt und deren Sozialstruktur total verändern, ja umkrempeln sollte, die Weichen gestellt. Im März 1946 wurde der Grundstock dafür gelegt, daß aus dem einseitig strukturierten „Schlappenschusterstädtchen“ eine weltweit bekannte Industriemetropole werden konnte. Es ist ein modernes Märchen, das in diesen sechseinhalb Jahrzehnten geschrieben wurde und in dem Herzogenaurach sich wie einst Hans im Glück vorkommen muß.

Blicken wir zurück in die Geschichte. Herzogenaurach zählte 1946 6.479 Einwohner. Davon waren 1.200 Heimatvertriebene und Evakuierte, deren Zahl sich wenige Monate später noch auf über 2.000 Personen erhöhen sollte. Außer in der Werkzeugmaschinen- und Apparatefabrik von Hermann Weiler, bei der Wollwarenfabrik Wirth und der Papierwarenfabrik von Johann Glock fanden die Herzogenauracher in knapp 20 Schuhfabriken Arbeit in den schweren Nachkriegsjahren. Die wirtschaftliche Lage im zerstörten Deutschland war desolat. Hunger, bitterkalte Wintermonate und die Sorge um die männlichen Familienmitglieder, deren Schicksal als Kriegsteilnehmer unbekannt war, bestimmten den Alltag – auch in Herzogenaurach.

In jenen Tagen, da im Osten Deutschlands die Verschmelzung von SPD und KPD zur SED vorbereitet wurde und in Nürnberg der Gerichtshof tagte, gingen beim hiesigen Bürgermeister Hans Maier (SPD) zwei Telegramme ein (am 05. und 14. März 1946), in denen sich ein Dr. Wilhelm Schaeffler aus Schwarzenhammer zu Gesprächen ankündigte. Das zweite dieser Telegramme, am 12. März (Dienstag) um 19 Uhr aufgegeben, kam zwei Tage später um 16 Uhr in Herzogenaurach an, war an Bürgermeister „Ernst“ Maier gerichtet und enthielt folgenden Text: *„Ankommen zwecks Besprechung voraussichtlich am Samstag. Dr. Wilhelm Schaeffler Schwarzenhammer.“*

Die Kontakte zu diesem Treffen hatte der Herzogenauracher „Kaufhausbesitzer“ und Fahrlehrer Welzel (Steinweg 10) bei einer Fahrt ins Fichtelgebirge hergestellt, für die Maier Benzingutscheine beschafft hatte. Doch woher rührte das Interesse der Herzogenauracher Lokalpolitiker an einem Gespräch mit Schaeffler?

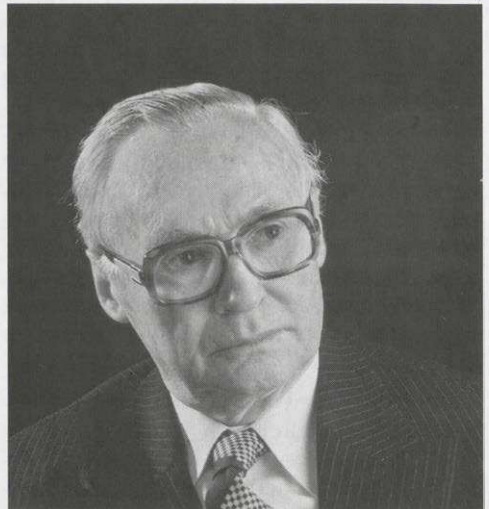


Abb. 1: Dr. Wilhelm Schaeffler

In dem kleinen holzreichen Ort an der Eger im heutigen Landkreis Wunsiedel wurden 1946 Handwagen produziert. Diese gelangten jedoch nicht in den Verkauf sondern wurden für Kompensationsgeschäfte (Tauschhandel) mit dem Ruhrgebiet und dem Saarland genutzt. 250 Handwagen pro Woche wurden auf dem Schienenweg in den Westen Deutschlands geschafft und gegen Kohle eingetauscht. Für einen Wagon Handwagen erhielt man zwei Wagons Kohle, die man teilweise an die Stadt Nürnberg weitergab und dafür von Nürnberg Holzschlagrechte bei Schwarzenhammer erhielt. Außerdem belieferte Schaeffler die Maxhütte in der Oberpfalz und erhielt als Gegenleistung dafür Metallteile (Reifen usw.), die dringend für die Handwagenproduktion benötigt wurden.

Entscheidend für den „*Drang der Schaeffler nach Süden*“, also für den Weg in Richtung Herzogenaurach war die ungünstige Verkehrssituation im nordostbayerischen Grenzgebiet, vor allem mangelte es an einem Bahnanschluß. Eben diesen besaß Herzogenaurach damals. Außerdem gab es mit Hans Maier einen kompromißbereiten Bürgermeister, hinter dem ein aufgeschlossener Stadtrat stand, der die einseitige Wirtschaftsstruktur des Städtchens ändern wollte.

Schaeffler – wer oder was ist das?

Die Geschichte des Unternehmens beginnt in Oberschlesien, in Katscher im Kreis Leobschütz. Hier hatte die Familie Schaeffler die marode Davistan AG, ein Textilunternehmen übernommen, in dem in vier Werken Plüschstoffe, Krimmer (Wollgewebe und Fellimitationen) und maschinengeknüpfte Teppiche hergestellt wurden. Die beiden Diplomkaufleute Dr. Wilhelm (geb. 1908) und Georg (geb. 1917), beide im Raum Neunkirchen/Saar aufgewachsen, sanierten den Betrieb, führten ihn aus der Talsohle und stockten die Belegschaft von 300 auf 1.500 Mitarbeiter auf.

Zusätzlich zur Weberei hatte man den Betrieb seit 1928 durch eine Abteilung für Metallverarbeitung erweitert. Hier wurden Wälzlager hergestellt, die mit Kriegsbeginn dringend für Panzer und Panzerketten benötigt worden waren. Da das Zentrum der Kugel-

und Wälzlagerproduktion im unterfränkischen Schweinfurt immer mehr Ziel feindlicher Bombenabwürfe wurde, wurden die Schaeffler Werke in Katscher für die deutsche Kriegswirtschaft immer wichtiger.

Mit dem Nahen der Roten Armee wurde die Lage für das Schaeffler Unternehmen immer prekärer. Der Betrieb mußte „evakuiert“ werden. Die Maschinen wurden abgebaut, auf Güterwagen verladen und im Februar 1945 reisten Menschen und Maschinen an der „goldenen Stadt Prag“ vorbei nach Meerane ins nördliche Sachsen. Während die geflüchteten Mitarbeiter notdürftig in einer Schule vegetierten, wurde hier provisorisch auf engstem Raum in einer leer stehenden Fabrik produziert. Doch der „Doktor“, wie Wilhelm Schaeffler von seinen Angestellten respektvoll genannt wurde, machte bald einen günstigeren Standort aus: eben jenes Schwarzenhammer, südlich der oberfränkischen Porzellanmetropole Selb. Mittels eines „Besitznahme-scheins“ wurde die frühere Porzellanfabrik Schumann & Schneider zur neuen Schaeffler Zentrale.

Mit dem Einmarsch der Amerikaner im Fichtelgebirge kam das Aus für die Wälzlagerproduktion. Ware für Kriegsggerät durfte nicht mehr hergestellt werden. Nun begann die eingangs angesprochene Produktion von Handwagen. Zusätzlich wurden Holzprodukte, wie Wäscheklammern, Kochlöffel, Knöpfe oder Gürtelschnallen produziert.

Der Neuaufbau in Herzogenaurach

Am 29. März 1946 beauftragte der Herzogenauracher Stadtrat, Bürgermeister Hans Maier Verhandlungen mit der Firma „Industrie GmbH“ bezüglich einer Ansiedlung in Herzogenaurach zu führen. Im April und Mai 1946 führte Regierungsrat Ewald Kalkhorst als Vertreter der Industrie GmbH (Schaeffler) und der „Feintuchfabrik Theodor Fröhner“ weitere Verhandlung bezüglich der Ansiedlung eines Betriebs in Herzogenaurach.

Mit Stadtratsbeschluß vom 10. Mai 1946 wurde die Überlassung des ehemaligen NSFK-Heims (die sog. „*Fliegerbaracke*“) im Weiherbach sowie die Errichtung von zehn Behelfsheimen für die Belegschaft auf dem

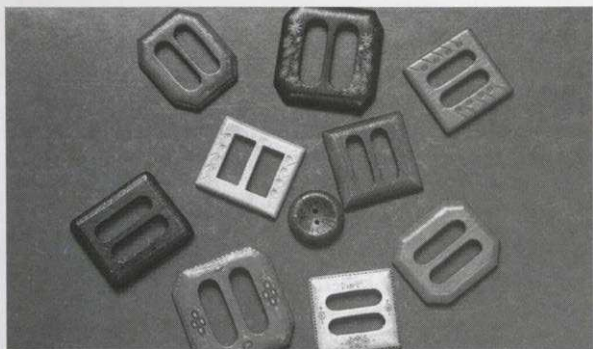


Abb. 2: Zu den ersten Schaeffler Produkten gehörten Holzknöpfe mit der Aufschrift „Original Weiherbach“ (im Weiherbachgelände stand eine der Baracken, in denen ab 1946 produziert wurde) und Gürtelschnallen aus Holz.

dortigen Gelände genehmigt. Bis zur Fertigstellung neuer Werksbauten im Industriegebiet südlich des (damals noch existierenden) Bahnhofes sollte im Weiherbachgelände produziert werden. So wurden dann auch Schaeffler Holzknöpfe bzw. Gürtelschnallen als „Modell Weiherbach“ in den Handel gebracht.

Zur Produktion von hölzernen Gürtelschnallen war es gekommen, weil Dr. Schaeffler aus Katscher eine größere Menge Plüschstoffe mitgebracht hatte. Aus diesen wollte er beim örtlichen Schneider in Schwarzenhammer Wintermäntel für seine Angestellten herstellen lassen. Doch dieser mußte passen, weil er keine Schnallen für die Mäntel hatte. Wilhelm Schaeffler erkannte diese Marktlücke, fuhr nach München und verkaufte dort innerhalb eines Tages über eine Million solcher Schnallen. Bis zu 200.000 solcher Gürtelschnallen wurden später monatlich produziert.

Inzwischen hatte Dr. Wilhelm Schaeffler mit einem Freund aus seiner Zeit in Katscher die Firma „Fritsch & Schaeffler GmbH“ gegründet. Heinz Fritsch kümmerte sich als Geschäftsführer um den betrieblichen Ablauf, und Dr. W. Schaeffler war für die Materialbeschaffung und die Finanzen zuständig. Außerdem holte man den Feintuchspezialisten Theodor Fröhner mit ins Boot. Am 17. Juni 1946 wurde eine Vereinbarung zwischen der Stadt und den Firmeninhabern geschlossen, in

dem man „das stadteigene Grundstücksgelände am Bahnhof“ der Firma Fritsch und Schaeffler nur unter folgenden Bedingungen übereignete:

„a) der Bau der Fabrikgebäude ist binnen einem Jahr – vom Tage der Übereignung des Grundstücks gerechnet – zu erstellen,

b) binnen einem Jahr nach Fertigstellung der Gebäude sind mindestens 120 in Herzogenaurach wohnhafte Personen (Angestellte und Arbeiter) zu beschäftigen, es sei denn daß die Einstellung von 120 Personen ohne Verschulden der Firmen, z.B. durch die Arbeitsmarktlage bedingt, trotz nachträglicher Unterstützung durch das Arbeitsamt nicht möglich sein sollte. Hierbei wird davon ausgegangen, daß der Beschäftigtenstand von 120 Personen als Stammpersonal zu gelten hat. Die Entwicklung der Firma ist derart gedacht, daß bei normalem Wirtschaftsaufstieg in fünf Jahren 500 – 700 Arbeitskräfte beschäftigt werden.“

Bis zur Fertigstellung der geplanten Fabrikationsräume am Bahnhof sollte die Produktion in der genannten Fliegerbaracke erfolgen. Der Mietpreis für den Quadratmeter betrug 0,30 Reichsmark und für eine etwas 5.000 qm große Lagerfläche vor der Baracke wurden 0,05 Reichsmark berechnet.

Zu den zehn genehmigten Wohnbaracken für die aus Schwarzenhammer geholten ehemaligen „Katscherer“ wurden seitens der Stadt noch einmal zwei Wohnbaracken genehmigt, allerdings unter dem Vorbehalt, daß die „Behelfsheime kein Hindernis für eine großzügige Siedlungs- und Wohnungsplanung der Stadt bilden.“

Schließlich wurde vertraglich festgelegt, daß auf dem Gelände südlich des Bahnhofs folgende Gebäude erstellt werden sollen:

„a) die Erzeugung der Webstühle (für die Feintuchfabrik Fröhner),

b) die Erstellung der Eisenteile für Handwagen,

c) die Versuchsweberei der Feintuchfabrik Fröhner,

d) die Verwaltung der Firmen, die z.Zt. in Räumen des Schlosses untergebracht ist.“

Insgesamt erwarb das Unternehmen mit Kaufvertrag vom 21. August 1946 10.435 qm bei einem Preis von 3,00 Reichsmark /qm. (total: 31.350 RM).

Ab dem Spätsommer 1946 faßte die neue Firma in Herzogenaurach Fuß, auch wenn es für alle Beteiligten anfangs nicht einfach war. Doch in Herzogenaurach gab es Einheimische und Flüchtlinge, die Arbeit suchten. Wenn Fachkräfte fehlten, holte man diese aus dem einstigen „Firmenbestand“, nämlich von den „Katscherern“, aus Schwarzenhammer nach.

Anfang April 1946 zog die „kaufmännische Mannschaft“, bestehend aus 15 Personen, in eine Baracke am Postplatz ein, unweit der „Volksküche“, in der die Flüchtlinge versorgt wurden und in der später auch die Schulspeisung für Herzogenauracher Buben und Mädchen gekocht wurde. Der „Maschinenpark“ wurde teilweise im Schloß und in Nebenräumen des Vereinshauses deponiert.

Im Herbst 1946 traf das junge Unternehmen ein harter Schlag: Dr. Wilhelm Schaeffler war denunziert und an Polen ausgeliefert worden, wo er – ohne Prozeß – fünf Jahre in Gefängnissen festgehalten wurde. Glücklicherweise war sein Bruder Georg bereits im Juni 1945 von den Amerikanern aus der Gefangenschaft entlassen worden. Er hatte sich mit seiner Einheit auf dem Rückzug in der sogenannten Alpenfestung am Achensee in Tirol aufgehalten und konnte sich so zu seinen Eltern und seinem Bruder nach Oberfranken durchschlagen.

Dr. Wilhelm Schaeffler, der sich während der Flucht aus Schwarzenhammer und der schweren Nachkriegsmonate immer rührend um seine Mitarbeiter gekümmert hatte, sie mit Kleidung, Lebensmitteln und Brennmaterial versorgt hatte, konnte Jahre nach der Konsolidierung der Unternehmensgruppe über die erste Zeit in Herzogenaurach rückblickend feststellen: „Wenn man so als ‚Flüchtling‘ wieder anfangen mußte, waren weder Grund noch Boden, noch Straße, noch

Kanalisation, geschweige denn Gebäude vorhanden. Darüber hinaus fehlte jede bodenständige Verbindung. (...) Hier in Herzogenaurach waren wir nicht lange die Zugezogenen, sondern sehr bald ein fester Bestandteil und Grundlage des gesamten weiteren Ausbaues auch der Stadt. (...)“

Wilhelm und Georg Schaeffler – die großen Organisatoren

Bei den Schaeffler Brüdern stand immer der Mensch im Mittelpunkt. Fachlich gute und zufriedene Mitarbeiter sind der Grundstock eines jeden Unternehmens. Doch auch die beste Arbeitskraft ist unwirsch, wenn sie hungern und frieren muß. Also lautete das oberste Gebot der Schaeffler Brüder, erst einmal für die Grundbedürfnisse der Mitarbeiter zu sorgen. Wie es der Situation der Nachkriegszeit entsprach, „organisierten“ Wilhelm und Georg Schaeffler für „ihre Leute“.

Lucia Ploner, eine der Jüngsten der aus Katscher mit nach Schwarzenhammer gekommenen Schaeffler Mitarbeiter erinnert sich: „Wenn wir vom Baumfällen bei Schwarzenhammer kamen, kam meist auch der Doktor [Dr. Wilhelm] und er hatte immer etwas Eßbares dabei: Mehl, Fett, bisweilen auch Fleisch und Eier. Beide Chefs haben immer ‚organisiert‘ und einmal gab es sogar Kleiderstoffe für Dirndl. Eine eigene kleine Kantine in der ehemaligen Porzellanfabrik versorgte die hungrigen Mäuler mit den Grundbedürfnissen. Die beiden Schaeffler Brüder sorgten selbst dafür, daß jeder abends einen großen Topf mit Gemüsesuppe erhielt.“

Getreu dem Morgenthau-Plan der Siegermächte, die aus Deutschland einen reinen Agrarstaat machen wollten, wurden im Raum Schwarzenhammer Wiesen umgeackert und somit gab es im Herbst Kartoffeln und Rüben, so daß niemand hungern mußte. Um dieses Vorhaben zu verwirklichen, wurden Geräte für die Landwirtschaft gebaut oder umgearbeitet: Pflüge und Kultivatoren.

Tagsüber gingen die Jüngeren und die Frauen mit einem örtlichen Holzfachmann in den Wald und suchten nach geeigneten Baumstämmen für Rechen. Diese wurden an Ort und Stelle vom Astwerk befreit, auf den

Schultern nach Hause getragen und schon in derselben Nacht zu Rechen, zu Wäscheklammern oder Kochlöffeln verarbeitet.

Den aus Katscher mitgekommenen Beschäftigten wurde am Monatsende der Lohn ausbezahlt. Auch durchziehende entlassene Soldaten wurden in den Fertigungsprozeß eingebunden und zwei bis drei Monate beschäftigt, so daß sie das Recht auf den Bezug von Lebensmittelkarten erwarben. Ohne einen derartigen Arbeitsnachweis standen ihnen keine Bezugsscheine zu.

Der Schaefflersche Verkaufsschlager wurde jedoch der Handwagen. 1,80 Meter lang war das Gefährt, das bald keine Familie mehr entbehren wollte. Schließlich konnten damit Gras und Heu für Kaninchen und Ziegen, Getreide und Kartoffeln, vor allem aber auch Holz transportiert werden. Gerade das Holz und auch die fränkischen „Butzelküh“ (Kiefern- und Fichtenzapfen) und dürres Reisig waren dringend zum Heizen nötig, denn Kohle war im Fränkischen rar und, wenn überhaupt, nur auf schwer zu bekommenden Zuteilungsscheinen erhältlich.

Daß Wilhelm und Georg Schaeffler ihrem späteren Leitsatz „INA“ („Immer Neue Anforderungen“ oder „Immer Neue Aufgaben“) schon voraus waren, beweist die verstärkte Produktion von solchen Handwägelchen, die mittels weniger Handgriffe vom Leiterwagen zum Kastenwagen verwandelt werden konnten, mit denen sich auch mühelos Sand transportieren ließ. Diesen wiederum benötigte man, um in Eigenproduktion Steine für den Hausbau herstellen zu können. Die Preisprüfer, die es damals noch gab, setzten den „Endpreis“ für den „Schaeffler Kombi“ auf 88 Reichsmark fest. Nicht nur in Franken, auch im Saarland fanden die Wagen reißenden Absatz, und die dafür bezogene Saarkohle bildete den Grundstock für weitere Kompensationsgeschäfte, mit denen immer wieder neue Holzlieferungen nach Schwarzenhammer und bald auch nach Herzogenaurach erfolgten. Hier improvisierte man weiter: Hölzerne Schnallen und Holzknöpfe für Kinder- und Damenmäntel, auf umgerüsteten Schaeffler Maschinen produziert, fanden in einem Münchner Mantelhersteller einen Abnehmer. Manche dieser Schnallen trugen in zarten



Abb. 3: Georg Schaeffler

Bronzebuchstaben die Aufschrift „Original Weiherbach, handgemalt“; sie waren nach der Herzogenauracher Produktionsstätte in einer ehemaligen Baracke in den „Weiherbach Anlagen“ im Süden der Stadt benannt. Bis zu 15.000 solcher Gürtelschnallen wurden später täglich hergestellt und – vor allem auch – verkauft. Drei Millionen waren es bis zum Tag der Währungsreform im Juni 1948. – Doch dem Erfindergeist der beiden Schaeffler Betriebsgründer waren noch lange keine Grenzen gesetzt.

Anfangschwierigkeiten

Von den INA „Kombinationswagen“ war bereits die Rede. Allein im August 1946 verließen 150 der damals notwendigen Gebrauchsfahrzeuge das Werk in Schwarzenhammer.

Inzwischen hatten die Siegermächte den Plan gefaßt, auf deutschem Boden einen Staat zu gründen, der mit Hilfe des Industrie- und Marshallplans möglichst schnell auf eigenen Füßen stehen sollte. Für das Schaeffler'sche Unternehmen war dieser Industrieplan von erheblicher Bedeutung, weil in ihm Weisungen ausgegeben wurden, die ihre ursprünglichen Branchen betrafen. So wurden beispielsweise Industriezweige verboten, die für die Rüstung verwendbare Produkte hergestellt hatten. Dazu zählten auch die Kugella-

gerfertigung, die Herstellung von schweren Werkzeugmaschinen und großen Fahrzeugen. Branchen, wie etwa die Textil- und Teppichfertigung, durften dagegen weiterhin frei produzieren, während man der Stahl-, Elektro- und Automobilindustrie Beschränkungen auferlegte.

Betroffen von diesen Einschränkungen war auch die Firma Fritsch, die während des Kriegs elektrotechnische Produkte hergestellt hatte. In dieser mißlichen Lage gründeten die befreundeten Unternehmer Heinz Fritsch und Wilhelm Schaeffler die gemeinsame Firma „*Fritsch & Schaeffler. Fabrik landwirtschaftlicher Maschinen. Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit Sitz in Schwarzenhammer*“. An dem neuen Unternehmen waren die beiden Firmengründer mit je 50.000 Reichsmark beteiligt. Heinz Fritsch wirkte – wie gesagt – als Geschäftsführer, Dr. Wilhelm Schaeffler sorgte für das Material und kümmerte sich um die Finanzen.

Inzwischen waren die Kontakte nach Herzogenaurach geknüpft worden und das neue Unternehmen verlegte seinen Sitz noch 1946 an die Aurach. Nach und nach wurde die Belegschaft aus dem Fichtelgebirge in die „Schlappenschusterstadt“ Herzogenaurach nachgeholt. Die Maschinen wurden zunächst im Untergeschoß des hiesigen Schlosses gelagert. Georg Schaeffler folgte dem Troß und siedelte 1947 in das südliche Oberfranken um.

Im Herbst 1946 erhielt das junge Unternehmen einen unerwarteten, schweren Dämpfer, als – wie oben schon angedeutet – die beiden Geschäftsführer von den Amerikanern an Polen ausgeliefert und fünf Jahre lang ohne Gerichtsverfahren in polnischen Gefängnissen festgehalten wurden. Während Dr. Wilhelm Schaeffler dafür 1951 mit der geringen Summe von 2.720 DM abgefunden und entlassen wurde, starb Heinz Fritsch 1953 in einem Danziger Gefängnis.

Aufgrund einer amtlichen Verordnung konnte Georg Schaeffler zunächst nicht in die Firmenleitung nachrücken. Statt dessen wurde der Textilfabrikant Theodor Fröhner als Treuhänder eingesetzt und die Firma in „*Industrie-G.m.b.H.*“ umbenannt.

Die Anfangsschwierigkeiten wollten kein Ende nehmen: Die aus Schwarzenhammer eingetroffenen Maschinen waren für eine Produktion in den simplen Holzbaracken zu schwer. Teilweise waren sie im Laufe der Monate ausgeschlachtet und umgerüstet worden. Teilweise fehlte es an Motoren, Keilriemen, Kugellagern oder ganz einfach an Wasserschläuchen und außerdem fehlte es an fahrbaren Untersätzen für die Ersatzteilbeschaffung. Lediglich ein alter DKW der „Reichs-klasse“ und ein LKW-Ford mit Holzvergaser standen für Materialersatzbeschaffung zur Verfügung. Aber zum Glück hatte man immer noch Handwagen und Liegestühle als Tauschartikel im Sortiment.

Aber nicht einmal die Beleuchtung im Betrieb war gesichert. Da öfters der Strom ausfiel, organisierten die Mitarbeiter sogar eine Notbeleuchtung. Im 30 Kilometer entfernten Wachenroth trieb man in einer Gemischtwarenhandlung acht Petroleumlampen auf, – eigentlich für Absperrungen im Straßenbau bestimmt – die in den Abendstunden während der Produktion spärlich Licht spendeten.

Doch trotz aller Schwierigkeiten gab es für die Mitarbeiter und deren Familien im Dezember 1947 eine Weihnachtsfeier mit einem „*echten Christbaum und echten Kerzen*“. Für die Kinder der Mitarbeiter gab es sogar Weihnachtsgeschenke: hölzerne Schubkarren und Roller. Doch dann war es nur noch ein halbes Jahr, bis alles anders und besser werden sollte, bis zur Währungsreform am 20. Juni 1948.

INA Lager für Käfig-Höhenflug

Unter strengster Geheimhaltung hatten die westlichen Alliierten im Frühjahr 1948 die Währungsreform für ihre Sektoren vorbereitet. Am Freitag, den 18. Juni, erfuhr die Bevölkerung, daß am darauf folgenden Sonntag ein Währungseinschnitt erfolgen sollte. Jeder Bewohner der drei westlichen Zonen erhielt zunächst 40 (später noch einmal 20) Deutsche Mark als „*Kopfgeld*“. Löhne und Gehälter wurden im Verhältnis eins zu eins, Schulden auf ein Zehntel in DM-Beträgen umgewertet.

Plötzlich waren – zumindest ab Montag, den 21. Juni, die Schaufenster wieder gefüllt

mit Waren, die man bisher nur auf dem Schwarzmarkt erhalten hatte. Jetzt konnte der Aufschwung in den Westzonen beginnen.

Gleichzeitig brachte die Reform Probleme über Probleme, vor allem für die jungen Unternehmen. Eine riesige Geldmenge war über Nacht wertlos geworden. Von den alten 100 Reichsmark blieben lediglich noch 6,50 Mark des neuen Geldes übrig. Noch am 20. Juni hatte Georg Schaeffler eine Betriebsversammlung einberufen, an die sich der damalige Betriebsratsvorsitzende Jakob Scholian erinnert: „Am Währungstag mußten wir wenigen – ich glaube es waren etwa 70 Mitarbeiter – zusammen kommen, eine Betriebsversammlung abhalten, um aus dem Mund von Georg Schaeffler zu hören: Männer, ich habe genauso viel wie ihr, bekomme genau die 40 Mark wie ihr. Ihr wißt alle, mein Bruder ist noch in der Hand fremder Mächte. Was soll geschehen? Was tun wir? Ich stehe genau wieder am Anfang wie ihr. Ich erwarte Eure Entscheidung.“

Doch die Schaeffler Mitarbeiter brauchten nicht lange zu beraten. Nach einer Stunde erfuhr Georg Schaeffler ihre Entscheidung: „Chef, es geht weiter, wir arbeiten und wenn Sie wieder mal Geld haben, dann bezahlen Sie uns eben. Alles andere wird sich ergeben.“ Ohne diese hervorragende Moral, den Mut der Belegschaft und das Vertrauen in Georg Schaeffler wäre es vermutlich nicht möglich gewesen, das Unternehmen weiterzuführen.

Da Theodor Fröhner weiter auf die Produktion von Leiterwagen setzen und die Umstellung auf Metallwaren, wie sie Georg Schaeffler plante, nicht mittragen wollte, wurde die alte Unternehmensform liquidiert und aus der ehemaligen „Industrie G.m.b.H.“ entstand als neue Firma die „Industriewerk Schaeffler o.H.G.“.

Metallwaren waren seit Jahresbeginn 1948 bereits wieder produziert worden. Zur Produktpalette zählten Gewindeschneidbacken, Kaltlochstempel und Gelenkkreuzbuchsen. Um die Wende zum Jahr 1949 kamen Führungssäulen für Stanzgestelle hinzu, und außerdem wurden die ersten Spinnringe gefertigt. Bereits am 21. Juni 1948 begab sich Georg Schaeffler in seinem alten Mercedes



Abb. 4: Der Schaeffler-Leiterwagen – produziert in Schwarzenhammer

Diesel auf Geschäftsreise. Es galt nachzufragen, ob Kunden bei Schaeffler ordern würden und in welcher Größenordnung das der Fall sein würde. Die Eltern Schaeffler, mittlerweile oberhalb des Herzogenauracher Weihersbachs zu Hause, steuerten ihre 80 Mark Kopfgeld für die Reise bei. Georg kam mit positiven Eindrücken zurück, ohne jedoch versprechen zu können, wann die ersten Bestellungen eingehen und die ausstehenden Rechnungen bezahlt werden würden.

Nachdem im Herbst 1949 alle Produktionsbeschränkungen weggefallen waren, war auch der Weg frei geworden für die Metallverarbeitung nach eigener Wahl. Bald wurde der erste „Kuppenautomat“, ein Drehautomat für die Nadelherstellung gebaut und außerdem fertigte man vollnadelige Lager für landwirtschaftliche Maschinen und reparaturbedürftige Fahrzeuge der amerikanischen Besatzungsmacht. Aber insgeheim arbeiteten Georg Schaeffler und ein kleines Konstruktionssteam an einer großen Sache, die dem Unternehmen endgültig zum Durchbruch verhelfen sollte: am Nadelkäfig.

Allerdings waren von Anbeginn die Probleme bei diesen Lagern bekannt: Die Nadeln verschränkten sich leicht, so daß sie sich für höhere Drehzahlen als ungeeignet erwiesen. Mit einem kleinen Mitarbeiterstab machte sich Georg Schaeffler an die Arbeit,

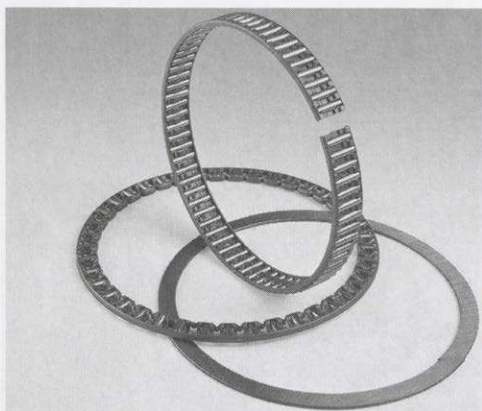


Abb. 5: INA Nadellager.

um das Problem aus der Welt zu schaffen. Es mußte doch möglich sein, ein Lager zu entwickeln, das sich nicht verschränkte, und es sollte auch gewährleistet sein, daß die durch die Lager hervorgerufene Erwärmung nach Möglichkeit verhindert würde.

Die Bemühungen wurden von Erfolg gekrönt. Georg Schaeffler erinnert sich an einen Tag Anfang des Jahres 1950: „*Den ersten Nadelkäfig haben wir übrigens an einem Tag hergestellt, an dem abends das Betriebsfahrgastsfest stattfand...*“

Was war das Neue daran? Aus einem Aluminiumrohr wurden Taschen gestanzt, und jede Tasche wurde mit einer Nadel versehen. Die eingeprägten Haltenasen sorgten dafür, daß die Nadeln nicht herausfallen und sich nicht verschränken konnten.

Der INA Nadelkäfig fand besonders in der aufstrebenden Automobilindustrie großen Anklang. Noch im Frühjahr 1950 fand Georg Schaeffler Großabnehmer. Die Firmen Mercedes Benz in Stuttgart-Untertürkheim und Adler in Frankfurt stiegen als erste in das Geschäft ein. Die INA Nadellager wurden also erfolgreich im Automobilbau eingesetzt, und schon 1953 gab es kein Kraftfahrzeug in der Bundesrepublik, in dem nicht serienmäßig INA Nadellager eingebaut waren. Im legendären VW-Käfer waren es 13 solcher Lager, die dafür sorgten, daß der „*Käfer läuft und läuft und läuft!*“

Auch in der Textilindustrie bewährte sich der neue Lagertyp. Für den Textilmaschinen-

bau war es wichtig, die Anzahl der regelmäßig zu pflegenden Schmierstellen so gering wie möglich zu halten. Durch die neuartigen Nadellager und deren Abdichtung war es möglich geworden, eine derartige Verschmutzung der Webwaren zu vermeiden.

Schaeffler Teppiche und das deutsche Wirtschaftswunder

„*Alle sollen besser leben!*“ Unter diesem Motto fand in den 1950er Jahren eine große Ausstellung in Düsseldorf statt. Diese Schlagworte charakterisieren den Optimismus, der die Bundesbürger erfaßte. Das Konzept der freien Marktwirtschaft, vom Fürther Wirtschaftsexperten Ludwig Erhard propagiert, zeigte schon bald Erfolge: Die hohe Arbeitslosigkeit sank ab 1950 stetig, das Bruttosozialprodukt stieg in fünf Jahren von 49 Milliarden auf über 180 Milliarden, der Außenhandel boomte und nach den Entbehrungen der Kriegs- und Nachkriegsjahre wurden die Deutschen von einer „*Fresswelle*“ erfaßt.

Vespa Roller, Motorräder von NSU, Messerschmitt Kabinenroller, die Isetta von BMW, liebe voll als „*Knutschkugel*“ von der jüngeren Generation bezeichnet, Goggomobil und der „*Leukoplastbomber*“ von Lloyd („*Wer den Tod nicht scheut, fährt Lloyd*“) bestimmten bald das Straßenbild. Als die deutschen Fußballer im Juli 1954 den Weltmeistertitel aus der Schweiz nach Hause brachten, erfaßte die Deutschen ein neues Selbstwertgefühl. „*Wir sind wieder wer*“, hieß es landauf landab.

Als die Nierentische ihren Einzug in die deutschen Wohnzimmer hielten, legten viele Bundesbürger auch einen Teppich aus dem Hause Schaeffler in die gute Stube. Die aus Katscher geflüchteten Weber hatten unmittelbar nach der Währungsreform begonnen, Handwebstühle zu bauen. Bereits im Frühjahr 1949 wurden im nördlichen Oberfranken erneut Teppiche gewebt – „*wie in der alten Heimat*“, so ein ehemaliger „*Katscherer*“. Am 27. September 1949 wurde die „*Teppich Weberei Schwarzenhammer G.m.b.H.*“ gegründet. Der Absatz lief so gut, daß in der Folge weitere ältere Webstühle dazu gekauft und für die eigenen Bedürfnisse entsprechend

umgerüstet werden konnten. 1950 lief die Produktion des „Axminsters“ oder Chenilleteppichs (ein samtartiger Teppich) wieder an. 1951/52 dehnte man die Fertigung auf Doppelpflüsch aus, und zusätzlich wurden auch Knüpfteppiche hergestellt.

Am 1. September 1952 war es dann auch in Herzogenaurach soweit. Die neugegründete Firma „Textilwerk Schaeffler O.H.G.“ konnte ihren Betrieb an der Aurach aufnehmen. In einer einzigen Halle mußten zunächst alle Fertigungsprozesse untergebracht werden und ablaufen: Vorbereitung, Weberei, Putzerei, Appretur, Fertiglager, Versand und Rohwarenlager. Die räumliche Enge war teilweise erdrückend und bedrückend. Aber in Herzogenaurach stand damit die erste bedeutende Teppichweberei im Freistaat Bayern. Nach und nach erreichte der gute Ruf der Schaeffler Teppiche wieder seinen alten Bekanntheitsgrad. Mit einer Monatsproduktion von 150.000 qm im Jahr gehörte die Textilwerk Schaeffler K.G. zu den größten Herstellern der Branche in der Bundesrepublik. In Herzogenaurach lag der Schwerpunkt bis 1965 auf der Boucléfertigung, während die Herstellung von Doppelpflüsch mit 70 Prozent die gesamte Produktion der Schaeffler Teppichwerke dominierte.

Ein Teppich-Riese entsteht

In den folgenden Jahren erwarb die Firma Schaeffler eine Reihe weiterer Teppichbetriebe in der Bundesrepublik:

- 1955 die Badische Weberei GmbH in Lahr
- 1956 das Teppichwerk Regensburg GmbH für die Produktion von Velours aus Dolan (Kunstfaser) und Dolan Perserteppichen
- 1960 Gründung der Vereinigten Tufting Werke Berlin zusammen mit 18 weiteren deutschen Teppichherstellern; seit 1972 hielt Schaeffler daran eine qualifizierte Mehrheit
- 1964 Gründung der Schaeffler – Teppichboden GmbH in Bamberg
- 1973 Erwerb der Full Tuft Teppich GmbH in Mönchengladbach, deren Sitz dann Herzogenaurach wurde.

80 automatische Webstühle standen in den 1970er Jahren in den Werkhallen der Firma Schaeffler. Die Betriebsleitung konnte stolz verkünden, daß aus den geforderten 120 Arbeitsplätzen, die Bürgermeister Maier bei der Firmengründung 1946 gefordert hatte, allein in der Teppichfertigung inzwischen 800 geworden waren. Völlig neue Berufe waren in Herzogenaurach entstanden: neben 160 Webern, die in zwei Schichten arbeiteten, gab es da die Schlichter, die Aufstecker, Scherer, Putzer, Appreteure und viele andere mehr. Zahlreiche Arbeiter und Angestellte waren im Garnlager, in der Vorbereitung und Planung sowie im Verkauf beschäftigt. Sogar eigene Schlosser hatte „die Teppich“, wie man im Betrieb die Sonderfertigung nannte. Natürlich gab es eine Reihe von Künstlern, welche die Muster für die Teppiche entwarfen.

Alle bekannten deutschen Kauf- und Versandhäuser der Nachkriegsjahre waren Kunden bei Schaeffler: Quelle und Neckermann, Schwab und Schöpflin, Kaufhof und Karstadt. „Nichts, was wir geliefert haben, kam jemals als Reklamation zurück,“ erinnern sich ehemalige Leiter der Teppichabteilung. Man war stolz darauf, daß Schaeffler Auslegware in den Räumen der Dresdner Bank oder in der Chefetage der Bayerischen Vereinsbank verlegt worden war und daß sich die High Society auf Herzogenauracher Teppichböden in den Konzernzentralen der namhaftesten deutschen Unternehmen ein Stelldichein gab. Unter vielen Schreibtischen bekannter Industriebosse und Minister in Bonner Ministerien lagen „Berber“ oder „Perser“ aus dem Hause Schaeffler.

In den 1970er Jahren wurde die gesamte Teppichfertigung von Herzogenaurach nach Bamberg verlegt. Doch geschah dies, ohne daß ein Mitarbeiter entlassen wurde. Wer wollte, wurde innerhalb der Metallgruppe umgeschult. In den 1980er Jahren lag der Produktionsschwerpunkt auf Bodenteppichen für die Autoindustrie. An Opel, BMW, Audi u.a. wurde die Auslegware als „komplettes Tiefziehteil mit aufgeschweißtem Trittschutz“ (so lautete das offizielle Angebot an die Automobilindustrie) vom Bamberger Werk ausgeliefert.

In der gesamten Teppichbranche machte sich schon seit den 1960er Jahren die hohe Importrate von Teppichwaren für den Privatgebrauch aus Billigländern negativ bemerkbar. Aus diesem Grund wurde die Textil- und Teppichgruppe 1989 verkauft.

Dr. Wilhelm Schaeffler: sein Leben und Wirken

1908 am 03. April auf Schloß Marimont in Lothringen geboren,

1927 Abitur an der Oberrealschule in Saarbrücken,

1928–1931 Studium an der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Köln; Abschluß als Diplom-Kaufmann,

1932 Eintritt in die Treuhand-AG von Professor Schmalenbach in Köln,

1933 Eintritt in die Treuhandvereinigung in Dresden,

1935 Wechsel in das Industriebüro der Dresdner Bank in Berlin,

Aufbau der Exportorganisation der Firma Fritsch in Cottbus,

1937 Promotion zum Dr. rer. pol. in Köln,

1939 Erwerb und Sanierung der Davistan AG in Katscher; Umbenennung in

Wilhelm Schaeffler AG, die er bis zur Aus- und Umsiedlung 1944/45 leitete,

1945 Verlagerung der Firma über Meerane/Sachsen nach Schwarzenhammer,

1946 Erweiterung der Firma und Umsiedlung nach Herzogenaurach,

1946 September bis Juli 1951 Inhaftierung in Polen aufgrund einer falschen Denunziation,

1951 weiterer Auf- und Ausbau der Schaeffler Werke zusammen mit Bruder Georg,

1966 Eheschließung mit Elisabeth Mertens,

1981 22. Oktober verstorben und Beisetzung am 27. Oktober in Herzogenaurach.

Auszeichnungen und Ehrungen:

1968 Bayerischer Verdienstorden,

1971 Goldene Medaille der Bayerischen Betriebssportvereinigung,

1973 Ehrenbürgerwürde der Stadt Herzogenaurach,

1973 Großes Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland,

1978 Staatsmedaille für besondere Verdienste um die bayerische Wirtschaft.

Weitere Funktionen:

Verwaltungsrat bei der Firma Ferodo/Frankreich,

Beirat der Dresdner Bank, Frankfurt am Main,

Beirat des Gerling Konzerns,

Beirat des Giroverbandes,

Vorstand des Verbands der Automobilindustrie und Funktionen u.a. in der Europäischen Teppichgemeinschaft,

Zahlreiche soziale, kulturelle und wissenschaftliche Engagements.

Dr. Georg Schaeffler: sein Leben und Wirken

1917 04. Januar Geburt auf Schloß Morimont in Lothringen,

1936 Abitur an der Oberrealschule in Neunkirchen an der Saar, anschließend Arbeits- und Wehrdienst, praktische Ausbildung zum Kaufmann,

1938 mit dem Wintersemester Beginn eines Studiums der Betriebswirtschaftslehre an der Universität Köln,

1939 Eintritt in das Teppichwerk des Bruders in Katscher,

1940 bis 1945 Kriegsteilnahme und im Juni 1945 aus amerikanischer Gefangenschaft entlassen,

1944 Studienabschluß mit dem Examen zum Diplomkaufmann,

1946 Eintritt als Bevollmächtigter in die Firma „Fritsch & Schaeffler“ in Schwarzenhammer,

1950 Entwicklung des Nadelkäfigs für die Serienreife,

1951 zusammen mit Bruder Georg Ausbau der INA Werke,

1963 Eheschließung mit Maria-Elisabeth Kurssa in Bogenhausen, aus der Ehe gehen zwei Söhne hervor: Georg Friedrich Wilhelm und Christian Johannes, der Weihnachten 1975 tödlich verunglückt,

1996 am 02. August verstirbt Dr.-Ing. h.c. Georg Schaeffler und wird in Herzogenaurach bestattet.

Auszeichnungen und Ehrungen

1968 Verdienstkreuz I. Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland,

1977 Großes Verdienstkreuz der Bundesrepublik Deutschland,

1981 Ehrendoktorwürde der Technischen Universität Karlsruhe,

1981 Ehrenbürger der Stadt Herzogenaurach,

1982 Bayerischer Verdienstorden,

1986 Staatsmedaille für besondere Verdienste um die Bayerische Wirtschaft.

Weitere Funktionen:

Aufsichtsrat von Teves, Frankfurt am Main,

Aufsichtsrat von ITT, Frankfurt am Main,

Beirat der Bayerischen Landesbank, Girozentrale München,

Beirat der Dresdner Bank AG, Frankfurt am Main.

Zahlreiche soziale, kulturelle und wissenschaftliche Engagements.

Die soziale Komponente – oder die kostenlosen Vesperbeutel

Im ehemaligen „Schusterstädtchen“ Herzogenaurach mit seinen 18 kleinen und mittleren Schuhfabriken blickte man voller Neid auf den „Flüchtlingsbetrieb“ Schaeffler. Die anfangs negative Bezeichnung für den Betrieb, der aus den ehemaligen Ostgebieten übersiedelte, wich bald einer stillen und anerkennenden Bewunderung.

Bei Schaeffler stand von Beginn an der Mensch immer im Vordergrund. Die Schaeffler oder INA Mitarbeiter, egal ob einfacher Arbeiter, qualifizierter Facharbeiter, Angestellter oder Direktor galten immer etwas, so der einstimmige Tenor der Mitarbeiter. „*Die Geschäftsleitung sprach uns immer Dank und Anerkennung aus, lobte unseren Einsatz für das Unternehmen und wir freuten uns über die INA Nadeln zum 10-jährigen Jubiläum oder die finanziellen Sonderzulagen.*“

Feiern bei Betriebsjubiläen, gemeinsame Betriebsausflüge, Sonderpreise für Verbesserungsvorschläge, ein eigener Kindergarten für berufstätige Frauen, die INA Sozialversicherung oder die betriebseigene Rente, die kostengünstige Beförderung dank eines großen Fuhrparks, all das schweißte die Schaeffler Beschäftigten zu einer großen Familie zusammen.

Noch heute schmunzeln die ältesten Mitarbeiter, wenn sie an die kostenlosen Vesperbeutel denken, die von den Betriebsgründern Dr. Wilhelm und Dr. Georg Schaeffler jenen spendiert wurden, die am Wochenende zusätzlich arbeiteten, um die Aufträge zu erfüllen. Aus einer nahen Gastwirtschaft wurden auf die Schnelle fränkische Spezialitäten organisiert, wie Stadtwurst oder Preßsack, – und satte und zufriedene Beschäftigte erledigten ihre Aufgaben stets zur vollen Zufriedenheit.

Dabei erinnert man sich auch einer besonderen technischen Entwicklung: an den INA-Photoapparat MEC 16. Das kleine Wunderwerk mit einem 16 mm Film und 27 cm Negativlänge kam jedoch wegen einiger „Kinderkrankheiten“ beim Einlegen des Films nicht in die Großproduktion, lebt aber heute vom Prinzip her noch bei der Firma Kodak weiter. „*Unsere Chefs haben halt immer getüftelt um ihrem späteren Slogan INA: Immer Neue Anforderungen selbst gerecht zu werden.*“

Den Stundenlohn nahezu verdoppelt

Fleiß und Willenskraft der deutschen Bevölkerung, das Engagement weitsichtiger Unternehmer und die Unterstützung durch den

Marshallplan waren die wichtigsten Faktoren für den raschen Wiederaufstieg Westdeutschlands nach dem Zusammenbruch. 72 Stunden arbeiteten Schaeffler Mitarbeiter im Jahr der Währungsreform 1948. Bei 71 Pfennigen lag der Stundenlohn, und zwar in der neuen harten DM-Währung. In der Folge kletterte der Stundenlohn auf stolze 103 Pfennige.

„Und wenn man am Freitag seine Lohntüte mit dem schmalen Abrechnungstreifen ausgehändigt bekam, konnte man über 50 Mark netto in der Woche nach Hause tragen,“ so einer der Männer der ersten Tage. Nach einigen Irritationen im Jahr 1952, als auf Drängen der Gewerkschaften der 8-Stunden-Arbeitstag eingeführt werden und die Produktion in drei Schichten gefahren werden sollte, hätte das für viele Arbeiter eine finanzielle Einbuße von 15 Mark in der Woche bedeutet.

Doch auch in dieser Situation behielt die Betriebsführung den Überblick, und ein angekündigter *„wilder Streik“* verpuffte am Wochenende vom 30. August zum 01. September 1952, weil die Firmenleitung den Stundenlohn von 1,03 DM auf 1,35 DM erhöhte. Mancher Arbeiter wechselte aus der Schuhindustrie zur Firma Schaeffler, ließ sich in der Metallbranche anlernen oder umschulen und hatte zum Monatsende rund 20 DM mehr im Geldbeutel als am früheren Arbeitsplatz in der „Schuhbude“.

Die Wohnungsnot wird behoben

Knapp 5.000 Einwohner zählte Herzogenaurach bei Kriegsausbruch 1939. Nach dem Einmarsch (16. April 1945) belegten die Amerikaner mehr als 120 Wohnungen und Häuser. Rund 2.000 Flüchtlinge und Heimatvertriebenen mußte die Stadt bis 1947 aufnehmen, so daß im Juni 1947 Stadtrat und Bürgermeister Herzogenaurach zum Notstandsgebiet erklärten und von der Militärverwaltung und der provisorischen bayerischen Regierung eine allgemeine Zuzugssperre und eine zusätzliche Förderung des Wohnungsbaus forderten.

Im September 1948 fehlten rund 800 Wohnungen. Sechs oder mehr Personen lebten bisweilen in den Notunterkünften der Stadt in einem einzigen Raum oder in Notquartieren.

Die Lage wurde auch nicht besser, da in den 1950er Jahren ein lebhafter Zuzug aus anderen Bundesländern erfolgte, vorwiegend auch von der Firma Schaeffler verursacht, die in der Zeit der beginnenden Hochkonjunktur in der deutschen Automobilindustrie und des Maschinenbaus weit ausholen mußte, um hochqualifizierte Mitarbeiter zu finden.

Neben vier privaten und kirchlichen Baugemeinschaften beteiligte sich ab 1952 auch das Sozialwerk Schaeffler (Wohnungs GmbH) am sozialen Wohnungsbau. Bis 1953 waren bereits 290 Wohnungen bezugsfertig. Für einen Quadratmeterpreis von 0,95 DM wurden sie an die INA Mitarbeiter vermietet. Bis 1966 waren 739 Wohneinheiten am Rande der Stadt entstanden und somit war die INA für rund ein Drittel aller Neubauwohnungen verantwortlich, die seit 1948 im Altlandkreis Höchststadt/Aisch fertig gestellt worden sind. Sie wurden in den 1970er Jahren zum größten Teil als Eigentumswohnungen an die Mieter veräußert. 1957 und 1960 wurden zwei Ledigenwohnheime bezugsfertig, die vorrangig neu zugezogenen Arbeitskräften aus Süd- und Südosteuropa zur Verfügung gestellt wurden.

Europa und die Welt – der Markt für INA

Am Anfang von INA stand der Mut der Brüder Wilhelm und Georg Schaeffler nach dem Zusammenbruch von 1945 einen Neubeginn zu wagen. Grundlage für die rasche Entwicklung des Unternehmens war 1949 die Idee von Dr. Georg Schaeffler, Lagernadeln in einem Käfig achsparallel zu führen.

Weitere technische Erfindungen machten es möglich, auch schnell laufende Wellen extrem raumsparend zu lagern. Bei den Konstrukteuren im Kraftfahrzeug-, Getriebe- und Maschinenbau fanden die INA Produkte ein überwältigendes Echo. Mit zunehmender Markt-Erfahrung wurde die Auswahl der Naddellager in Abmessungen und Bauformen sinnvoll erweitert. Dadurch konnte ein immer breiterer Anwendungsbereich erschlossen werden.

Der weltweite Erfolg von INA Produkten bedingte eine rasche Erweiterung der Pro-



Abb. 6: INA-Werkshallen 1960.

duktpalette und der Unternehmensgruppe. Zwischen 1952 und 1955 wurden INA Werke im benachbarten Höchstädt, in Homburg/Saar und in Lahr/Schwarzwald gegründet, bald darauf in Ingolstadt (MOTO – MAK). Als die internationale Nachfrage nach INA-Erzeugnissen immer größere Ausmaße annahm, schien es angebracht, europaweit an den Bau zusätzlicher Fertigungsstätten zu denken. Seit 1964 lief die Produktion in Frankreich, Brasilien, Italien, Großbritannien und in den USA an.

Das INA Nadellager Programm wurde nach 1960 ergänzt durch Rollenlager und Kugellager für besondere und extreme Anwendungsbereiche. Nach 1970 kamen noch Großlager und Querverbindungen hinzu. Das kleinste INA Nadellager hat einen Durchmesser von drei Millimetern, das größte läuft in den Riesenrädern an der Themse und in der chinesischen Hauptstadt Beijing, wobei der Durchmesser der größten INA-Drehverbindung 6,2 Meter beträgt.

Das „London Eye“ an der Themse gegenüber dem Westminster Palast oder das „Peking Wheel“, der neue Star unter den Riesenrädern mit einer Höhe von 208 Metern und der Transportmöglichkeit für 1.920 Fahrgäste – ohne INA-Lager wären diese Wunderwerke der Technik also unmöglich. Nicht vergessen werden dürfen die INA Schaeffler Wälzlager für die Triebwerke von Ariane 5, Airbus 380 und der Boeing 738 Dreamliner. In den südspanischen Andasol-Solkraftwerken sind Tausende Hydraulik-Gelenkköpfe im Einsatz. Sie positionieren die hydraulisch verstellbaren Parabolrinnen auf Zehntelmillimeter und führen sie kontinuierlich der Sonne nach und somit erreicht die Anlage ihren maximalen Wirkungsgrad.

Erfindergeist, INA Technik sowie die stete Verwendung neuer Materialien, u.a. die von Kunststoffen, führten in der Fahrzeugtechnik bei INA-Kupplungslagern zu einer Verringerung des Eigengewichts um ca. 50 Prozent. Dank weiterer Forschung und Entwicklung

fanden die Lager Zugang bei Präzisionsmaschinen, im Schwermaschinenbau in Drehrohren oder Zementmühlen. INA-Wälzlager erfüllen ihre Aufgaben in Meerestiefen bis zu 100 Metern in den Seilrollen von Unterwassergreifern, und keine Textilmaschine kommt ohne Rotorlager von INA aus, denn für sie sind 80.000 Umdrehungen pro Minute keine Schwierigkeit.

Ob Rollerskates, Mixgeräte in der Küche, Bohrmaschinen für den Profi oder den Heimwerker, Spezialgeräte in der Arztpraxis, die elektrische Zahnbürste im Badezimmer oder bei den Inline-Skates der Jugendlichen – INA-Wälzlager oder INA-Bauelemente sind immer dabei, wenn Geräte eingeschaltet und in Bewegung gesetzt werden. Wer sich auf dem Münchner Oktoberfest im „Skylab“ vergnügt die Höhe tragen läßt, hat dies INA aus Herzogenaurach zu verdanken. Selbst die Weltraumtechnik ist ohne INA-Produkte undenkbar.

Die Elektromobilität ist nicht erst seit der Atomkatastrophe in Japan oder den steigenden Mineralölpreisen ein bedeutender Faktor für die Forschung und Entwicklung bei INA. Schaeffler Mitarbeiter waren bei der Entwicklung des ERA (Electric Race About) Automobils beteiligt. Der ERA legt mit einer Elektroladung eine Distanz von rund 170 Kilometern bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 110 km/h zurück. Auch Elektro-Fahrräder erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Für die komfortable Steuerung des Antriebs wurden bei Schaeffler Sensor-Tretlager entwickelt, die den Fahrerwunsch nach Motorunterstützung situationsabhängig erkennen und die Leistungsabgabe entsprechend steuern.

Dabei ist allen INA-Elementen raumsparende Bauweise, wartungsarme, lange Lebensdauer und hohe Betriebssicherheit gemeinsam – so wie man es von den Herzogenaurachern von Anfang an gewöhnt war.

„INA: Weltweit und kundennah“ oder „Die Welt ist der Markt für INA Produkte“

– zwei Slogans der INA Gruppe vor 20, 30 Jahren. Stärker als damals haben sie noch

heute Gültigkeit, denn INA ist niemals stehen geblieben. Auch wenn am Firmensitz in Herzogenaurach immer die Fäden zusammenlaufen, so wurde das INA-Netz spinnwebenartig über alle Kontinente erweitert und selbst in der Phase des „Kalten Krieges“ gab es für INA keinen Halt an den Grenzen. Nur einige der älteren „Filialen“ seien hier erwähnt: Eibar in Spanien, Momo in Italien, Llanelli in Großbritannien, Cheraw, Fort Mill und Spartanburg in den USA, Skalica in der Slowakei, Luckenwalde im Osten Deutschlands, nicht zu vergessen die fränkischen Werke in Hirschaid und Gunzenhausen – überall leuchtet das grüne INA-Emblem und zeugt für Qualität und sichere Arbeitsplätze.

In Ansan/Korea weiß man mit dem Namen INA etwas anzufangen und „INA – Bearing Companies“ findet man in Südafrika ebenso wie in Canada. Die einzelnen Niederlassungen und weltweiten Produktionsstätten von INA – Schaeffler und seinen Tochterunternehmen aufzulisten, würde den Rahmen dieser kleinen Dokumentation sprengen. In den meisten Industrieländern der Erde finden wir INA – Niederlassungen: von Argentinien über China, Korea, bis zu den USA und Venezuela.

Nicht zu Unrecht verweist man im Haus Schaeffler darauf, stets darum bemüht zu sein, schon in der Produktionsplanungs- und Konstruktionsphase eng mit den Kunden zusammenzuarbeiten und deren Wünsche zu realisieren. Neue Impulse und Ideen wurden und werden ständig aufs Neue eingearbeitet und umgesetzt. Den Ansprüchen von Dr. Wilhelm Schaeffler und Dr. h.c. Georg Schaeffler, nämlich „Immer Neue Aufgaben“ und „Immer Neue Anforderungen“ zu lösen, möchte das Unternehmen heute, morgen und auch übermorgen gerecht werden.

Weltweit zählte die Schaeffler Gruppe zum Jahresende 2010:

- 67.509 Mitarbeiter weltweit, davon
- 27.938 Mitarbeiter in Deutschland mit 24 Produktionsstätten an 14 Standorten
- 20.063 Mitarbeiter in Europa und Afrika mit 19 Produktionsstätten an 11 Standorten



Abb. 7: Luftbild des INA Schaeffler Geländes am östlichen Stadtrand von Herzogenaurach. Hier forschen und arbeiten rund 8.500 Mitarbeiter.

- 9.258 Mitarbeiter in Asien und im Pazifikraum mit 12 Produktionsstätten an 8 Standorten
- 5.866 Mitarbeiter in Nordamerika mit 12 Produktionsstätten an 6 Standorten
- 4.384 Mitarbeiter in 3 Produktionsstätten in Sorocaba/Brasilien.

Arbeitsbedingungen – Umweltschutz – Auszeichnungen

Zu den grundlegenden Leitlinien des Unternehmens Schaeffler gehört die Einhaltung hoher arbeitsrechtlicher Standards. Mit umfassenden Maßnahmen engagiert sich Schaeffler, um arbeitsplatzbedingte Verletzungen und Berufskrankheiten zu verhindern. Die aktive Mitwirkung an der Gestaltung der Arbeitsplätze, die Sicherstellung der medizinischen Versorgung an Ort und Stelle sind in diesem Bereich ebenso wichtige Aufgaben

wie die Betreuung von Reisenden vor, während und nach der Dienstreise.

Mit einer jährlich hohen Zahl an Auszubildenden nimmt Schaeffler eine Vorbildfunktion im Bereich der Ausbildung ein. Das ist insofern wichtig, weil die Auszubildenden nach dem gewerblichen oder technischen Abschluß ihre Karriere im Ausbildungsunternehmen fortsetzen und auch das umfangreiche Weiterbildungsangebot in Anspruch nehmen können.

Schaeffler betrachtet die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter als eine Form gesellschaftlicher Verantwortung und hat sich deshalb der Initiative „Fair Company“ angeschlossen. Zahlreiche Kooperationen mit Schulen, Sportvereinen, Städten und Gemeinden, sozialen oder kirchlichen Einrichtungen sind Ergebnisse dieser Politik.

Schon seit mehr als 20 Jahren übernimmt Schaeffler Verantwortung für die Umwelt bei

Produktentwicklung, Einkauf, Fertigung sowie Ver- und Entsorgung. Umweltschutz ist in alle Unternehmensbereiche integriert, um den Fortbestand und Erfolg des Unternehmens durch ein gelebtes Umweltmanagement zu sichern.

Dem Thema Energieverbrauch wird bei Schaeffler traditionell ein hohes Maß an Aufmerksamkeit entgegengebracht. Gleiches gilt für den Wasserverbrauch und die Abwässer sowie für das Abfallmanagement. Zahlreiche Auszeichnungen von Kunden, Verbänden und Regierungen weltweit belegen das ausgeprägte Umweltengagement von Schaeffler. Mit dem ÖKOGLOBE 10 oder dem „Gelben Engel“ seien nur zwei wertvolle Auszeichnungen genannt.

Die Schaeffler Gruppe: LuK, SKF und Conti

1. LuK – Lamellen und Kupplungsbau

In Bühl, am Fuß des Schwarzwalds gelegen, befindet sich der Stammsitz der international tätigen LuK Gruppe. Bereits 1965 hat INA – Schaeffler die Firma Lamellen und Kupplungsbau August Häussermann in Bühl übernommen und in „LuK Lamellen und Kupplungsbau GmbH“ umbenannt.

Weltweit rollt jedes vierte Auto mit einer LuK Kupplung vom Band. Produziert wird an zwischenzeitlich 18 Standorten in Deutschland, Frankreich, Brasilien, Großbritannien, Indien, China, Mexiko, Südafrika, Ungarn und in den USA.

Forschung und Entwicklung haben bei LuK einen hohen Stellenwert. Rund ein Sechstel aller Mitarbeiter liefern mit ihren Ideen die Innovationen für die automobile Welt von morgen. Rund 9.500 Mitarbeiter produzieren jährlich rund 14 Millionen Kupplungen für Pkw und Traktoren, mehr als 4 Millionen Ausrückssysteme und nahezu 5 Millionen Zweimassenschwungräder für den internationalen Automobilmarkt.

2. FAG – Fischers Aktiengesellschaft

1883 konstruierte Friedrich Fischer in Schweinfurt eine Kugelschleifmaschine. Mit

ihr war es erstmals möglich, Stahlkugeln rund zu schleifen. Der weiterentwickelte Apparat wurde 1890 zum Patent angemeldet. Damit war der Grundstein für die aufblühende Kugel- und Wälzlagerindustrie gelegt. 1909 übernahm Georg Schäfer I die kriselnde „*Erste Automatische Gußstahlkugelfabrik, vormals Friedrich Fischer, AG*“ und wandelte sie zum 1. November in eine Offene Handelsgesellschaft um. Unter Georg Schäfer I und Georg Schäfer II entwickelte sich das Unternehmen zu einem der wichtigsten Zulieferer für die Rüstungsindustrie. 1945 beschäftigte die „*FAG Kugelfischer Georg Schäfer*“ 11.700 Mitarbeiter.

Nach Kriegsende erfolgte auf Beschluß der Alliierten die völlige Demontage der im Krieg zerstörten Fabrikanlagen. 1948 erfolgte die Wiederaufnahme der Geschäftsführung durch die persönlich haftenden Gesellschafter Georg II und Otto Schäfer. Beim Tod von Georg Schäfer II im Jahr 1975 arbeiteten für den Kugel-Fischer Konzern weltweit knapp 30.000 Personen.

1993 geriet das Unternehmen in eine existenzgefährdende Krise. Zwar gelang die Sanierung, aber der Konzern wurde zerschlagen, die Mitarbeiterzahl halbiert und die Familie Schäfer schied aus der Geschäftsführung aus.

2001 erwarb die INA-Schaeffler-Gruppe das Unternehmen, nahm es von der Börse und integrierte es 2006 in die Schaeffler KG. Innerhalb der Schaeffler Gruppe ist die Marke FAG in allen Geschäftsbereichen – Aerospace, Automotive und Industrie – vertreten.

3. Conti – Die Continental AG

In „INA aktuell“, der Werkszeitung Ausgabe 7/2008, wurden die Mitarbeiter und die Öffentlichkeit von folgendem Sachverhalt unterrichtet: „*Die Schaeffler Gruppe und Continental haben am 22. August eine Investorenvereinbarung geschlossen, die den Einstieg der Schaeffler Gruppe bei Conti regelt. Schaeffler strebt eine Minderheitsbeteiligung an und kann innerhalb der nächsten vier Jahre bis zu 49,99 Prozent der Aktien erwerben. (...)*“

Speziell die Koordination der Entwicklungs- und Innovationskompetenzen wird bei den Unternehmen neue Marktchancen öffnen. Gemeinsam können Schaeffler und Conti noch bessere Lösungen für die technologischen Herausforderungen der Automobilindustrie anbieten und noch stärker von den zentralen Zukunftsfeldern der Automobilbranche wie dem ‚energieeffizienten Auto der Zukunft‘ profitieren. An der Struktur von Conti soll sich nichts ändern, auch der Verkauf von Teilbereichen oder der Abbau von Arbeitsplätzen ist durch den Einstieg nicht beabsichtigt.“

Auch für die Schaeffler Gruppe ändert sich nichts: *„Wir haben nach wie vor ein unabhängiges Familienunternehmen, das auf nachhaltige Unternehmensentwicklung ausgerichtet ist und seine eigene Unternehmenskultur behält“,* sagte Gesellschafterin Maria-Elisabeth Schaeffler. Nach Vollzug des Übernahmeangebots prüfen beide Vertragspartner gemeinsam Möglichkeiten strategischer Kooperationsprojekte – insbesondere im Bereich Powertrain. Die Zusammenarbeit soll sich als gleichberechtigtes Miteinander zweier leistungsfähiger und unabhängiger Unternehmensgruppen gestalten.

Weiterhin stand in „INA aktuell“ 7/2008 zu lesen: *„Die Continental AG (kurz Conti) ist ein deutsches Unternehmen mit Hauptsitz in Hannover. Es zählt über 150.000 Mitarbeiter, die an mehr als 200 Standorten in 36 Ländern beschäftigt sind. In Deutschland ist die Conti Marktführer in der Reifenproduktion, macht aber inzwischen mehr Umsatz als Automobilzulieferer von Fahr sicherheitstechnik (auch ESP).“*

Conti gliedert sich in sechs Bereiche mit insgesamt 16 Marken:

- Pkw-Reifen
- Nutzfahrzeug-Reifen
- ContiTech AG (Technische Elastomere)
- Chassis & Safety
- Powertrain
- Interior (Informationstechnologien).“

Die Conti wurde 1871 gegründet und ist seit August 2003 wieder Mitglied im DAX. 2007

erzielte sie einen Umsatz von 16,6 Milliarden Euro. In diesem Jahr strebt Continental einen Umsatz von über 26 Milliarden Euro an.

Krise und Konsolidierung

Im Sommer 2008 war in Herzogenaurach die Welt noch in Ordnung. Journalisten von großen Tageszeitungen und namhaften Illustrierten gaben sich die Klinke in die Hand. Da war die Rede vom „*Fränkischen Glückspilz*“. Die Tageszeitung Herzogenaurach und „Die Welt“ ließ sich zur Schlagzeile hinreißen „*Wo das Glück wohnt*“. Ursache für die euphorischen Berichte waren neben den positiven Wirtschaftsberichten der beiden Herzogenauracher Sportschuhgiganten Adidas und Puma die Meldungen von der Übernahme der Conti-Gruppe durch das Familienunternehmen Schaeffler.

Vom „*Stillen Riesen*“ und „*Macht im Hintergrund*“ war in einer hiesigen Tageszeitung die Rede (Fränkischer Tag 17.07.2008); und am 22. August 2008 verkündete die gleiche Zeitung „*Schaeffler ist am Ziel*“ und „*Schaeffler einigt sich mit Continental*“. Noch einen Tag später konnte man lesen „*Schaeffler geht nächsten Schritt*“, denn die INA-Verantwortlichen hatten sich auch mit den Gewerkschaften bezüglich der Übernahme von Conti geeinigt.

Doch nicht alle gönnten der Firmenchefin Maria-Elisabeth Schaeffler den wirtschaftlichen Erfolg. Politiker, Banker und Gewerkschafter reagierten gereizt und sprachen von einer feindlichen Übernahme. In der „Spiegel“ Ausgabe 30/2008 ist von einem „*Heißen Reifen*“ die Rede, doch geht man noch fair mit der Firmeneigentümerin um. Aber dann kam der 14. September 2008 und mit ihm die Bekanntgabe der Pleite der Lehman Bank in den USA. Es folgte der Zusammenbruch der Immobilien- und Finanzmärkte. Nun begann die Talfahrt der gesamten Weltwirtschaft, von der kein Unternehmen verschont blieb. Die Finanz- und die Wirtschaftskrise trafen die Schaeffler Gruppe wie ein Schwerthieb.

Nachdem die Conti-Aktionäre der Familie Schaeffler 82,41% der Aktien „angedient“ hatten und die Firma dadurch auf 90,19% der



Abb. 8: Elisabeth Schaeffler mit der Urkunde anlässlich der Ernennung zur Ehrenbürgerin Herzogenaurachs.

Aktien gekommen war, laut Vereinbarung aber nur 49,9% halten durfte, mußten die überzähligen Anteile bei Banken „geparkt“ werden. Nach der Genehmigung durch die EU (08. Januar 2009) zahlte Schaeffler die Aktionäre aus. Insgesamt kosteten die Anteile elf Milliarden Euro, doch sollte ihr Wert bis März 2009 auf rund zwei Milliarden Euro sinken. Damit hatte die Schaeffler Gruppe höhere Schulden als geplant, und die Conti AG war zu Beginn des Jahres 2009 nur noch ein Viertel so viel wert wie ehemals gedacht. Die weltweite Autokrise trug ein Übriges dazu bei, daß die gesamte Branche ins Wanken geriet.

Maria-Elisabeth Schaeffler und ihr Sohn Georg F.W. Schaeffler versäumten nicht, der Belegschaft Mut zuzusprechen. Sie hatten die Lage klar erkannt und munterten die Mitarbeiter auf: „Vor uns liegt eine Durststrecke von etwa eineinhalb Jahren. Wir sind jedoch

überzeugt, daß wir diese schwierige Zeit aus eigener Kraft überwinden, wenn wir die Krise als Chance begreifen und diese gemeinsam dafür nutzen, unser Unternehmen bestens für die Zukunft zu rüsten“ (in „INA aktuell“ 10/2008).

Indes stürzten sich die Medien auf die Firmeninhaberin und versuchten, die Beute zu zerfleischen, man mißgönnte ihr den Pelzmantel, legte einen modischen roten Schal als Anbiederung an die Gewerkschaften aus, unterstellte ihr „Krokodilstränen“ auf einer Kundgebung in Herzogenaurach und im „Manager Magazin“ 04/2009 prangten unter dem Porträt von Maria-Elisabeth Schaeffler die Buchstaben: „Glanz und Elend der Maria-Elisabeth Schaeffler – eine Dynastie zerbricht.“

Doch Todgesagte leben bekanntlich länger. Schon im Herbst 2008 hörte man aus der Firmenzentrale bei einer Führungskräfteversammlung die Kernbotschaft, ähnlich wie aus dem Mund der Chefin: „Die Schaeffler Gruppe stellt sich den schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und wird gestärkt aus der Durststrecke hervorgehen.“

Aber noch lagen harte Gespräche und Verhandlungen vor den Verantwortlichen. Schon zum Jahresende 2008 hatten Verhandlungen wegen staatlicher Hilfe für die Schaeffler Gruppe begonnen. In der Region wurden alle Bemühungen unternommen, dem Konzern mit staatlichen Mitteln unter die Arme zu greifen. Bürgermeister, Landrat, Abgeordnete schalteten sich ein, der Betriebsrat zeigte Verständnis, und die Belegschaft stellte sich hinter die Geschäftsführung und forderte „Unterstützung statt Häme“.

Unvergessen ist die große Solidaritätskundgebung für Schaeffler bei der am 18. Februar 2009 rund 10.000 Personen vom INA Haupttor durch die historische Altstadt von Herzogenaurach zogen. Neben den Schaeffler Mitarbeitern bewiesen Politiker aller Couleurs, aber auch viele Bürger aus der Stadt und dem Landkreis, daß ihnen das Wohl des Unternehmens und der Eigentümer am Herzen liegt. „Auch ich bin Schaeffler“ oder „Wir schaffen das – yes we can!“, stand auf vielen Aufklebern und Transparenten zu lesen.

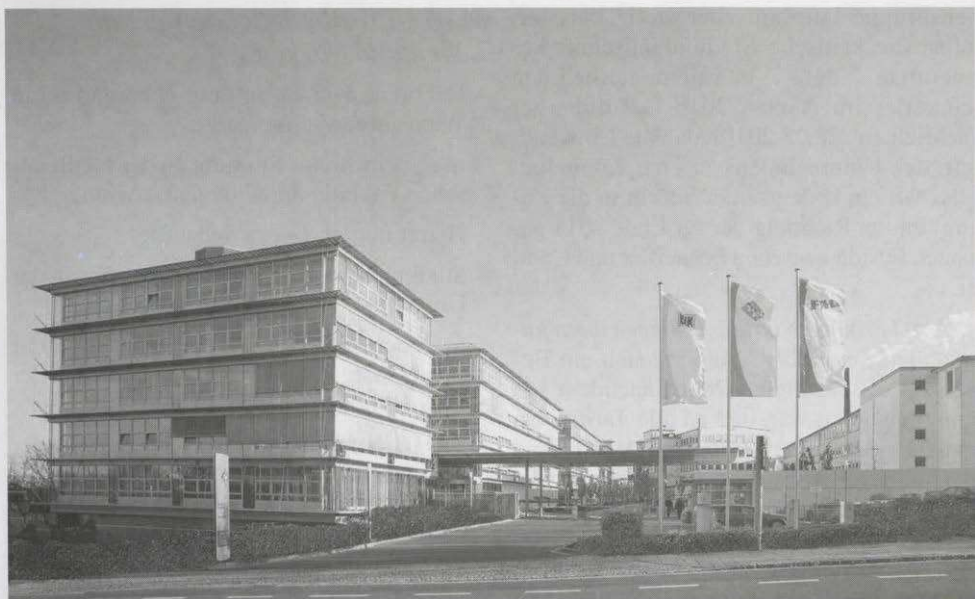


Abb. 9: Die Firmenzentrale mit den drei Standbeinen (Fahnen!): INA Schaeffler, FAG und LuK.

Bei einer Live-Sendung des Bayerischen Fernsehens am 05. März 2009 legten die Herzogenauracher noch einmal ein klares Statement für Maria-Elisabeth Schaeffler und die Unternehmensgruppe INA-Schaeffler ab, der sich auch der TV-Moderator mit seiner Schlußbemerkung anschloß: „Auch ich bin jetzt, im Moment zumindest, Schaeffler!“ In der Sendung war ein Finanzierungskonzept angemahnt worden, an dem die Verantwortlichen jedoch längst akribisch arbeiteten. Bereits im Sommer 2009 deutete sich an, daß die Talsohle der Rezession erreicht war. „Schaeffler zeigt Muskeln“ lautete die Schlagzeile im „Fränkischen Tag“ vom 01./02. August 2009.

Zum gleichen Zeitpunkt zeigten sich die Betriebsräte in Herzogenaurach erleichtert über das millionenschwere Sparpaket der Unternehmensgruppe und darüber, daß die Arbeitsplätze am Standort Herzogenaurach gesichert blieben. Daß man es gemeinsam schaffen werde, die Krise zu überstehen, daran ließ Maria-Elisabeth Schaeffler keinen Zweifel: „Wir alle haben gemeinsam ‚Schaeffler‘ groß gemacht. Wir, die Gesellschafter, sind entschlossen, nun auch gemeinsam mit Ihnen die gewaltigen Herausforderungen der nächsten

Monate zu bewältigen. Dies bedeutet für uns Verantwortung und so wie bisher wollen wir entschieden für das Unternehmen und verantwortlich für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kämpfen. Gemeinsam mit Ihnen haben wir eine unternehmerische Erfolgsgeschichte geschrieben. Sie haben immer zu ‚Schaeffler‘ gehalten – wir stehen zu Ihnen“ („INA aktuell“ 4/2009).

So gab es erfreulicherweise keine Standortschließungen, lediglich notwendige Einsparungen, die auf alle Standorte verteilt wurden. Trotz der angespannten Situation wurden auch die Auszubildenden übernommen. In ihrem Rückblick zum Jahresende 2009 verwiesen Maria-Elisabeth und Georg F.W. Schaeffler auf den Silberstreif am Horizont und darauf, daß dank der Neuordnung der Finanzierungsanforderungen das Unternehmen aus eigener Kraft auf einen gesunden Weg gebracht worden ist und daß man auf dem besten Weg sei, die Stärken von Schaeffler und Continental zu bündeln und einen der Welt größten Zulieferer der Automobilbranche zu schaffen („INA aktuell“ 9/2009).

In den folgenden Monaten und im Geschäftsjahr 2010 ging es in der Unterneh-

mensgruppe langsam aber stetig bergauf. Selbst die kritische Medienlandschaft bescheinigte dem Familienunternehmen Schaeffler im August 2010 („Nürnberger Nachrichten“ 28.08.2010), daß die Umwandlung des Unternehmens in eine Kapitalgesellschaft ein bedeutsamer Schritt in die Zukunft und in Richtung der für Ende 2011 geplanten Fusion zwischen Schaeffler und Conti sei.

„Jetzt bekommen unsere Kollegen ihren fairen Anteil am Erfolg“, äußerte sich ein Betriebsrat im Dezember 2010, nachdem bekannt geworden war, daß an alle Tarifmitarbeiter der Schaeffler Gruppe in Deutschland ein einmaliger Betrag von 500 Euro rückwirkend ausbezahlt werde und die rund 8.000 Mitarbeiter in Herzogenaurach zusätzlich 400 Euro für die im Mai verschobene Tarifierhöhung erhalten würden. Zusätzlich wurde in Aussicht gestellt, ab dem Geschäftsjahr 2011 eine dauerhafte Erfolgsbeteiligung einzuführen, wenn die veranschlagten Ziele zu 100 Prozent erreicht würden.

Selbst die dem Unternehmen gegenüber kritisch eingestellten „Nordbayerischen Nachrichten“ wußten am 29. März 2011 mit einer Erfolgsmeldung aufzuwarten: „Schaeffler baut und schuldet um“, hieß die Überschrift im Wirtschaftsteil der Zeitung und das Folgende klingt schon fast wie ein Lob an die Firmenleitung: „Schaeffler leistet ganze Arbeit: Der Autozulieferer schafft einen großen Schritt beim Schuldenabbau, verbessert daher seine Finanzierungskonditionen und hübscht die Braut Continental zugleich auf.“

Fazit: Maria-Elisabeth und ihr Sohn Georg F.W. Schaeffler haben in einer äußerst schwierigen Zeit nicht nur die Nerven behalten, sie haben zusammen mit hervorragenden eigenen Beratern und Mitarbeitern Großartiges geleistet und das Unternehmen in die Erfolgsspur zurückgebracht, die mit Holzköpfen und Gürtelschnallen in Herzogenaurach und hölzernen Leiterwagen in Schwarzenhammer nach dem Zusammenbruch 1946 dank der Firmengründer Dr. Wilhelm und Dr. Georg Schaeffler begonnen hat.

Maria-Elisabeth Schaeffler: ihr Leben und Wirken

Geborene Kurrsa, in Prag geboren und in Wien aufgewachsen,

nach dem Abitur Studium an der medizinischen Fakultät der Universität Wien,

Heirat mit Dr. Georg Schaeffler,

Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Universität Erlangen-Nürnberg,

nach dem Tod ihres Gatten zusammen mit Sohn Georg F.W. Alleingesellschafterin der INA-Holding Schaeffler KG,

2001 Übernahme von FAG Kugelfischer zu einem der größten Wälzlagerhersteller der Welt und Aufstieg der Schaeffler-Gruppe zum Komplettanbieter für Wälzlager und Motorenelemente sowie zum zweitgrößten Wälzlagerhersteller der Welt,

2003 Schaeffler-Gruppe mit den Firmen INA, FAG und LuK entsteht,

2008/09 Übernahme der Conti AG,

2010 Umwandlung der Schaeffler Gruppe in die Kapitalgesellschaft Schaeffler-Industries KG

Auszeichnungen und Engagements

2001 Bundesverdienstkreuz am Bande,

Ehrenmedaille der Industrie- und Handelskammer Nürnberg,

Berufung in das zehnköpfige Präsidium der Industrie- und Handelskammer,

2002 Mitglied im Hochschulrat der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg,

Ehrenbürgerwürde der Stadt Höchstädt/Aisch,

2003 Bayerischer Verdienstorden für hervorragende Verdienste,

Mitglied im Vorstand der Deutschen Handelskammer (DHK) in Österreich,

2004 „Familienunternehmerin des Jahres“,

Mitglied des Hochschulrats der Leibniz Universität Hannover,



Abb. 10: Maria-Elisabeth Schaeffler mit ihrem Sohn Dr. Georg F.W. Schaeffler.

2005 Ehrenmitglied des Senats der Hochschule von Brasov/Rumänien,

Eintrag in das Goldene Buch der Stadt Lahr, Ehrenbürgerwürde der koreanischen Provinz Jeollabuk,

2006 Ehrenbürgerwürde der Stadt Herzogenaurach,

Würdigung ihrer Persönlichkeit durch Eintrag in das Goldene Buch des Landkreises Erlangen-Höchstädt,

2007 „Großes silbernes Ehrenzeichen der mit dem Stern für Verdienste um die Republik Österreich“,

Vizepräsidentin der DHK,

Ehrenbürgerwürde der Stadt Taicang/China,

2008 Mitglied im Präsidium des BDI,

Mitglied verschiedener Beiräte von Unternehmen wie z.B. des „Regional Advisory Board Europe“ der Deutschen Bank AG,

Mitglied im Aufsichtsrat der „Österreichischen Industrieholding AG“,

2009 Mitglied im Aufsichtsrat der Continental AG.

Soziale Aktivitäten:

Großes Engagement in der Mitarbeiterorientierung und der Einhaltung hoher Sozial-, Umwelt- und Qualitätsstandards,

enge Bindung zwischen Gesellschafter, Management und Belegschaft,

Engagement in zahlreichen Gremien, darunter im Wirtschaftsbeirat des Goethe-Instituts, im Verwaltungsrat des Germanischen Nationalmuseum in Nürnberg und im Stiftungsbeirat der Bamberger Symphoniker und der Bayerischen Staatsphilharmonie,

großes soziales und kulturelles Engagement an allen Standorten mit INA-Niederlassungen, besonders in ihrer Heimatstadt Herzogenaurach.

Dr. Georg F.W. Schaeffler

Aufgewachsen in Herzogenaurach,

nach dem Abitur 1984 Soldat auf Zeit bei der Bundeswehr und

1986 Oberleutnant der Reserve bei der Luftwaffe,

bis 1990 Studium der Betriebswirtschaftslehre an der Hochschule in St. Gallen/Schweiz,

1990–1996 in verschiedenen Funktionen der Schaeffler Gruppe in Deutschland und den USA tätig,

1996 Studium der Rechtswissenschaften an der Duke University School of Law in Durham/North Carolina; kombinierter Abschluß mit dem Doctor Juris (cum laude) und dem Master of Laws,

Arbeit als Wirtschaftsanwalt in einer der größten Kanzleien im Südwesten der USA,

verschiedene Funktionen in der Schaeffler Gruppe, Mitglied im Präsidium und im Aufsichtsrat der Continental AG.