

Mit Handarbeit unter die Top Five

Wie sich die Osterwiecker Firma Ramme unter neuen Eigentümern auf die Herstellung elektrischer Schiffsantriebe spezialisiert hat und mit ihren Nischenprodukten zunehmend in der Welt gefragt ist.

VON MARIO HEINICKE

OSTERWIECK. Produkte aus Osterwieck werden eher nicht mit der Schifffahrt in Verbindung gebracht. Das Flüsschen Ilse ist für Boote gänzlich ungeeignet, und große Flüsse sowie das Meer sind weit entfernt. Und doch würden einige Schiffe ohne Antriebe aus Osterwieck nicht in norwegische Fjorde gelangen, Hafenschlepper keine Ozeanriesen in Häfen von Japan, Neuseeland und den USA manövrieren oder Binnenschiffe auf der Seine Touristen nicht die Schönheiten von Paris zeigen. Und das emissionsfrei mit Elektromotoren der Osterwiecker Firma Ramme Electric Machines GmbH.

90 Prozent der Ramme-Erzeugnisse, so berichtet Geschäftsführer Mirko Kehr, seien Schiffsantriebe. Elektromotoren von ganz klein bis zu 25 Tonnen, für Propellerantriebe – also Schiffsschrauben – oder sogenannte Thruster, mit denen Schiffe vor allem in Häfen seitlich gesteuert werden können.

Nachfrage boomt

Diese hocheffizienten Permanent-Magnet-Elektromotoren sind nach den Worten von Mirko Kehr noch ein Nischenprodukt, in Deutschland kaum genutzt. Dass die Nachfrage international aber boomt, machen die Unternehmenszahlen deutlich: Von 2021 auf 2022 fast eine Verdopplung der Produktion, dieses Jahr weitere 75 Prozent im Plus, und für 2024 wird nochmals mit deutlichem Wachstum gerechnet.

So gut sah es nicht immer in der Firma Ramme aus. 1990 in Berßel gegründet, war das Unternehmen in zweiter Generation unter André Ramme mit seinen in die Zukunft gerichteten Erzeugnissen, darunter auch bereits Schiffsantriebe, ein Hoffnungsträger für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Doch der Betrieb geriet in Schwierigkeiten, ging 2014 in Insolvenz. Norwegische Investoren übernahmen die Firma, die seit 2017 ohne den Namensgeber und einstigen Inhaber arbeitet. 2016 wechselte Mirko Kehr von der Automobilbranche ins Osterwiecker Unternehmen, er leitet es heute zusammen mit Dirk Seidel.

Norwegische Investoren

Norwegen war ein Vorreiter bei der Förderung von Elektroautos. Auch bei elektrisch angetriebenen Schiffen gehen die Skandinavier voran. Die als Touristenmagnete bekannten Fjorde dürfen ab 2026 nur noch von emissionslos angetriebenen Schiffen befahren werden.

Die norwegischen Investoren haben von 2014 bis 2018 zwei Millionen Euro in Osterwieck investiert, blickt Mirko Kehr zurück. Ramme hatte bis 2018 viel für die Windkraftindustrie produziert. Wie der Geschäftsführer erläutert, sei das ein Massenmarkt, für den die Osterwiecker angesichts der vielen Handarbeit gegenüber den Chinesen auf Dauer nicht konkurrenzfähig waren.



Nach einer Woche Arbeit sind die Wicklungen in den Stator eingefädelt und verankert. Marcel Hahn bei den letzten Handgriffen.

FOTOS (3): MARIO HEINICKE

Aus der früheren Geschichte des Unternehmens

Die Wurzeln der Firma Ramme liegen in Berßel. Anfang 1990, also noch zu DDR-Zeiten, machte sich Peter Ramme selbstständig. Anfangs mit sechs bis acht Mitarbeitern fertigte er Wicklungen in Lohnarbeit für das Elmo Wernigerode. Ab 2000 wurde auch in Osterwieck produziert.

2003 begann Sohn André Ramme

MHE

im Unternehmen. Mit ihm stieg der Lohnbetrieb auch in die Forschung ein und entwickelte eigene Motoren. 2006 entstand in Osterwieck ein neues Verwaltungs- und Produktionsgebäude. 2007 gewann das von André Ramme geleitete Unternehmen den Harzer Innovationspreis. 70 Mitarbeiter zählte das Unternehmen damals.

Stattdessen wurde in Forschung und Entwicklung investiert, um besonders energieeffiziente Elektromotoren für die Schifffahrt entwickeln und bauen zu können. Der Ramme-Chef nennt einen Wirkungsgrad von 98 Prozent. Es geht also nur äußerst wenig der zugeführten Energie verloren. Erreicht wird das durch die

Bauweise als Permanent-Magnet-Motor.

Obwohl Ramme Standardprodukte entwickelt hat, werde jeder einzelne ausgelieferte Motor durch Leistung und Größe exakt auf den speziellen Einsatzbereich zugeschnitten. Zunehmend auch für jene Schiffe, von denen aus auf hoher See Windräder montiert

werden. Sie können – dank präzise einstellbarer Motordrehzahlen – besonders ruhig auf dem Wasser liegen.

Elektromotor als Schiffsantrieb bedeute übrigens nicht zwangsläufig, dass der „Saft“ aus Batterien kommt, erklärt Mirko Kehr. Es gebe auf Schiffen auch Hybridantriebe sowie Dieselmotoren, die als Generator Strom für den Elektromotor produzieren.

Die Umstellung auf Schiffsantriebe, die sich hier leicht und problemlos liest, sei tatsächlich „sehr herausfordernd“ gewesen, deutet der Firmenchef an. Jetzt sei nach seinen Worten Ramme aber unter den Top Five auf der Welt angekommen.

Quereinsteiger angeleert

Seit es „brummt“, habe sich die Zahl der Mitarbeiter fast verdoppelt, derzeit stehen hier 93 Männer und Frauen in Lohn und Brot. Tendenz noch weiter steigend. Er

weiß aber auch um die Schwierigkeiten. Personal für Produktion und Konstruktion zu finden.

„Elektromaschinenbauer gibt es nicht mehr viele auf dem Markt“, stellt Mirko Kehr fest. Heute seien die meisten Arbeiter Quereinsteiger aus verschiedensten Berufen, sogar bis zum Tischler oder Bäcker. Angeleert würden die Neuen durch das generelle Arbeiten in Zweiertams an den Motoren. Wobei das Unternehmen einschichtig arbeitet. Seit diesem Sommer übrigens auch in Wernigerode, wo durch Anmietung einer Halle die Produktionsfläche des Unternehmens verdoppelt wurde.

Berufsnachwuchs selbst ausgebildet hat Ramme in den letzten Jahren nicht mehr. Aus einer leichten Erfahrung heraus, die auch andere Unternehmen teilen. Die schulischen Leistungen der Bewerber in wichtigen Fächern wie Physik seien zu schwach. Und die

jenigen, die es draufhätten, wollen lieber studieren.

Wie Personalchefin Kathrin Daniel berichtet, habe sich Ramme auf die Fahnen geschrieben, wieder enger mit Schulen und der Arbeitsagentur zusammenzuarbeiten. So nahmen Vertreter jüngst am Berufsinformationstag in der Sekundarschule Dardesheim teil. Ab kommendem Jahr soll auch wieder ausgebildet werden, zunächst im kaufmännischen Bereich. Wobei Kathrin Daniel, die selbst erst seit Sommer bei Ramme ist, in der kurzen Zeit das familiäre Klima schätzen gelernt hat. Ganz skandinavisch: Alle Mitarbeiter bis hoch zu den Chefs duzen sich. Eine weitere Firmenphilosophie: „Wir möchten regionale Mitarbeiter beschäftigen. Würden wir sie von weither gewinnen, wären sie vielleicht nach zwei, drei Jahren wieder weg“, erläutert die Personalchefin.

Zehn Monate Vorlaufzeit

Rund 100 Schiffe mit einer Länge von bis zu 200 Metern werden jedes Jahr mit Osterwiecker Antrieben ausgestattet. Die direkten Kunden von Ramme seien dabei meist Werften oder Komponentenhändler. Für die Auslieferung eines Motors benötige das Unternehmen etwa acht bis zehn Monate Vorlaufzeit. „Mit allem Drum und Dran“, wie Mirko Kehr hinzufügt.

Jeder Motor müsse zuerst von den Konstrukteuren berechnet werden. Allein die Montage eines Motors mittlerer Größe mit seinen über 200 Einzelteilen benötige etwa zehn Wochen. Wobei die Wicklungen in den Statorn zwei Mitarbeiter eine Woche lang beschäftigen. Mirko Kehr unterstreicht: „Wir sind eine Manufaktur. Hier ist wirklich alles Handarbeit.“



Daniel Kaufmann überwacht an Bildschirmen die Parameter eines Elektromotors, der zunächst intern sowie danach im Beisein eines externen Prüfers und des Abnehmer insgesamt zwei Tage lang für das Auslieferungszertifikat getestet wird.



Jörn Müller schraubt beim Auswuchten kleine Gewichte an den Rotor, damit der Motor später rund läuft.