

**Monteure**

# Die Spezialisten für Notfälle

**Wenn irgendwo auf der Welt ein Elektromotor schlappmacht, rücken Mitarbeiter von Vogelsang zur Reparatur aus**

**Bochum.** Heute hier, morgen dort. „Kaum eine Woche am Stück bin ich zu Hause“, sagt Frank Kuligk. Denn immer wieder packt er seine sieben Sachen – und fliegt nach Japan, in den Oman, nach Kuba oder sonstwo in die Ferne. Der hochgewachsene Blonde gehört nicht etwa zum internationalen Jetset, sondern ist Monteur bei der Firma Vogelsang Elektromotoren.

Das Bochumer Unternehmen mit 260 Mitarbeitern hat sich auf die Reparatur und Wartung von Elektromotoren, Generatoren, Transformatoren, Pumpen und Ventilatoren spezialisiert. Und bedient Kunden rund um den Globus: Das sind unter anderem Reedereien, Windparkbetreiber, Stahlwerke und Kraftwerke.

Fällt etwa bei einem Containerschiff auf hoher See ein Generator aus, muss Kuligk rasch ausrücken, um ihn wieder flottzukriegen. Der Fachmann steigt im nächsten Hafen zu und checkt an Bord, ob er den Schaden an Ort und Stelle beheben kann. Wenn ja, holt er sich Hilfe von



Heiße Jobs: Hier wird gleich eine alte Welle aus einem Antrieb für die Bahn herausgepresst. Dafür muss man das Teil vorher erwärmen.

Neuanstrich einer Elektromaschine: Ersan Dönmez trägt einen Korrosionsschutz auf.

statt anfertigen. Oft hilft ihm Englisch nicht weiter. „Da gibt’s nur eins – sich mit Händen und Füßen verständigen.“ Er habe bisher jede Maschine ans Laufen gekriegt.

Ist der Schaden jedoch zu groß, baut der Monteur das defekte Bauteil mit Unterstützung der Schiffscrew aus – und schickt es zerlegt nach Bochum, wo seine Kollegen es wieder auf Vordermann bringen.

Der gelernte Elektromaschinenbauer arbeitet seit knapp 25 Jahren bei Vogelsang. „Es gibt auch Kollegen, die schon länger hier sind“,



Kaputter Walzenantrieb: Nur selten ist Frank Kuligk bei seinen Kollegen in der Bochumer Reparatur- und Wartungsfirma.

320 Lötstellen – pro Seite! Dirk Bernit montiert die Kupferstäbe einer Gleichstrom-Elektromaschine.

sagt er: „Das ist ein Familienunternehmen. Wer hier angefangen hat, der bleibt.“ Was nicht bedeutet, fachlich auf der Stelle zu treten.

Sich Veränderungen stellen – das tut auch Kuligks Arbeitgeber. „Wir sind ursprünglich Zulieferer für den Bergbau und die Stahl-Industrie gewesen“, erzählt Geschäftsführer Christian Vogelsang.

Früher lebte die Firma gut von der Reparatur von Elektromotoren für Bergbaumaschinen. Da die Kohleförderung im Ruhrpott aber immer mehr an Bedeutung verlor, musste sich der Betrieb umorientieren. Flexibilität ist das Markenzeichen der Firma. Deshalb schicken die Kunden ihre defekten Motoren hierhin – anstatt zum Hersteller.

**Sich abseilen – auch das gehört zum Job eines Monteurs**

In der Produktionshalle hängt ein riesiger Rotor für einen Walzantrieb am Haken. Die Spulen neu wickeln, isolieren, lackieren, prüfen – und zwar schnell, denn der Kunde, ein Aluminium-Werk, will in drei Tagen wieder produzieren. Vogelsang: „Wenn es sein muss, kommen wir auch an Weihnachten. Wir können einen Mann, aber auch 20 Leute schicken.“ Allesamt Fachkräfte. Jedes Jahr bildet die Firma drei bis fünf Elektroniker und Zerspanungsmechaniker aus.

Auch Weiterbildung ist wichtig. Zuletzt hat Kuligk bei einem Windrad-Hersteller sicheres Klettern und Abseilen trainiert: „In 80 Meter Höhe muss man schon aufpassen. Sonst macht man den Fehler nur einmal.“

MATILDA JORDANOVA-DUDA



„Auch an Weihnachten sind wir zur Stelle.“

Christian Vogelsang, Geschäftsführer

einer Firma aus einem weltweiten Netzwerk von Elektromaschinenbauern. Oder er lässt das benötigte Teil auch mal in einer Hafenerk-



Ein Bild aus den 60ern: Bis heute haben die Zechenbahnen mehr als eine Milliarde Tonnen Güter transportiert.

## Als es im Revier noch mächtig dampfte

**Sonderausstellung zu 100 Jahre Zechen- und Hafenbahnen**

**Dortmund.** Eisenbahnfans kommen in Dortmund in Fahrt: Auf dem Gelände der früheren Zeche Zollern, heute ein Museum, sind alte Dampfloks und Güterwaggons zu sehen – in der Sonderausstellung „Jede Menge Kohle... 100 Jahre Zechenbahn- und Hafenbetriebe“.

Die fauchenden Dampftrösler hatten einst schwer zu schleppen. Schließlich verlangten Wirtschaft und Kraftwerke nach reichlich Nachschub. Seit der Gründung der „Königlichen Zechenbahn- und

Hafenverwaltung“ im Jahr 1913 wurden auf dem Schienennetz mehr als eine Milliarde Tonnen Kohle, Koks, Holz, Abraum aus dem Bergbau sowie Chemie- und Ölprodukte transportiert.

**116 Lokomotiven und 1650 Güterwaggons**

Heute firmiert das Gladbecker Unternehmen als RBH Logistics GmbH der Deutschen Bahn. Und betreibt, im Ge-

gensatz zur Gründungsfirma, nicht nur die Zechenbahnen im Norden, sondern auch im Süden des Ruhrgebiets.

Das Schienennetz umfasst 152 Kilometer. Dafür stehen 116 Lokomotiven und 1650 Waggons zur Verfügung, die letztes Jahr 24 Millionen Tonnen Güter beförderten. Die Werkbahnen beschäftigen 830 Mitarbeiter.

**Mehr zur Ausstellung:** [bit.ly/Zechenbahnen](http://bit.ly/Zechenbahnen)

## Entspannt am Stau vorbei

**NRW setzt auf Radschnellwege**

**Düsseldorf.** Die Blechlawine quält sich in die City, während die Radfahrer zügig vorankommen – dank grüner Welle und breiter eigener Fahrbahn. Bald könnte der Traum von Radschnellwegen für viele Biker wahr werden.

Um mehr Berufspendler aus dem Umland zum Umstieg aufs Rad zu bewegen, plant die Stadt Köln gemeinsam mit Nachbarkommunen den Bau von Schnellwegen. Insgesamt neun Projektskizzen haben Kommunen beim NRW-Verkehrsministerium eingereicht. Die fünf besten will das Land finanziell unterstützen.

So gibt es zum Beispiel Planungen zum Bau einer gut acht Kilometer lan-

gen Strecke vom Frechenener Bahnhof in die Kölner Innenstadt. Eine 27 Kilometer lange Trasse könnte

**85**

**Kilometer lang wird ein Rad-Highway im Ruhrgebiet**

von Bornheim bei Bonn bis nach Siegburg führen. Auch Aachen und Iserlohn wollen Radschnellwege bauen.

Im Ruhrgebiet wird der bundesweit erste Rad-Highway schon gebaut, der über 85 Kilometer von Duisburg nach Hamm führt. Einige Abschnitte in Essen sind fertig. WH