



In der 110 000 Quadratmeter großen Halle des Lufthansa-Technik-Werkes in Manila werden Maschinen vom Typ Airbus A340 gewartet. Die Arbeiten an den Jets werden auch in der Nacht fortgeführt, um die Aufenthaltszeiten zu verkürzen

## Schwerer Abschied vom Traditionsblatt

Mitte Juli erscheint die „Revue“ zum letzten Mal

ES IST UNGEWÖHNLICH, dass Heinz H. Bauer höchst selbst Redakteuren seines Hauses die Nachricht von der Einstellung ihres Blattes überbringt. Vergangenen Mittwoch jedoch begab sich der in einem grauen Anzug gewandete Verleger in die Räume des Peoplemagazins „Revue“, um zu verkünden, dass die letzte Ausgabe der Zeitschrift Mitte Juli erscheinen wird. Der 68-jährige Patriarch machte der Redaktion persönlich seine Aufwartung, weil die „Revue“ nicht irgendein Titel ist. In der Verlagsgruppe Bauer gilt er als Traditionsblatt.

Dabei liegen die großen Zeiten der 1946 erstmals erschienenen „Revue“ schon lange zurück. Mit dem Zeitschriftenhaus aus der Hamburger Burchardstraße haben sie nichts zu tun. Gegründet wurde die „Revue“ als klassische Illustrierte vom Münchener Verlag Kindler & Schiermeyer. In den 50er-Jahren spielte der Titel in einer Liga mit dem „Stern“.

Als Bauer ihn 1966 erwarb, setzte er bereits auf nackte Tatsachen. Die Hamburger fusionierten ihn mit der ähnlich gestrickten „Neuen Illustrierten“ zur „Neuen Re-



Verleger Heinz Bauer gab bekannt, daß „Revue“ eingestellt wird. Die Auflage war zuletzt auf 208 000 Exemplare gesunken

vue“, „Deutschlands Sex in einer Hand“, ätzte Richard Gruner, der damalige Gruner + Jahr-Verleger. Immerhin gönnte sich das Schmuddelblatt zunächst noch eine 100 Mann starke Redaktion sowie ein Korrespondentennetz. Aus Bonn berichtete von 1966 bis 1968 etwa Helmut Kohls späterer Regierungssprecher Hans Klein.

Gekauft wurde die „Neue Revue“ aber weniger wegen ihrer politischen Berichterstattung. Noch bis Ende der 80er-Jahre konnte der Titel mit Sexthemen und entblößten Leserinnen („Das Mädchen von nebenan“) richtig Auflage machen. Erst 1989 unterschritt er dauerhaft die Marke von einer Million verkauften Exemplaren.

Als die Auflagenrosion immer bedrohlicher wurde, ließ der Verlag den Titel umpositionieren. Der ehemalige „Bild“-Chefredakteur Peter Bartels machte aus ihm eine „Bunte“ für Arme, die fortan wieder „Revue“ hieß. An diesem Kurs hielt auch Bartels' Nachfolger fest, der gleich beim Münchener Vorbild abgeworfen wurde.

All das geschah fast unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Von dem Blatt wurden zuletzt noch 208 000 Exemplare verkauft. Und auch Verleger Bauer scheint die Umpositionierung eher verwirrt zu haben: Am Mittwoch sprach er nur von der „Neuen Revue“, obwohl das Blatt schon im Dezember 2005 umbenannt worden war. Kai-Hinrich Renner

# Manila fliegt auf Hamburgs Experten

Weltweit gibt es mehr als 1000 Fluglinien. Instandsetzung und Reparatur der Maschinen sind ein globales Geschäft, von dem die Lufthansa Technik AG profitiert. Auf den Philippinen hat das Hamburger Unternehmen einen großen Standort errichtet. Ein Besuch

Von Lutz Peter Kaubisch

ELMAR LUTTER LIEBT Hamburg. Der 44-Jährige kennt die Stadt von klein auf. Nach der Schule entschied er sich für ein Studium an der Technischen Universität Harburg und bestand dort 1990 als Erster im Fach Elektrotechnik das Examen. Er arbeitete eine Zeit lang in Frankfurt und ging zunächst wieder in die Hansestadt zurück. Doch wenn der Ingenieur heute aus dem Fenster des Apartments schaut, in dem er zur Miete wohnt, ist von Alster oder Elbe nichts zu sehen. Lutter lebt in einem 40-stöckigen Hochhaus im Bezirk Taguig, das Teil der Kulisse von Manila, der Hauptstadt der Philippinen, ist.

Mehr als elf Millionen Menschen bevölkern die asiatische Metropole. Die Stadt ist ein Moloch, in der dem Besucher die Armut sofort ins Auge fällt. Die Einwohner leiden unter den Fehlern der Vergangenheit, dem lange versäumten wirtschaftlichen Aufbruch des Landes. Bis in die 90er-Jahre zählte die Republik zu den ärmsten Ländern Asiens, über Generationen ausgebeutet von korrupten Machträgern und feudalistischen Eliten.

Lutter lebt seit 2005 in Manila. Er arbeitet als Vizepräsident der Abteilung Flugzeugüberholung bei Lufthansa Technik Philippines (LTP) am Flughafen Ninoy Aquino. Deutsche Ingenieursarbeit ist gefragt im Land der 7100 Inseln. Die Regierung unter Präsidentin Gloria Arroyo will es endgültig aus der Agonie herausbringen, an westliche Standards heranführen. Das Bruttoinlandsprodukt wächst um fünf Prozent jährlich.

Die Hälfte der 89 Millionen Einwohner muss allerdings weiter mit ein paar Dollar am Tag leben. Nach wie vor gibt es die Wellblechhütten der Flussbewohner entlang des Pasig und die Slums am Rand der Müllberge, in denen Kinder und Alte nach Verwertbarem wühlen. In Sichtweite entstehen Geschäftszentren und Hochhäuser. Uniformierte bewachen die von Mauern abgeschirmten Wohngebiete der Wohlhabenden.

Lufthansa Technik, globaler Auftragnehmer für die Instandsetzung von Passagierflugzeugen, engagiert sich in diesem Spannungsfeld sozialer Gegensätze. Der Konzern mit Sitz in Hamburg betreibt einen großen Stützpunkt in Manila. LTP ist die erste Wahl für 20 Airlines, darunter die deutsche Kranichlinie. Sie lässt ihre Airbus-A340-Flotte für die regulären Checks in der Metropole landen. Der Außenposten der Zentrale an der Elbe spielt eine Hauptrolle im asiatischen „MRO“-Geschäft: Maintenance, Repair, Overhaul, auf Deutsch Wartung, Reparatur, Überholung. Der Um-



Philippinische Mitarbeiter prüfen Kabelverbindungen, die im Boden der Passagierkabine verlaufen



Elmar Lutter, bei Lufthansa Technik Philippines für die Abteilung Flugzeugüberholung verantwortlich, mit einem seiner Techniker



Winzig sieht der Arbeiter aus, der auf einem der Triebwerke des Airbus-Großraumjets steht

satz wächst. 2007 wurden 240 Millionen Dollar bilanziert.

Bei Lufthansa Technik Philippines zu arbeiten, ist für die Einheimischen ein Spitzenjob. 2700 Männer und Frauen haben ihn bekommen. Das Unternehmen leistet sich soziale Verantwortung und den Know-how-Transfer: Es bildet Mechaniker aus und bereitet junge Leute von der High School an auf ein Leben in besonderer Verantwortung vor. Sie feilen, bohren, fräsen und schweißen sich nach der Schule durchs „Aviation College“, um die Lizenz zum Betreten der Hangars zu bekommen. Wer länger dabei ist, verdient bis 2000 Dollar im Monat. „Viele versorgen

ganze Familienverbände“, sagt Lutter. Der lokale Lohn der Facharbeiter beträgt oft kaum ein Zehntel der Summe.

Arroyos frühere Außenministerin Delia Albert, heute Botschafterin der Philippinen in Deutschland, war bei der Einweihung der Lufthansa-Basis vor acht Jahren dabei. Das Joint Venture markierte die internationale Anbindung der Inselrepublik. „Doing Business in the Philippines“, Geschäfte machen auf den Philippinen, dafür warb Albert neulich in der Handelskammer Hamburg. Leute wie Elmar Lutter liegen ihr: Sie transportieren das Leitbild. Und August Wilhelm Henningsen, Vorstandsvorsitzen-

der von Lufthansa Technik, stellte beim Treffen mit den Wirtschaftsvertretern heraus: „Wir helfen bei der Entwicklung vor Ort.“

Die lokale Entwicklungshilfe wird in Manila in drei Tagesschichten und einer 110 000 Quadratmeter großen Halle betrieben. Manchmal reicht der Platz nicht. „Wir sind in Asien die bedeutendste Anlage außerhalb Chinas und wickeln fast die Hälfte des Geschäfts mit Kunden aus der ganzen Welt ab“, sagt LTP-Präsident Bernhard Krueger-Sprengel. Kürzlich wurde eine zweite Halle gebaut.

Am Vormittag hatten die Schlepper einen Lufthansa-Airbus A340-600 nach draußen gezogen, mit 75 Metern das längste Flugzeug der Welt. Die Flügelspannweite beträgt 63 Meter. Die Maschine ist bereits nach Frankfurt gestartet. Zwei andere Maschinen von Air Mauritius und Virgin Atlantic Airways aus England sind eingedockt. Weiter entfernt ragt ein Airbus A330 von Philippine Airlines durch die Gerüste. Es sind gewaltige Gewerke; sie hüllen die Flugzeuge in haushohe Kokons. Die Menschen, die auf den Plattformen arbeiten, erscheinen winzig dagegen.

„Ebene eins“, zeigt Lutter beim Rundgang, „das ist die für den Triebwerks- und Fahrwerkswechsel.“ Ein paar Meter höher, auf Ebene zwei, steht man über den Flügeln und bekommt einen Einblick in die Größe der Passagierkabine: ohne Sitze, Fußboden, Wand- und Deckenpaneele. „Die Kabelbäume werden komplett durchgeprüft. Das ist was für die Avioniker.“ Lutter ist Avioniker; von Elektrik versteht er viel.

Passagierflugzeuge werden in kurz- und mittelfristigen Intervallen gewartet und inspiziert. Die Maschinen, an denen die Mechaniker gerade arbeiten, sind für den D-Check fällig. Er ist die Königsdisziplin technischen Supports, für den die Fluglinien ihre Jets alle fünf bis zehn Jahre zwischenlanden lassen, je nach Flugleistung und Muster.

„Wir nehmen alles auseinander“, sagt Lutter. „Wir schleifen den Lack vom Rumpf, gucken uns die Nieten an, tasten die Außenhaut mit Wirbelstrom- und Magnetfeldern ab. Wir tauschen die hydraulischen und pneumatischen Komponenten und die meisten technischen Geräte aus, auch die Kaffeemaschinen in den Bordküchen. Wir erneuern die Inneneinrichtung, und wenn alles wieder zusammengebaut ist, geben wir unserer Arbeit einen neuen Anstrich. Das Ganze ist schneller gesagt als getan. Aber wir sind schnell: 25 bis 30 Tage.“

Bis vor wenigen Jahren mussten die Fluggesellschaften für einen D-Check zwei Monate einkalkulieren. Die Lufthansa-Leute in Manila schaffen die Arbeit durch „compu-

tergesteuerte Prozessoptimierung“ heute in der halben Zeit. Zeit ist Geld. Die Kosten unterm Strich: 1,5 bis drei Millionen Dollar – „je nachdem, was anliegt, plus Material“, sagt Lutter. „Wir investieren bis zu 60 000 Arbeitsstunden.“

Lufthansa Technik sorgt mit dafür, dass das Fliegen auch weiterhin eine sichere Sache bleibt. Das Hamburger Flugunfallbüro JACDEC registrierte 2007 weltweit lediglich 52 Unfälle. Gemessen an der Zahl von Hunderttausenden

arbeiten, hatte etwas Verlockendes. Privat gab es mehr zu bereden. „Meine Frau war von Manila nicht so angetan, dass sie ihre Stelle bei Lufthansa Technik dagegen eintauschen wollte. Sie arbeitet in Hamburg, als Ingenieurin für Schubumkehrer. Die Familienflüge, die der Arbeitgeber bezahlt, helfen über den größten Trennungsschmerz hinweg.“

Wenn er morgens vor der Arbeit die Stadt unter sich betrachtet, steht Lutter der Sinn selten nach Heimweh. Dafür gibt es zu viel zu tun, und abends lässt es sich inzwischen auch bei 30 Grad ganz gut im Grünen Fußball spielen und später ein San Miguel trinken, das philippinische Bier. 20 Kollegen aus Hamburg und Frankfurt leben auf Zeit in Manila; man sieht sich. Elmar Lutter hat andere „Expats“ getroffen, von überall her, und die Begegnungen haben ihn verändert. „Man denkt weit-sichtiger.“ Er lernte, sich zurecht-zufinden in Manila. „Die Bevölkerung ist sehr offen und entgegenkommend.“ Mit Englisch kommt man gut weiter. Die Vereinigten Staaten waren mit ihren Soldaten 50 Jahre im Land.

„Wir wickeln fast die Hälfte des Geschäfts mit Kunden aus der ganzen Welt ab.“

BERNHARD KRUEGER-SPRENGEL, Präsident LHT Philippinen

Flugbewegungen und 4,6 Milliarden Passagieren jährlich vermittelt die Statistik: Das Flugzeug ist das sicherste Transportmittel.

Ingenieur Lutter hatte es bei Lufthansa Technik zu Hause bis zum Produktionsleiter in der Flugzeugüberholung gebracht, als sie ihn fragten, ob er das machen wolle mit dem Auslandsaufenthalt. „Für die berufliche Entwicklung versteinert sich der Schritt fast von selbst. Ich habe nicht lange überlegt.“ Auch die Aussicht, zu den „Expatriates“ zu zählen, jenen Leuten, die eine Weile im Ausland leben und

ANZEIGE

**FINKELDEI**  
Polstermöbelmanufaktur

Der eigene Entwurf/ Optimaler Sitzkomfort durch best. Lösslin. Stoffe und Polsterung.

**Polstergarnitur „Nora“**  
in vielen verschiedenen Stoffen erhältlich!

Bornholdt Stil & Klassik Haus  
Stormarnplatz 8 · 22393 Hamburg · Tel. 040 / 63 66 46 20  
Öffnungszeiten: Mo - Fr 10 - 18 Uhr · Sa 10 - 14 Uhr

Exklusive Markenqualität aus Deutschland

Erleben Sie Polstermöbel der Luxusklasse!