

Maschinenfabrik Bröhl seit 1885 in Brohl

*Soziale Verantwortung stand schon am Beginn
des Unternehmens*

Werner FuBholler

Die 1885 gegründete Maschinenfabrik Bröhl GmbH&Co.oHG in Brohl am Rhein kann auf über 125 Jahre erfolgreiche Firmengeschichte zurückblicken. Anlass genug für einen Rückblick auf die Entwicklung des Unternehmens.

Anfänge

Der allzu frühe Tod seines Vaters Josef Bröhl (1833-1876) führte dazu, dass der 1865 geborene Anton Bröhl als Ältester von 6 Geschwistern gemeinsam mit seiner Mutter Margarethe schon in jungen Jahren die Fürsorgepflicht für seine minderjährigen Geschwister übernehmen musste.

1885 setzte er mit seinen gerade 20 Jahren das als Jungunternehmer um, was er bereits ab seinem 12. Lebensjahr bei seinem Großvater Anton Büntgen als Schmied erlernt hatte.

Mit nur zwei Mitarbeitern wurde schließlich die „Schlosserei Wtw. Josef Bröhl, Brohl, Nippes Nr. 38“ gegründet. So erscheint sie in den Gemeindeakten von Niederbreisig.

*Firmengründer
Anton Bröhl
(1865-1942)*



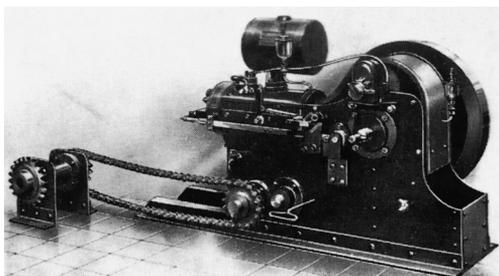
Das junge Unternehmen entwickelte sich als einzige Schlosserei in der Bürgermeisterei Niederbreisig stetig.

Bei den Kölner Motorenwerke Langen & Cie in Köln-Niehl, den späteren KHD (Klöckner-Humboldt-Deutz-Motorenwerke) bildete sich Anton Bröhl fort. Das sollte über Jahrzehnte sein Wirken maßgeblich beeinflussen. Bröhl hatte die Fähigkeit, technische Abläufe schnell zu erkennen und aufzunehmen. Techniktransfer fiel ihm leicht.

Bereits in den ersten Jahren des Bestehens erhielt die Schlosserei die behördliche Zulassung zum Aufstellen einer Dampfmaschine und verfügte somit über eine unabhängige Energiequelle zum Betreiben einer Transmissions-Anlage zum Antrieb der verschiedenen Bearbeitungsmaschinen.

Das Unternehmen firmierte nun als „Maschinenfabrik A. Bröhl“.

Der Betrieb erledigte alle anfallenden Schlosserarbeiten, welche die in Brohl und dem



Gas-Motor System „Bröhl“

Brohltal aufstrebende Industrie in Auftrag gab. Daneben entwickelte A. Bröhl eine Gas-Motoren-Reihe für mannigfaltigen Einsatz, unter anderem als Antriebsmotor für Ankerwinden für die Rheinschifffahrt.

Als Sohn eines Partikulier-Schiffers waren ihm die schweren Hebearbeiten an Bord bestens bekannt und so fand er mit „seinem“ Motor ein Gerät, das diese Arbeiten wesentlich erleichterte. Die von ihm entwickelte Motoren-Reihe, in mehreren Leistungsabstufungen zwischen 4 und 8 PS, konnte auch mit Petroleum und Benzin betrieben werden.

Weiterhin wurde der Motor als Antrieb von Wasserpumpen oder als Lokomobile zur Strom-

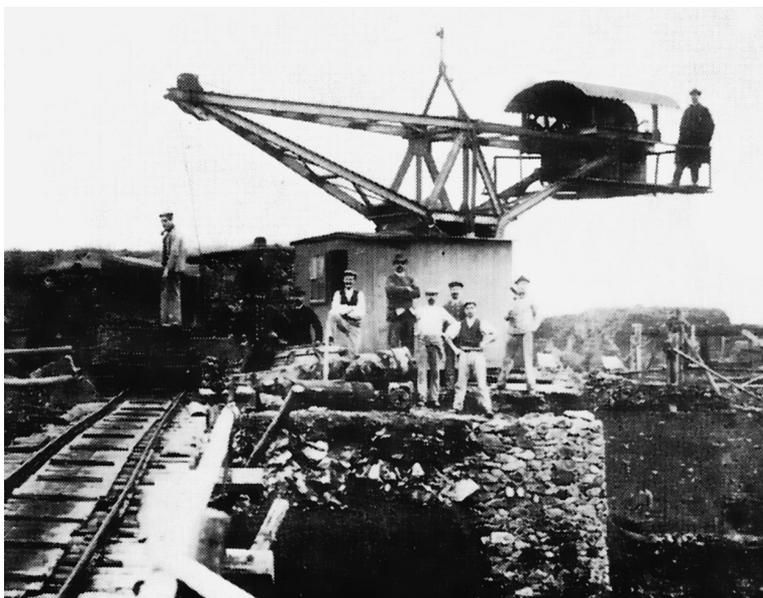
erzeugung eingesetzt. Ebenfalls eignete sich der Motor als Winden-Antrieb für eine Vielzahl von sogenannten Hammer-Kranen, welche nach 1900 die Arbeiten in den Basalt-Leien im Mayener und Mendiger Grubenfeld merklich erleichtern halfen.

Hier hieß es neben dem Gas-Motor zusätzlich noch das Windwerk zum Heben der Basaltblöcke und den kompletten Kran zu liefern.

Nur die Montage überließ man den Handwerksbetrieben vor Ort.

Folgt man einem der wenigen noch vorhandenen Hauptbücher der Maschinenfabrik Bröhl - vieles wurde im 2. Weltkrieg durch Kriegseinwirkungen vernichtet - zählten bis 1939 heute noch tätige Unternehmen wie die MAYKO, Mayen, zu den Kunden.

Am 15. Okt. 1903 gab sich das jetzt als „Maschinenfabrik A. Bröhl, Brohl am Rhein“ amtlich geführte Unternehmen eine **Arbeitsordnung**, welche von Bürgermeister Tölle, Niederbreisig, am 16. Nov. 1903 mit den Worten bestätigt wurde: „vorstehende Arbeitsordnung hat dem Königlichen Landratsamt und der Königlichen Gewerbe-Inspektion zur Prüfung vorgelegen und sind seitens der genannten Behörden Bedenken nicht erhoben worden.“



„Hammer-Kran“ im Mayener Grubenfeld, um 1908

Dass der Betrieb nach dem I. Weltkrieg auch für die amerikanischen Besatzer von Interesse war, ist einem Tagebuch einer US-Kompanie des 301. Engineer Regiments zu entnehmen, welches vom 18. Dezember 1918 bis zum Sommer 1919 in Brohl weilte. Darin steht u. a.: „Eine Maschinenfabrik von A. Bröhl in der Koblenzer Straße wurde eingenommen und wurde als Reparatur-Werkstatt verwendet. Die Fabrik war ausgerüstet mit Drehbänken, Bohrwerk, Kranen usw. und war für den Zweck sehr geeignet.“

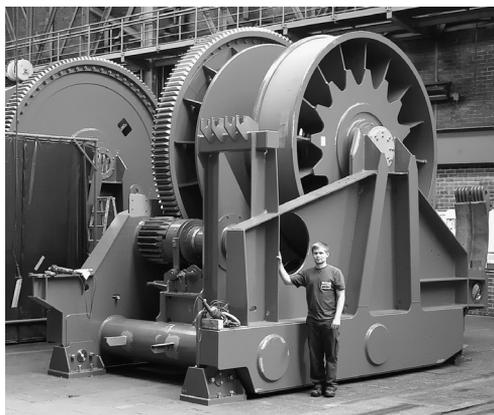
Die Nähe zum Rhein und der Brohler Hafen brachten es mit sich, dass man sich auch mit der Umgestaltung von Ruder-Anlagen, Ankerwinden und kurzzeitig sogar mit dem Bau von Fährschiffen beschäftigte. Der über Generationen gewachsene Bekanntheitsgrad innerhalb der Schiffer-Familien war dabei sehr hilfreich. Trotz dieser Vielseitigkeit brachten der verlorene Krieg nach 1918 und die anschließende Wirtschaftskrise große Einschnitte.

Vielfältiges Engagement

Aber bei allen wirtschaftlichen Unwägbarkeiten stand für A. Bröhl die Fürsorgepflicht für seine Familie und seine Mitarbeiter an erster Stelle. Dieses alles hinderte den Selfmade-Mann nicht daran, sich auch noch für das Wohl der Gemeinde einzubringen.

Neben seiner Mitgliedschaft im Gemeinderat war er zeitweise stellvertretender Ortsbürgermeister und Mitglied im Kreisausschuss.

Als Leiter des Selbstschutzes war er maßgeblich bei der Niederschlagung des Separatisten-Überfalls auf Brohl im November 1923 beteiligt. Vor seiner Verfolgung konnte er sich nur durch Flucht in das britisch kontrollierte Köln retten. Anton Bröhl war bis zu seinem Tod im Jahre 1942 immer noch Motor des Unternehmens, so dass es seinem Sohn **Anton Werner Bröhl** (Jg. 1899), auch bedingt durch die Wirren des 2. Weltkrieges, schwer fiel, einen kontinuierlichen Wiederaufbau der Firma nach 1945 einzuleiten. Die Währungsreform und die durch die Alliierten noch weitestgehend eingestellte Schifffahrt auf dem Rhein und ein zudem überalterter Maschinenpark erschwerten den Neubeginn in der Nachkriegszeit.



Typische Seilankerwinden – bis zu 10 Stück pro Einheit

Entwicklung nach 1945

Die Maschinenfabrik Bröhl blieb sich aber treu und folgte nicht der im großen Stil wachsenden Bimsstein-Industrie im nahen Neuwieder Becken und den aus dem Boden wachsenden Maschinen-Zulieferern dafür.

Eine zeitweilig geplante Reparatur-Werft mit Unterstützung der französischen Besatzungsmacht konnte wegen der Rheinversandung am linken Rheinufer in Brohl nicht realisiert werden.

Erst die Wiederaufnahme der Rheinschifffahrt und das stetig wachsende Transportaufkommen sorgten in den 1950er Jahren für neue Investitionen in die Schifffahrt und bescherten dem Werk viele Aufträge. Hinzu kam die Beseitigung der Kriegsschäden auf den Wasserstraßen. Einen weiteren Aufschwung brachten die private Wasserbau- und Kiesgewinnungs-Industrie im Zuge des Baubooms.

Die Maschinen für all das kamen vielfach von der Maschinenfabrik Bröhl.

Die parallel einsetzende Umstrukturierung und die Übergabe der Firmen-Leitung an die 3. **Generation des Familien-Unternehmens** auf den jungen Ingenieur **Anton Bröhl** (Jg. 1933), welcher für die Technik verantwortlich zeichnete, und die Tatkraft seines Schwagers **Werner Böckler** (Jg. 1927), welchem die kaufmännische Leitung und der Vertrieb unterstanden, nahm das Schiff „Bröhl“ wieder Fahrt auf.

Die gleichzeitige Modernisierung und Erneuerung des Maschinenparks führte dazu, dass das Unternehmen seinen bekannten Qualitätsansprüchen gerecht werden konnte.

Stetiges Wachsen

Die Belegschaft umfasste Anfang der 1960er Jahre wieder an die 30 Mitarbeiter.

Eine eigene Konstruktionsabteilung und ein weltweites Agieren machten es möglich, auch im Hochsee-Schiffbau Fuß zu fassen. Lieferungen an Schiffswerften im europäischen Ausland und bis nach Brasilien garantierten in dieser Phase ein stetiges Wachsen.

Nach diesem Aufschwung war ein kontinuierlicher Ausbau der Fertigungskapazitäten erforderlich.

Die Belegschaft wuchs auf 140 Mitarbeiter und die Erweiterung mit dem Bau von Werk II im Brohltal schaffte die Grundlage zur Abdeckung der großen Nachfragen nach Schiffswinden mit elektrischem, hydraulischem und Dampf-antrieb, wofür man eigens eine Dampfmotor-

Typenreihe bis 450 PS entwickelte und fertigte. Die Verlagerung des Schiffbaues in die sogenannten Schwellen-Länder wie China, Südkorea und Brasilien machten es mit Beginn der 1980er Jahre besonders schwer, neben den Währungs- und Transportnachteilen auf dem heiß umkämpften Markt zu bestehen. Qualität war nicht mehr gefragt. Lizenz-Vergaben, wie es die europäischen Wettbewerber taten, waren für das Haus Bröhl kein Thema.

Man hielt es hier wie es der Firmengründer vorgelebt hatte: Zuerst gilt die Fürsorgepflicht für die treuen, langjährigen Mitarbeiter und die dahinter stehenden Familien.

Nun hieß es mit dem über Jahrzehnte gewachsenen technischen Know-how eine Ausweitung der Produktpalette einzuleiten. So wurde in der Boom-Zeit der Erdöl-Förderung eine Serie von Tiefpumpen-Antrieben entwickelt und gebaut. Es konnten Lieferungen in großer Stückzahl weltweit getätigt werden.

Auch wusste man die technischen Ressourcen zur Konzeption und Fertigung von hochwer-



*Halbtauchende
Offshore-Wohnplatt-
form für bis zu
600 Personen*

tigen Transport-Systemen für die Hütten- und Papier-Industrie und für den Einsatz im Kraftwerks-Bereich umzusetzen. Aber die Firma kam vom Wasser nicht los.

Man baute dabei auf einen großen Kundenstamm, wozu Reeder und Werften gleichermaßen zählten, und entwickelte und vermarktete Schiffshebe-Systeme mit multiplen Hubwinden zum Heben und Senken von Schiffen bis zu einem Gesamtgewicht von 15000 to.

Werftequipment für Trockendocks und Schwimm-Docks wurde als Komplett-Paket geliefert, d.h. einschließlich kompletten Antriebssystemen und anspruchsvoller Steuerung. Für das alles hieß es, ein geschultes Personal und ein innovatives Ingenieur-Team vorzuzeigen.

Unermüdlicher weltweiter Einsatz des Vertriebs waren Voraussetzung, sich so dem internationalen Wettbewerb zu stellen.

Das stetige Steigen der weltweiten Warenströme und das damit verbundene größere Frachtaufkommen führten dazu, dass die Containerkapazitäten der Schiffe bis zu 12000 TEU/Schiff ((TEU = 20 Fuß ISO Container (Standardcontainer)) anwuchsen. Zwangsläufig wuchsen die Sicherheits- und Befestigungseinrichtungen, wie Anker- und Verholwinden mit den Schiffskapazitäten. Das war eine große Herausforderung für die Maschinenfabrik Bröhl.

Von jeher verlief die Produktion für den maritimen Bereich nach den Regeln der verschiedenen Klassifikations-Gesellschaften wie Germanischer Lloyd, Lloyd's Register oder American Bureau of Shipping, um nur einige zu nennen. Somit war eine entsprechende Qualität von Konstruktion und Produktion strikt vorgegeben.

Mit der Globalisierung der Märkte kam man nicht umhin, zur Jahrtausendwende dem internationalen Trend eines Qualitätsmanagements (nach DIN EN ISO 9001) für den Betrieb nachzukommen. Sämtliche Prozessabläufe werden nun dokumentiert und nachgehalten.

Zusätzliche Befähigungen wie die Herstellerqualifikation zum Schweißen von Stahlbauteilen (nach DIN 18800) sind weitere Voraussetzung.

Den immer größer werdenden Anforderungen nachkommend, erwarb man große Teile des in Rheinbrohl liegenden HILGERS Geländes, nachdem man die Räumlichkeiten dort schon vorher 6 Jahre gepachtet hatte.

Das Unternehmen kam so den gestiegenen Kundenwünschen nach. Es konnten nun Spezialwinden mit hochwertigen Getrieben mit einem Gesamtgewicht bis 180 t für die Nassbagger-Industrie gefertigt werden.

Mittels Computer-Programmen berechneten Windengetrieben lieferte man vornehmlich für niederländische oder belgische Unternehmen Hebewindungen für den weltweiten Einsatz.

So halfen Bröhl-Erzeugnisse bei großen Landgewinnungsprojekten in Singapur oder Hongkong oder auch bei dem Ausbau künstlicher Inseln wie „Palm Island“, „The World“ oder „Seahorse“ im Persischen Golf.

Heute hat sich das Unternehmen mit seinen drei Betriebsstätten in Brohl I, im Brohltal II und in Rheinbrohl III und mehreren qualifizierten Zulieferern aus der Umgebung unter neuer Geschäftsführung vornehmlich im Offshore-Bereich bei der Gewinnung neuer Rohstoffe im Küstenbereich neu behauptet.

Der Urenkel des Firmengründers, Thomas Böckler (Jg. 1955), führt nun in 4. Generation das auf 160 Mitarbeiter (Stand 2014) angewachsene Unternehmen.

Winden-Systeme für Bohr- und Wohnplattformen für die Rohölgewinnung auf See werden heute mittels Computer-Unterstützung (CAD) konstruiert und konzipiert, und 3D-Programme ermöglichen eine vollkommene Projektkontrolle.

Hochmotivierte Mitarbeiter, Service-Techniker für den weltweiten Einsatz, und eine große Zahl von Auszubildenden in den verschiedensten gewerblichen Berufssparten sorgen somit dafür, dass „Made by Bröhl“ auf allen Ozeanen zu Hause ist.

Quellen/Literatur:

- LHAko Bestand 655, 206 - Nr. 278 Verzeichnis der gewerbl. Anlagen in der Ogm. Niederbreisig; LHAK Bestand 655, 206 - Nr. 178 Arbeitsordnung;
- The Three Hundred and First Engineers A History 1917 - 1919.