



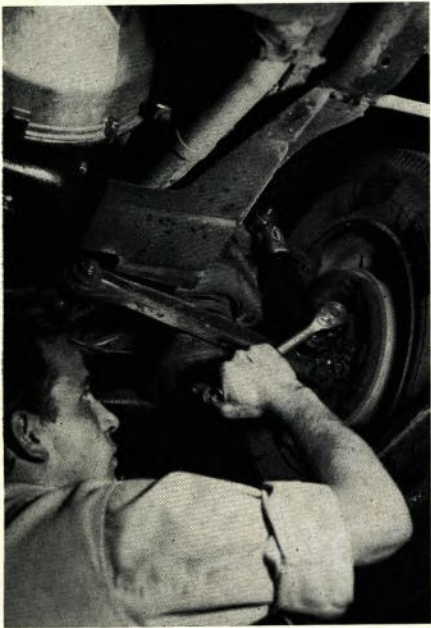
WERK *und* WIR
HOESCH AKTIENGESELLSCHAFT

9

1963

L7147E





Titelseite: Im vorliegenden Heft berichten wir über das Stoßdämpferwerk Köln-Efferen der Hoesch AG Walzwerke Hohenlimburg. In diesem neuen Werk entstand die Aufnahme für unsere Titelseite. Sie zeigt, wie Walter Frenzen einen Hoesch-Stoßdämpfer zwischen Karosserie und Radachse montiert



Rückseite: Nicht weniger als ein halbes Hundert verschiedener Motor- und Fahrwerkteile für die Automobilindustrie werden bei der Schmiedag allein als Schmiede- und Gußstücke hergestellt. Auf unserer Aufnahme: (von links nach rechts) Heinz Zehnel, Willi Fischer und Dieter Müller schmieden Vorderachsen für Personenwagen

Was immer Sie fahren - Hoesch ist dabei

Wenn man fragen wollte: Welche Erfindungen haben seit Ende des Mittelalters das Gesicht der Erde entscheidend verändert? – so müßte die Antwort wohl lauten: die Erfindung der Buchdruckerkunst und die Erfindung des Explosionsmotors.

Als Johannes Gutenberg um 1440, als erster in Europa, mit beweglichen Lettern zu drucken begann, wandelte sich der geistige Alltag des Menschen entscheidend. Plötzlich war da das verhältnismäßig schnell gedruckte und beliebig oft vervielfältigte Wort, gab Gedanken und Meinungen Verbreitung und Bestand, nahm dem gesprochenen Wort das Flüchtige, dem mühsam geschriebenen das Einmalige. Nun konnte man „getrost nach Hause tragen“, was man „schwarz auf weiß“ besaß. Mit der Erfindung des Explosionsmotors schuf Nikolaus August Otto 1867 die Voraussetzung für den Bau des ersten Automobils, mit dem geniale Techniker den uralten Menschheitstraum vom „selbstbeweglichen Wagen“ verwirklichten. Weder Otto noch Benz haben damals voraussehen können, daß ihres Geistes Kind in kaum acht Jahrzehnten zum selbstverständlichsten Symbol eines von der Technik bestimmten Alltags werden würde. Daß es eine Schlüsselindustrie begründen sollte, in der mehr als anderthalb Millionen Menschen arbeiten – etwa fünfhunderttausend in der Kraftfahrzeugproduktion, eine Million in der Zulieferer- und Zubehörindustrie. Daß es vom vielbestaunten Luxusgegenstand zum alltäglichen Gebrauchsgut werden würde.

In den vergangenen zehn Jahren hat sich die Zahl der in der Bundesrepublik zugelassenen Automobile fast versechsfacht: Während 1953 auf je 1000 Bundesbürger erst 21 Kraftwagen kamen, sind es heute 120. Jeder achte Deutsche also ist Autobesitzer. Eindrucksvoll sind in diesem Zusammenhang die Zahlen über den Anstieg der Motorisierung unserer Belegschaftsmitglieder: Vor sieben Jahren, 1956/57, hatten von je 1000 auf der Westfalahütte Beschäftigten 26 einen eigenen Wagen. Ein Jahr später waren es 38. Und heute sind es 208 – jeder fünfte Mann auf der Westfalahütte ist Automobilbesitzer.

Am 12. September 1963 öffnet die 41. Internationale Automobilausstellung in Frankfurt am Main ihre Pforten. Abermals werden Hunderttausende von Besuchern aus aller Welt kommen, um sich auf der in jedem zweiten Jahr stattfindenden und immer wieder mit Spannung erwarteten großen Leistungsschau der Kraftfahrzeugindustrie Verbessertes und Neues anzusehen. Zu den Ausstellern gehört auch Hoesch. Unsere Verbindungen zur Kraftfahrzeugindustrie sind in dem gleichen Maße gewachsen, in dem die Motorisierung zunahm. Was WERK UND WIR anlässlich der Frankfurter Automobilausstellung des Jahres 1955 schrieb: „Was immer Sie fahren – Hoesch ist dabei!“ hat seine Bedeutung behalten. Als maßgeblicher Zulieferer dieses lebenswichtigen Industriezweiges ist Hoesch aus dem Kraftfahrzeugbau nur schwer fortzudenken.

Wie immer ein Kraftfahrzeug auch aussehen mag – ob Moped oder motorisiertes Zweirad, ob Personen- oder Lastkraftwagen, ob Omnibus oder Sondernutzfahrzeug –, es gibt kaum ein motorisiertes Gefährt, an dessen Werdegang Hoesch nicht Anteil hätte. Das beginnt bei der Karosserie und reicht über Motor- und Fahrwerksteile bis zu unterschiedlichstem Zubehör. Und es beschränkt sich keineswegs nur auf deutsche Kraftfahrzeuge.

So wird sich auch auf der diesjährigen Frankfurter Automobilausstellung im technischen Fortschritt ein Teil der Arbeit unserer Werke spiegeln – sichtbarer Niederschlag des engen Kontaktes zwischen den Kraftfahrzeugkonstrukteuren und unseren Technikern, die in stetem Erfahrungsaustausch bemüht sind, das Auto immer zuverlässiger, sicherer, komfortabler und wartungsfreier zu machen.

Inhalt

- 327 Zahlen rund ums Kraftfahrzeug
- 329 Dr. Harr im Vorstand der Hoesch AG
- 330 Hoesch und das Auto
- 332 1000 Teile von der Schmiedag
- 334 Hoesch-gefedert – gut gefedert
- 338 Hoesch-Stoßdämpfer schlucken viel
- 342 Bild des Monats
- 343 Mehr Höflichkeit am Steuer ▣
- 345 50 Jahre bei uns
- 346 Passiert – notiert – fotografiert
- 348 Wir lasen für Sie
- 349 Wie man ißt, so ist man
- 350 80 Jahre Museum für Kunst- und Kulturgeschichte
 Schloß Cappenberg ▣
- 354 Sammeln macht glücklich ▣
- 358 Jubilare
- 359 Fotowettbewerb

Unsere Werke und Gesellschaften



Hoesch AG Bergbau
Essen-Altenessen



Hoesch AG Westfalenhütte
Dortmund



Hoesch AG
Walzwerke Hohenlimburg



Hoesch AG Rohrwerke
Hiltrup, Hagen, Dortmund



Schmiedag Aktiengesellschaft
Hagen i. Westf.



Maschinenfabrik Deutschland AG
Dortmund



Trierer Walzwerk Aktiengesellschaft
Wuppertal-Langerfeld, Trier



Becke-Prinz GmbH Dortmund



Dörken Aktiengesellschaft
Gevelsberg



Schwinn Aktiengesellschaft
Homburg/Saar



Schwinn S.à r.l. Hénil-Liétard
(Pas-de-Calais)



Rheinischer Vulkan,
Chamotte- und Dinaswerke mbH
Oberdollendorf a. Rhein



Dortmunder Drahtseilwerke GmbH
Dortmund



Hoesch Hammerwerk
Ruegenberg GmbH Olpe i. W.



Dortmunder Plastik GmbH
Dortmund



Hoesch Bergbautechnik GmbH
Dortmund



Hoesch Werk Federstahl Kassel



Hoesch AG Tektal-Vertrieb
Dortmund



Hoesch Eisenhandel mbH
Dortmund

Claasen, Muth & Co. GmbH
Bremen



Hoesch Reederei und Kohlenhandel
GmbH Essen



Schiffswerft Gustavsburg GmbH



Hoesch Düngerhandel GmbH
Dortmund



Hoesch Export GmbH Dortmund

Hoesch Export GmbH
Oficina de Madrid



Hoesch Argentina S.A.
Industrial y Comercial Buenos Aires



Hoesch Limited London



Hoesch Italiana S.p.A. Mailand



American Hoesch Inc. New York



Hoesch France S.à r.l. Paris

Industriewerte AG Dortmund

Gesamtbelegschaft 48000



Eine Zeitschrift für die Mitarbeiter der Hoesch Aktiengesellschaft. Herausgeber: Hoesch Aktiengesellschaft, Dortmund.

Verantwortlich für WERK UND WIR Hoesch Aktiengesellschaft: Dr. jur. Harald Koch. Redaktionsleitung: Hanns Meseke. Redaktion: Erhard Jahn und Rolf Grötting. Graphische Gestaltung: K.-G. Schmidt, Dortmund. Anschrift der Redaktion: Dortmund, Eberhardstraße 12. Telefon 8041. Fernschreiber 0822 294/0822 123. Druck: DuMont Presse, Köln.

Verantwortlich für WERK UND WIR Hoesch Aktiengesellschaft Ausgabe BERGBAU, Seiten 97 bis 108: Willi Laser. Redaktionsleitung: Hanns Meseke. Redaktion: Erhard Jahn und Rolf Grötting. Graphische Gestaltung: K.-G. Schmidt, Dortmund. Anschrift der Redaktion: Dortmund, Eberhardstraße 12. Telefon 8041. Fernschreiber 0822 294/0822 123. Druck DuMont Presse, Köln.

Verantwortlich für WERK UND WIR Hoesch Aktiengesellschaft Ausgabe WESTFALEN-HÜTTE, Seiten 293 bis 324: Walter Hölkeskamp. Redaktionsleitung: Johannes Holschen. Anschrift der Redaktion: Dortmund, Eberhardstraße 12. Telefon 8041. Fernschreiber 0822 123/0822 294. Druck: Westfalendruck, Dortmund.

Nachdruck von Beiträgen dieses Heftes honorarfrei gegen Quellenangabe und zwei Belegexemplare gestattet, ausgenommen die im Inhaltsverzeichnis mit ☒ gezeichneten Berichte und die Beiträge auf dem Werkdruckblatt. WERK UND WIR erscheint monatlich und wird kostenlos an alle Belegschaftsmitglieder abgegeben.

Bildnachweis: Titelseite: Erich Kreuzner, Dortmund. Rückseite: Manfred Kampmann, Dortmund. Farbinselnen: Manfred Kampmann, Dortmund. Schwarz-Weiß-Aufnahmen: Fotoabteilung Hoesch AG; Fotostelle der Westfalenhütte; dpa; C. L. Schmitt, München; Museum für Kunst- und Kulturgeschichte Schloß Capenberg; Bergbau-Museum, Bochum; Eisenhütte Westfalia, Lünen, und Werk- und Privataufnahmen. Zeichnungen: Hans Geisen, Heinz Kallisch, beide Dortmund, und Ulrik Schramm, Feldafing; Mater Paula, Dorsten.



Zahlen rund ums Kraftfahrzeug

Noch immer nimmt die Zahl der Kraftwagen zu, noch immer hält der Auto-„Boom“ an, der 1955 begann – in jenem Jahr, in dem bei uns erstmals mehr Personenwagen als Krafträder zugelassen wurden. Die Motorisierungswelle zeigt sich in beeindruckenden Zahlen, die teils imponieren, teils nachdenklich stimmen, teils erschrecken. Zunächst die imponierenden: Im vergangenen Jahr hat die Automobilproduktion der Welt eine Rekordhöhe erreicht. In allen automobilerzeugenden Ländern wurde das Produktionsergebnis des Vorjahres erheblich überschritten. In der Bundesrepublik, deren Kraftwagenproduktion von 1,5 Millionen Fahrzeugen im Jahre 1958 auf 2,15 Millionen im Jahre 1961 emporgeschwungen war, wurde 1962 nochmals eine Steigerung von fast 10 v. H. erzielt – mit einer Fertigung von 2,36 Millionen Automobilen. Nahezu die Hälfte unserer Produktion, nämlich 46,8 v. H., wurde ausgeführt. Damit blieb die Bundesrepublik der Welt größter Autoexporteur. Wie sieht es im laufenden Jahr aus? Nun – die Produktionszahlen der ersten sieben Monate des Jahres 1963 zeigen, daß Bedarf und Erzeugung noch immer steigen. Die westdeutsche Kraftfahrzeugindustrie hat in den sieben Monaten von Januar bis Juli 1.536.283 Kraftwagen und Straßenzugmaschinen hergestellt. Die Zuwachsrate von 16,7 v. H. liegt weit über den 5,1 v. H., die von Januar bis Juli des Jahres 1962 erreicht worden sind.

Die günstigen Produktionsergebnisse sind wieder zu einem beträchtlichen Teil der hohen Auslandsnachfrage zu verdanken. In den ersten sieben Monaten nahm die Ausfuhr von

Kraftwagen und Straßenzugmaschinen gegenüber der Vergleichszeit des Vorjahres um 22,5 v. H. zu.

Interessant ist im Zusammenhang mit den Produktionsziffern die Verschiebung der Anteile einzelner Hubraumklassen. Im Anfang der fünfziger Jahre, als die Motorisierungswelle alle Bevölkerungsschichten zu erfassen begann, galten die Wünsche einem eigenen motorisierten Fahrzeug schlechthin. Der Motorroller kam. Dann wurde das Moped eingeführt und brach alle Rekorde des Kraftradgeschäftes. Doch bald wuchsen die Wünsche. Nicht mehr Motorisierung schlechthin, sondern Motorisierung mit bescheidener Bequemlichkeit – so lautete die Devise. Zwei Räder waren zu wenig, über dem Kopf wollte man ein Dach haben, und Platz für die Familie wurde ebenfalls verlangt. So konnte der Kleinwagen seinen Siegeszug antreten: 1955 übertraf die Zahl der Pkw-Zulassungen erstmals die der Motorräder, und zwei Jahre später wurden bereits mehr Personenwagen als Kräder und Mopeds zusammen zugelassen. Doch: die Wünsche steigen. Das zeigte sich ganz besonders eindrucksvoll im ersten Halbjahr 1963. Während nämlich unter den Personenkraftwagen die Zahl der Autos bis zu 500 Kubikzentimeter Hubraum um mehr als 40 v. H., also um fast die Hälfte sank, nahm die Zahl der Wagen zwischen 500 und 1000 Kubikzentimeter um rund 85 v. H. zu, verdoppelte sich also nahezu – Resultat einer Einkommensentwicklung, die es einem immer größeren Kreis gestattete, höhere Ansprüche an Leistung und Komfort des Automobils zu stellen.

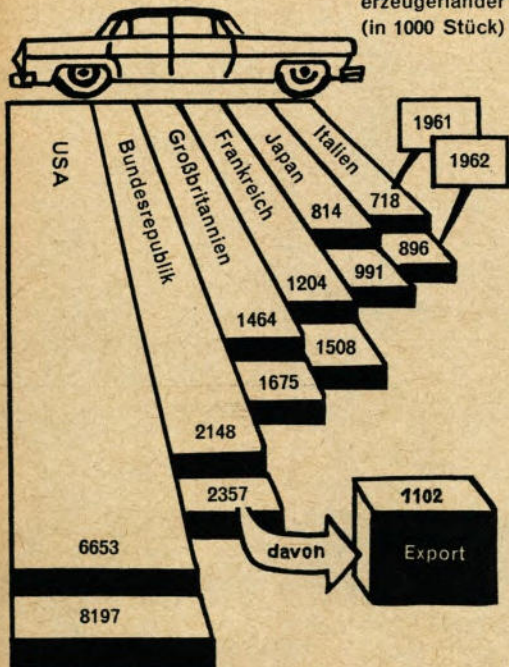
Zu den erfreulichen Zahlen gehören schließlich jene, die zeigen, in wie hohem Maße das Automobil Gegenstand für alle Schichten der Bevölkerung geworden ist. Noch im Jahre 1949 gehörten von 1000 Automobilen 922 Selbständigen und Angehörigen freier Berufe, während nur 78 im Besitz unselbständiger Arbeitnehmer waren. Bis 1962 nun ist dieser Anteil der „unselbständigen“ Pkw-Besitzer auf 597 je Tausend gestiegen.

Sehen wir uns an dieser Stelle Vergleichszahlen über die Entwicklung der Motorisierung unserer Belegschaftsmitglieder der Westfalenhütte an: 1956/57 fuhren von je 1000 Mitarbeitern 26 einen eigenen Wagen, 37 ein Motorrad und 63 ein Moped. 1957/58 zählte man je 1000 Mitarbeiter bereits 38 Automobile und 39 Motorräder, während die Zahl der Mopeds auf 56 gesunken war.

Und wie sah das Bild fünf Jahre später aus? Im Sommer 1963 hatten von je 1000 Belegschaftsmitgliedern 208 ein eigenes Auto, 22 ein Motorrad, und 63 fuhren ein Moped.

Die große volkswirtschaftliche Bedeutung des Automobils wird klar, wenn man berücksichtigt, daß im deutschen Kraftfahrzeugbau 1962 450.000 Menschen tätig waren und 180.000 Arbeitnehmer vom Kraftfahrzeugreparaturhandwerk beschäftigt wurden, daß in der Kraftfahrzeugindustrie 1962 2,88 Milliarden DM an Löhnen und 884 Millionen DM an Gehältern gezahlt wurden und daß der Umsatz dieses Industriezweiges 21,18 Milliarden DM betrug. Zieht man darüber hinaus noch die breite Zulieferindustrie – mag sie nun Kraft- oder Schmierstoffe,

Janresproduktion der wichtigsten Automobil-
erzeugerländer
(in 1000 Stück)



Bundesrepublik - größter Auto-Exporteur der Welt

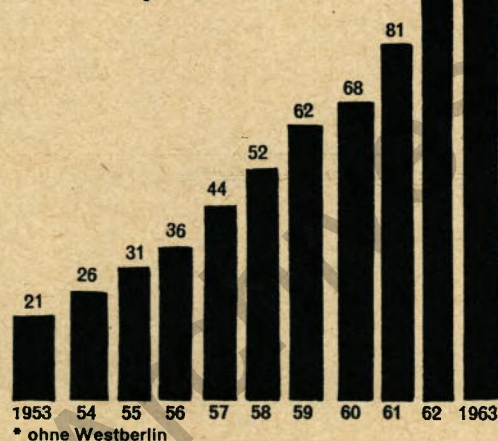
1962 war ein Rekordjahr für die Automobilherzeugung in aller Welt. Wie das Schaubild zeigt, stieg die Produktion in allen Ländern bedeutend an. In Deutschland betrug die Steigerung gegenüber dem Vorjahr 9,7 v.H. Der Exportanteil machte bei uns 46,8 v.H. der insgesamt 2357000 erzeugten Autos aus. Damit ist die Bundesrepublik auch weiterhin der größte Auto-Exporteur der Welt.

In zehn Jahren versechsfachte sich die Zahl der Autobesitzer

Jahr für Jahr wächst die Zahl der Autobesitzer. In der Bundesrepublik hat sie sich innerhalb des letzten Jahrzehnts fast versechsfacht. Waren 1953 erst 21 Pkw je 1000 Einwohner gemeldet, so wuchs diese Zahl bis 1963 bereits auf 120. Das bedeutet, daß heute auf jeden achten Deutschen ein Auto entfällt.

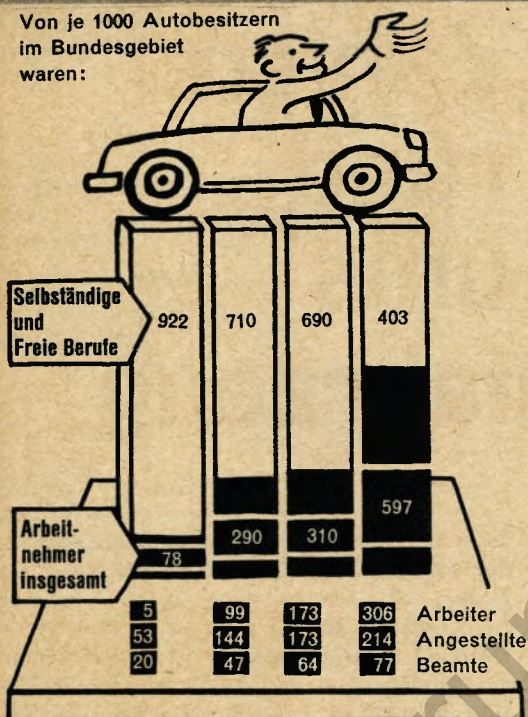


Personenkraftwagen
je 1000 Einwohner
im Bundesgebiet*



* ohne Westberlin

Von je 1000 Autobesitzern
im Bundesgebiet
waren:

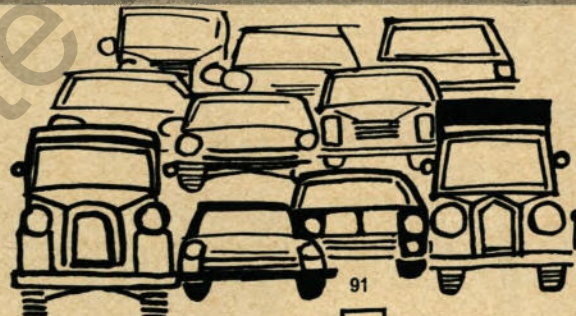


Fast jeder dritte Personenwagen gehört einem Arbeiter

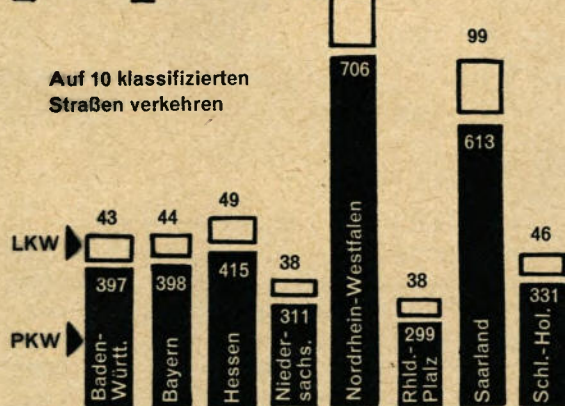
Wem die Autos in der Bundesrepublik gehören, macht dieses Schaubild deutlich: Noch 1956 besaßen die Selbständigen - es sind 3,2 Millionen - 71 v.H. aller Autos, doch 1962 betrug ihr Anteil nur mehr 40 v.H., während die 19,6 Millionen Arbeitnehmer mit nahezu 60 v.H. aller zugelassenen Personenkraftwagen den ersten Rang einnahmen. Unter den Arbeitnehmern wiederum rückten die Arbeiter mit 30,6 v.H. aller zugelassenen Pkw an die Spitze, ihnen folgten die Angestellten mit 21,4 v.H. und die Beamten mit 7,7 v.H.; dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß es 12,6 Millionen Arbeiter, doch nur 5,8 Millionen Angestellte und 1,2 Millionen Beamte in der Bundesrepublik gibt.

Gedrange auf den Straßen

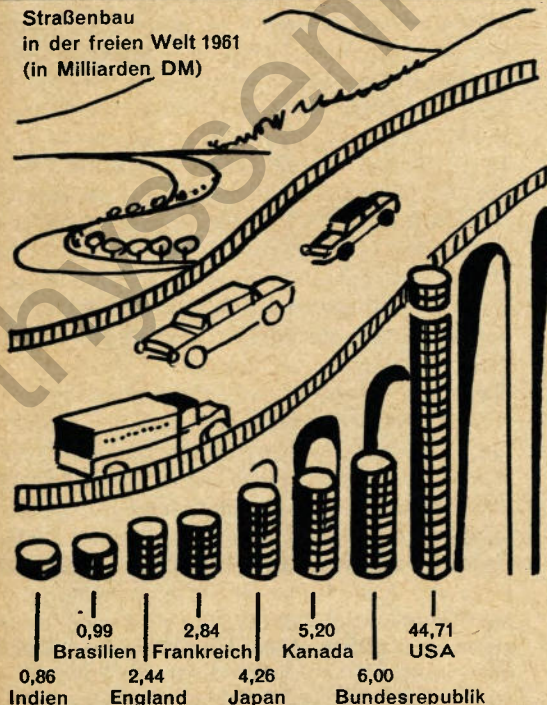
Kein Wunder, daß bei diesem Zuwachs an Automobilen das Gedrange auf den Straßen immer dichter wird. Besonders erdrückend ist auf den bundesdeutschen Straßen die Verkehrsdichte im eng besiedelten und hoch-industrialisierten Nordrhein-Westfalen, wo sich 706 Personenwagen und 91 Lastwagen in einem Straßenstück von zehn Kilometer Länge teilen müssen.



Auf 10 klassifizierten
Straßen verkehren



Straßenbau
in der freien Welt 1961
(in Milliarden DM)

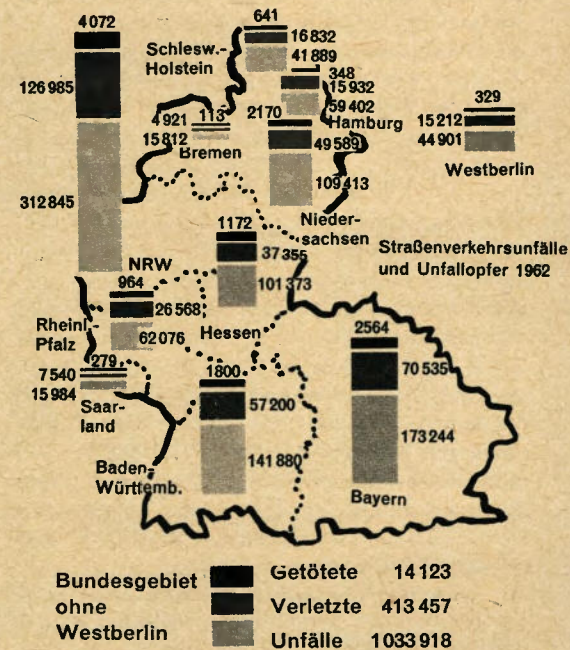


Sechs Milliarden für den Straßenbau

Die ganze Welt ruft nach neuen, leistungsfähigen Straßen. Überall werden deshalb gewaltige Summen in den Straßenbau gesteckt. 1961 waren es in den USA 11,1 Milliarden Dollar, fast 45 Milliarden DM, während die Bundesrepublik nur sechs Milliarden DM ausgab. Und doch liegt die Bundesrepublik mit dieser Summe hinter den USA noch vor Kanada und Japan an zweiter Stelle aller straßenbaufreudigen Länder der freien Welt.

Täglich 39 Verkehrstote

Die Kehrseite der Motorisierung zeigt dieses Schaubild: Täglich sterben auf Deutschlands Straßen 39 Verkehrsteilnehmer. 1962 waren bei mehr als einer Million Unfällen über 400000 Verletzte und 14000 Tote zu beklagen. Die furchtbare Sprache dieser Zahlen sollte jeden Verkehrsteilnehmer zur Besinnung rufen.



Lacke oder Polster, Reifen, Elektromaterial oder Zubehör herstellen – in Betracht, dann wird verständlich, daß die Zahl derer, die unmittelbar vom Kraftfahrzeug leben, siebenstellig ist.

Nach diesen erfreulichen Zahlen nun einige, die nachdenklich stimmen sollten.

Vor vier Jahren berichteten wir in WERK UND WIR anlässlich der 39. Frankfurter IAA unter dem Thema „Weite Welt – enge Straßen“, daß das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung für 1967 eine Zunahme der in der Bundesrepublik laufenden Kraftwagen von – damals – 3,1 Millionen Stück auf 7 Millionen erwartete. Nun – bis 1967 sind noch vier Jahre Zeit, doch die Sieben-Millionen-Grenze ist fast erreicht: Bereits im vergangenen Jahr liefen auf den Straßen der Bundesrepublik 6,6 Millionen zugelassener Kraftwagen.

Der Straßenbau hat mit dieser unaufhaltsam wachsenden Motorisierung nicht Schritt gehalten.

In den dichtbesiedelten Industriegebieten Nordrhein-Westfalens beispielsweise laufen – nach Angaben der Deutschen Straßenliga – 706 Personenwagen und 91 Lastwagen auf einem Straßenstück von 10 Kilometern Länge.

Das bedeutet – bei einer durchschnittlichen Pkw-Länge von 4 Metern und einer Lkw-Länge von 7 Metern – eine ununterbrochene Fahrzeugschlange von 3,5 Kilometern auf je 10 Kilometer Straße! Sicher – das Straßennetz in der Bundesrepublik wächst ständig, und dennoch wird die Verkehrsnot immer größer. Der scheinbare Widerspruch erklärt sich aus der Tatsache, daß die Automobilproduktion wesentlich höher ist als das Aufnahmevermögen des Straßenaus- und -neubaus: In der Zeit von 1956 bis Jahresanfang 1963 erhöhte sich das bundesdeutsche Straßennetz zwar von 130500 auf 144100 Kilometer, also um rund 11 v.H. Im gleichen Zeitraum jedoch stieg der Bestand an zugelassenen Pkw von 1,8 auf 6,6 Millionen – und diese Zunahme beträgt nicht weniger als 366 v.H.! Wenig Raum also für viel Verkehr. Bleibt nur die schwache Hoffnung auf das Jahr 1965 – von da ab, so wird versprochen, soll das Autobahnnetz um jährlich 400 Kilometer zunehmen und damit der steigenden Motorisierung Rechnung tragen. Zum Vergleich: In den letzten Jahren waren es durchschnittlich 100 Kilometer – 1963 sollen es 123 Kilometer werden. Nachdenklich macht übrigens nicht nur die ungenügende Länge unseres Straßennetzes, sondern auch die teilweise unzureichende Breite der Verkehrswege, die in nicht unerheblichem Umfange noch Maße der Postkutschenzeit aufweisen: fast 27 v.H. der deutschen Straßen sind weniger als 4,5 Meter breit, und 35 v.H. weisen eine Breite zwischen 4,5 und 5,5 Meter auf. Daß unter diesen Umständen häufig Millimeterarbeit geleistet werden muß – insbesondere von Lastwagenfahrern, deren „Kähne“ nun einmal 2,5 Meter breit sind –, ist ebenso klar wie die Tatsache, daß es häufig kracht.

Und damit kommen wir zur dritten Kategorie von Zahlen – jenen nämlich, die erschrecken.

Mitten im tiefsten Frieden sterben Menschen eines gewaltsamen Todes. Täglich verbluten auf den Straßen der Bundesrepublik 39 Verkehrsteilnehmer. Das Jahr 1962 forderte in Westdeutschland 14452 Verkehrsunfallopfer; im gleichen Zeitraum betrug die Zahl der Unfallverletzten 413457. Alle fünf Minuten ereigneten sich im vergangenen Jahr im Bundesgebiet drei Straßenverkehrsunfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen. Daneben mußte die Polizei weitere 725000 Unfälle registrieren, bei denen es mit Blechschaden abging. Erstmals überschritt die Zahl der Straßenverkehrsunfälle die Millionengrenze.

Eine erschütternde Bilanz, wenn man berück-

Dr. Albrecht Harr im Vorstand der Hoesch AG

Der Aufsichtsrat der Hoesch AG hat in seiner Sitzung am 8. August 1963 Dr. Albrecht Harr, Direktoriumsmitglied der Westfalenhütte, mit Wirkung vom 1. Oktober 1963 zum ordentlichen Vorstandsmitglied der Hoesch AG bestellt.

Dr. Albrecht Harr, der in seinem beruflichen Leben stets mit dem Eisenhüttenwesen verbunden war, steht am 17. Oktober 28 arbeitsreiche Jahre, die vor allem durch den Aufbau der kriegszerstörten Betriebe und den stürmischen Fortschritt auf allen technischen Gebieten in den Nachkriegsjahren bestimmt waren, in den Diensten von Hoesch.

Dr. Harr wurde am 25. Februar 1904 in Siegen geboren. Nach dem Besuch des Siegener Realgymnasiums nahm er das Studium der Eisenhüttenkunde an der Bergakademie Clausthal auf. Das Diplom-Examen legte er an der Technischen Hochschule Berlin ab, an der er später auch zum Dr.-Ing. promovierte. 1928 begann er seine berufliche Laufbahn als Stahlwerkassistent bei der damaligen Friedrich-Alfred-Hütte in Rheinhausen.

1934 wechselte er als Betriebsingenieur in das Thomaswerk von Mannesmann nach Huckingen, und 1935 kam er zu Hoesch und übernahm als Betriebschef die Leitung des Thomas-Stahlwerkes der heutigen Westfalenhütte. Bereits fünf Jahre später wurde er zum Betriebsdirektor der Stahlwerke und der Stein- und Phosphatfabrik ernannt. 1943 schließlich wurde Dr. Harr Stellvertreter des Hüttenleiters.

Zwei Jahre später – 22 Bombenangriffe hatten das Hüttenwerk in ein Trümmerfeld verwandelt – übernahm Dr. Harr die technische Leitung der Westfalenhütte. Aller Not und allen Schwierigkeiten zum Trotz leitete er mit Umsicht und Tatkraft den Wiederaufbau, dessen erster großer Erfolg am letzten Tag des Jahres 1945 sichtbar wurde, als die Hochöfen I und II wieder angeblasen wurden.

Doch bald danach drohten die Entflechtungsmaßnahmen der Alliierten alle Initiative und jede weitere Planung zu hemmen. Zuerst wurden die Zechen aus dem Verbund gelöst, dann folgte das Hüttenwerk, die spätere Westfalenhütte. Mit ihr schied Dr. Harr am 30. September 1947 aus dem Vorstand der alten Hoesch AG aus, dem er ganz kurze Zeit – seit dem 1. September 1947 – angehört hatte, und wurde technisches Vorstandsmitglied der heutigen Westfalenhütte. Seit dieser Zeit hat Dr. Harr großen Anteil am Neubau und Ausbau aller zur Westfalenhütte gehörenden Betriebe: denken wir nur an den Großhochofen VI im Jahr 1953, an die Halbzeugstraße 1955, an das



Siemens-Martin-Stahlwerk 3 1956, an die Feineisenstraße 1957, an die Breitbandstraße 1958 und an die neue Sinteranlage und an das Kaltwalzwerk 1961. Doch auch dem übrigen Hoesch-Bereich hat Dr. Harr – er ist Vorsitzender des Aufsichtsrates der Dörken AG, Aufsichtsratsmitglied der Maschinenfabrik Deutschland AG, der Schmiedag AG und der Trierer Walzwerk AG und Beiratsmitglied der Hoesch AG Bergbau – stets mit Rat und Tat zur Seite gestanden.

Darüber hinaus hat Dr. Harr seit je den übergeordneten Fragen der Eisen- und Stahlindustrie besonderes Augenmerk geschenkt. So gehört er dem Vorstand der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie, dem Vorstand des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute und dem Vorstand des Vereins Deutscher Sicherheitsingenieure an; außerdem ist er Vorsitzender der Dortmunder Gesellschaft für Technik und Wirtschaft.

Im Vorstand der Hoesch AG wird sich Dr. Harr insbesondere allen Aufgaben im Bereich der Metallurgie und der Walzwerke widmen und damit Dr. Ochel entlasten, der sich in den kommenden Jahren ganz besonders der grundsätzlichen Fragen der Forschung und Entwicklung annehmen wird.

Für die Zukunft wünschen wir Dr. Harr Gesundheit, Glück und Erfolg!

sichtigt, daß es in den überaus meisten Fällen nicht die Maschine, sondern der Mensch war, der versagte – und zwar sehr häufig charakterlich. Fast scheint es, als löse die Berührung des Steuerrades einen geistigen Kurzschluß aus, der eine nicht selten lebensgefährliche Hemmungslosigkeit zur Folge hat. Aus Menschen, die eben noch – am Arbeitsplatz, in der Familie, im Freundeskreis – liebenswürdig, freundlich, entgegenkommend und zuverlässig waren, werden rücksichtslose Flegel, die nur noch ein Wort kennen: ICH. Die sich und ihren Wagen gehen lassen – ohne daran zu denken, daß ihre Rücksichtslosigkeit, ihre Unaufmerksamkeit, ihre Überschätzung des eigenen fahrerischen Könnens nicht nur sie selbst, sondern, zumeist sogar in höherem Maße, andere Verkehrsteilnehmer gefährden. Denn lei-

der ist es doch so: die korrekt Fahrennden, die Kavaliere, werden von dem nicht vorhersehbaren Verhalten der Flegel fast immer überrascht. Und nach dem Unfall bietet sich dann ein unendlich tragisches Bild: der Schuldige kommt mit ein paar Schrammen davon – die Unschuldigen mußten sterben.

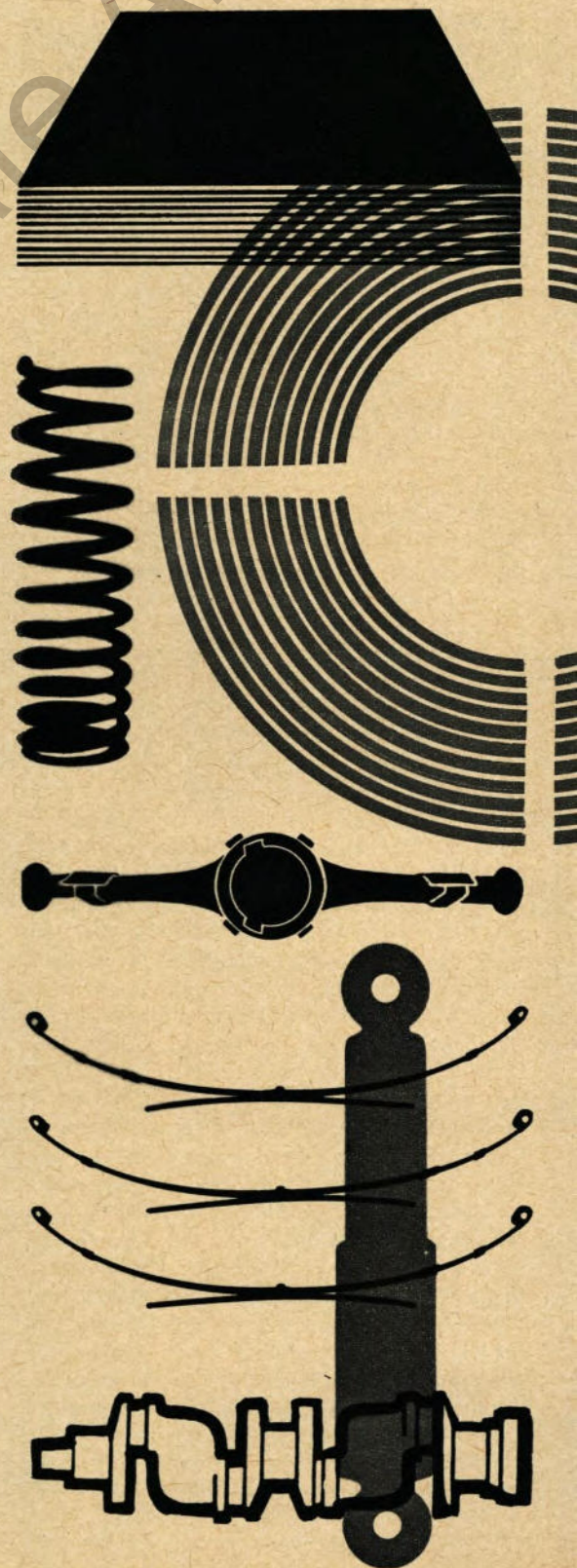
Warum macht sich nicht jeder, der ein Kraftfahrzeug steuert, tagtäglich aufs neue klar: In jeder Woche stirbt in Deutschland ein Dorf! Im letzten Jahr starb eine Stadt mit fast 15000 Einwohnern! Alle 100 Sekunden kommt ein Bundesdeutscher auf der Straße zu Schaden oder ums Leben. Und noch immer sind längst nicht alle Deutschen Kavaliere am Steuer. Wenn sie es wären, könnte jeder einzelne stolz sein – hätte er doch seinen Beitrag geleistet zu einem großen Sieg: dem Sieg über den Verkehrstod.

HOESCH

UND DAS AUTO

▼ Hier im Kaltwalzwerk der Westfalenhütte wird an der fünfgerüstigen Walzstraße das Band ausgewalzt, aus dem in den Pressen der Automobilwerke Karosserieteile aller Art entstehen.

Im Vordergrund Karl-Heinz Potthast, der die Bandringe wiegt und weiterleitet



Eines ist allen Automobilen unserer Tage in hohem Maße zu eigen: die Zuverlässigkeit. Gewährleistet wird sie zu gleichen Teilen durch die Sorgfalt der Automobilhersteller und die gleichbleibende Qualität des Materials, aus dem Kraftfahrzeuge geschaffen werden. Dieses Material nun ist vielfach Hoesch-Material, denn Hoesch ist dem Kraftfahrzeug seit Jahrzehnten eng verbunden. Viele Werke des Hoesch-Kreises sind maßgebliche Zulieferer für die Kraftfahrzeugindustrie.

Und immer noch ist es so, wie WERK UND WIR bereits vor acht Jahren schrieb: Wollte man aus allen deutschen Automobilen jedes von Hoesch gelieferte Teil ausbauen, dann fehlte den meisten Wagen irgend etwas – diesem ein Karosserieteil, jenem die Achsschenkel, dem dritten das Kardangelenke, dem vierten die Kurbelwelle, dem fünften ... man kann mit dieser Aufzählung beliebig fortfahren.

Beginnen wir mit der Karosserie. Unter den gewaltigen Drücken hydraulischer Pressen wandeln sich Blechtafeln zu Dächern und Seitenteilen, Kotflügeln und Kühlerverkleidungen, Türen und Kofferräumen, Kofferraumdeckeln und Stoßstangen, Zierkappen und verbindenden Beschlägen, Seiten- und Eckblechen.

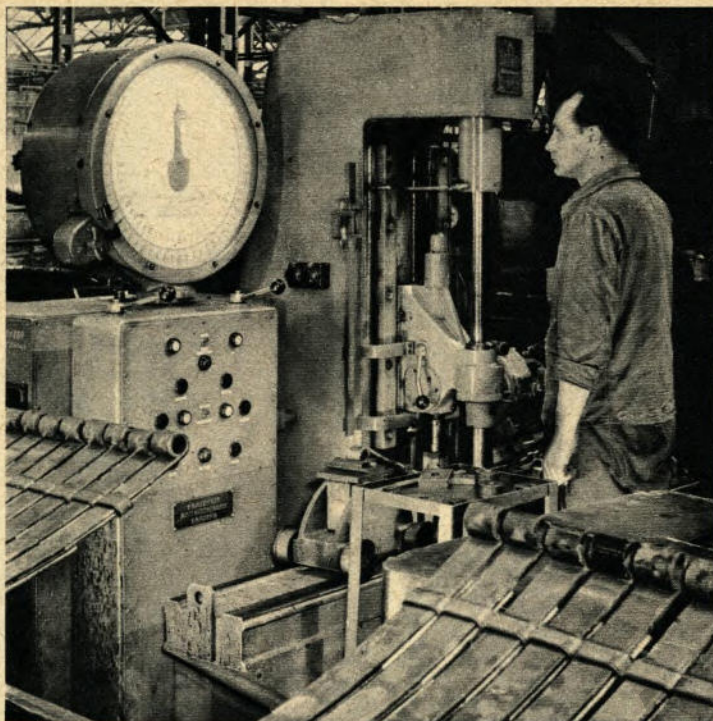
Ein nicht geringer Teil des zu Karosserieteilen verarbeiteten Bleches wird von der Westfalenhütte geliefert. Blicken wir unter die Karosserie, etwa auf die Federung, dann fällt abermals der Name Hoesch. Das Federnwerk der Hoesch AG Walzwerke Hohenlimburg liefert für mehr als die Hälfte aller deutschen Automobile die Federnerstausstattung. In diesem Zusammenhang ist ein zweites Hoesch-Unternehmen zu nennen: das Stoßdämpferwerk in Efferen bei Köln. Bekanntlich ist der Stoßdämpfer für den Fahrkomfort und die Straßenlage eines Automobils von ebenso großer Bedeutung wie die Feder.

Übrigens erschöpft sich die kraftfahrzeugtechnische Bedeutung der Walzwerke Hohenlimburg keineswegs in ihrem Federn- und Stoßdämpferwerk. Das auf eigener vollkontinuierlicher Mittelbandstraße gewalzte Warmband liefert das Vormaterial für Fahrgestell-Rohrkonstruktionen, Sitze und Schlösser. Und da das Hohenlimburger Werk auch über eine Zieherei, ein Kaltwalzwerk und ein Kaltprofilwerk verfügt, ist es nicht verwunderlich, daß im Lieferprogramm für die Kraftfahrzeugindustrie auch verschiedenste Karosserieteile, Längsträger, Traversen, Stoßstangen und Zierkappen ebenso wie eine Unzahl verschiedenartigen Zubehörs erscheinen.

In dem Reigen namhafter Zulieferer spielt auch die Trierer Walzwerk AG eine bedeutende Rolle, nimmt doch etwa ein Viertel dessen, was sie für das Automobil herstellt, seinen direkten Weg in die bekannten Autofabriken, während drei Viertel als Vormaterial über die Zulieferindustrie wandern, von Armaturenteilen bis zu Auspuffleitungen, Zündkerzenbestandteilen und Zylinderkopfdichtungen. Am Rande sei noch Platal erwähnt, der neue Verbundwerkstoff aus Kunststoff und Stahl, der sich bereits eine Fülle neuer Anwendungsgebiete, einschließlich solcher im Automobilbau, erobert hat.

Zu den Hoesch-Gesellschaften, die der Automobilindustrie vielfältige Erzeugnisse liefern, gehört ferner die Schwinn AG in Homburg/Saar, bei der Kurbelwellen und Pleuelstangen, Achsschenkel, Schwinghebel und Nockenwellen gefertigt werden.

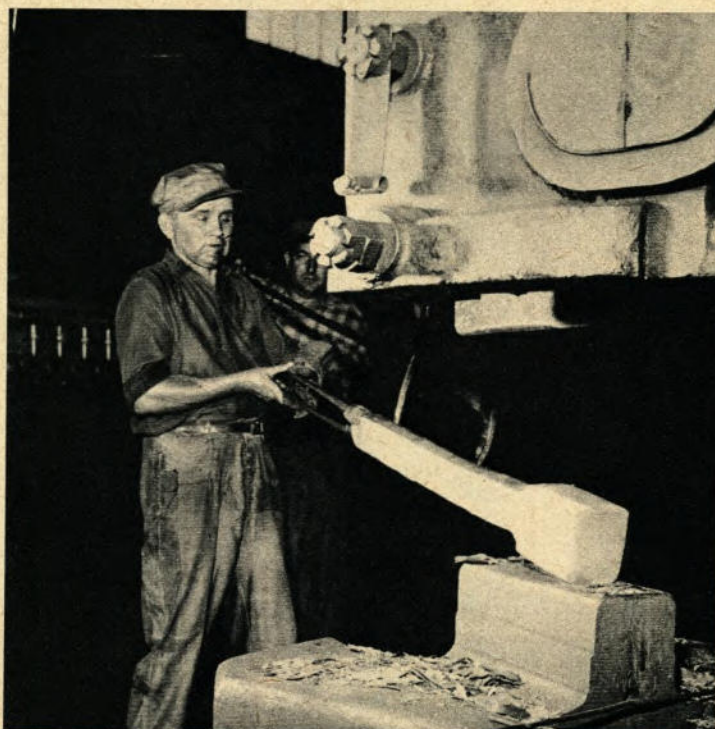
Schließlich darf auch die Hoesch AG Rohrwerke nicht unerwähnt bleiben, deren vielseitiges Fertigungsprogramm auch Präzisionsstahlrohre umfaßt, wie sie im Automobilbau benötigt werden.



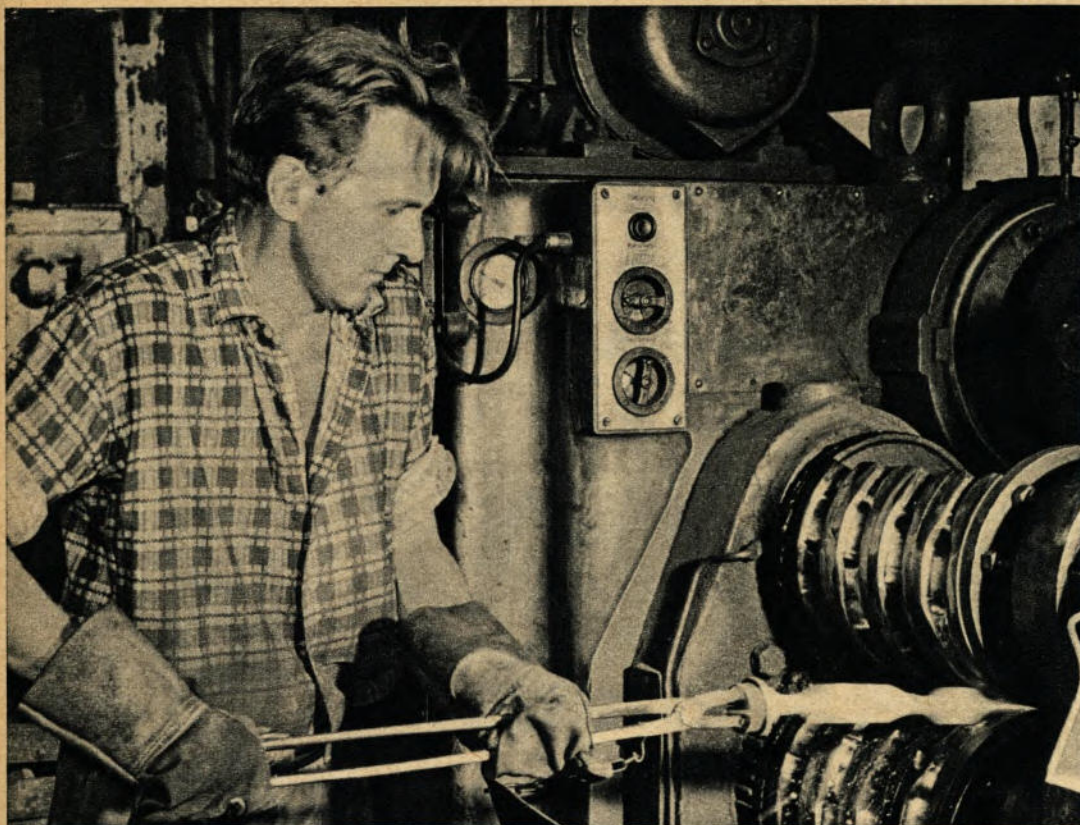
◀ Fast die Hälfte aller neuen deutschen Automobile sind mit Federn des Federnwerks unserer Walzwerke in Hohenlimburg ausgestattet. Auf unserem Bild prüft Karl John Blattfedern



► Vielseitig ist das für die Automobilindustrie bestimmte Erzeugnisprogramm der Trierer Walzwerk AG, das überwiegend als Vormaterial an die Zulieferindustrie geht. Auch Platal, der kunststoffbeschichtete Stahl, aus dem beispielsweise Nummernschilder hergestellt werden, gehört zu diesem Vormaterial



◀ Die Homburger Schwinn AG fertigt in ihrer Gesenkschmiede für den Fahrzeugbau Gesenkschmiedestücke in allen Stahlqualitäten – am Schmiedehammer Paul Przysysny



1000 Teile von der Schmiedag



Unter der Haube des Kraftfahrzeuges schlägt das stählerne Herz: der Motor. Mit Kurbelwelle, Kurbelwellen- und Pleuellagern. Drei-, vier-, ja fünftausendmal und öfter in der Minute wird der Explosionsdruck im Zylinderinnern wirksam und belastet die Lager mit Drücken von achtzig bis hundert Kilogramm je Quadratzentimeter! Kurbelwellen müssen also Meisterstücke moderner Fertigung sein, verschleißfest, mit langer Lebensdauer.

Auch Kurbelwellen entstehen im Hoesch-Kreis, bei der Schmiedag in Hagen, in deren Werken Grüntal, Lange und Werdohl fast 2000 Belegschaftsmitglieder beschäftigt sind.

Man kann Kurbelwellen schmieden, und man kann sie gießen. Geschmiedet werden sie in der Gesenkschmiede der Schmiedag. Unter dem Schlag der schweren Schmiedehämmer wandelt sich das glühende Stahlstück in einen Kurbelwellen-„Rohling“, dessen Innengefüge unter dem Hammerdruck jene Verdichtung erfährt, die notwendig ist, damit die Kurbelwelle später ungeheuren Belastungen ausgesetzt werden kann. Die Schmiedag liefert sowohl Rohlinge als auch einbaufertig bearbeitete Wellen, die der Montagemeister im Automobil- oder Traktorenwerk nur noch behutsam in das Kurbelgehäuse einzusetzen braucht.

Auch gegossene Kurbelwellen entstehen bei der Schmiedag. Das „Sphäro-Guß-Verfahren“ hat sich so gut bewährt, daß man heute hohlgegossenen Schmiedag-Wellen nicht nur in deutschen Fahrzeugen begegnet.

Nun werden nicht nur Kurbelwellen im Gesenk geschmiedet. Der Schmiedehammer formt eine Vielzahl lebenswichtiger Kraftfahrzeugteile: Radnaben und Differentialkreuze, Nockenwellen und Achsschenkel, Kardangelenke und Pleuellstangen, Schwungräder und Bremsgestänge, Schubwellen und Spurstangenhebel, Bremspedale und Getrieberäder und ganze Achsen – Achsen von Fahrzeugen, denen wir täglich begegnen. Nicht weniger als ein halbes Hundert verschiedener Motor- und Fahrwerkteile werden bei der Schmiedag allein als Schmiede- oder Gußstücke hergestellt.

Die Schmiedag schmiedet und gießt also, aber sie preßt auch. So gibt es eine große Anzahl von Karosserie- und Fahrwerkteilen, die auf diesem Verformungswege gefertigt werden: von Achsgehäusen und Bremsstrommeln über Kupplungsgehäuse und Kotflügelstützen, Längs- und Querträgern bis zu Stoßstangen und Traversen. Wir sehen – ob Karosserie, ob Motor, ob Fahrgestelle, ob Zubehör: Hoesch ist dabei, wenn Kraftfahrzeuge gebaut werden. So wird die 41. IAA erneut die Beziehungen zwischen Hoesch und der Automobilindustrie deutlich machen und zeigen, daß der enge Kontakt mit dem Kraftfahrzeug bei der letzten großen Frankfurter Schau vor zwei Jahren unverändert angehalten hat.

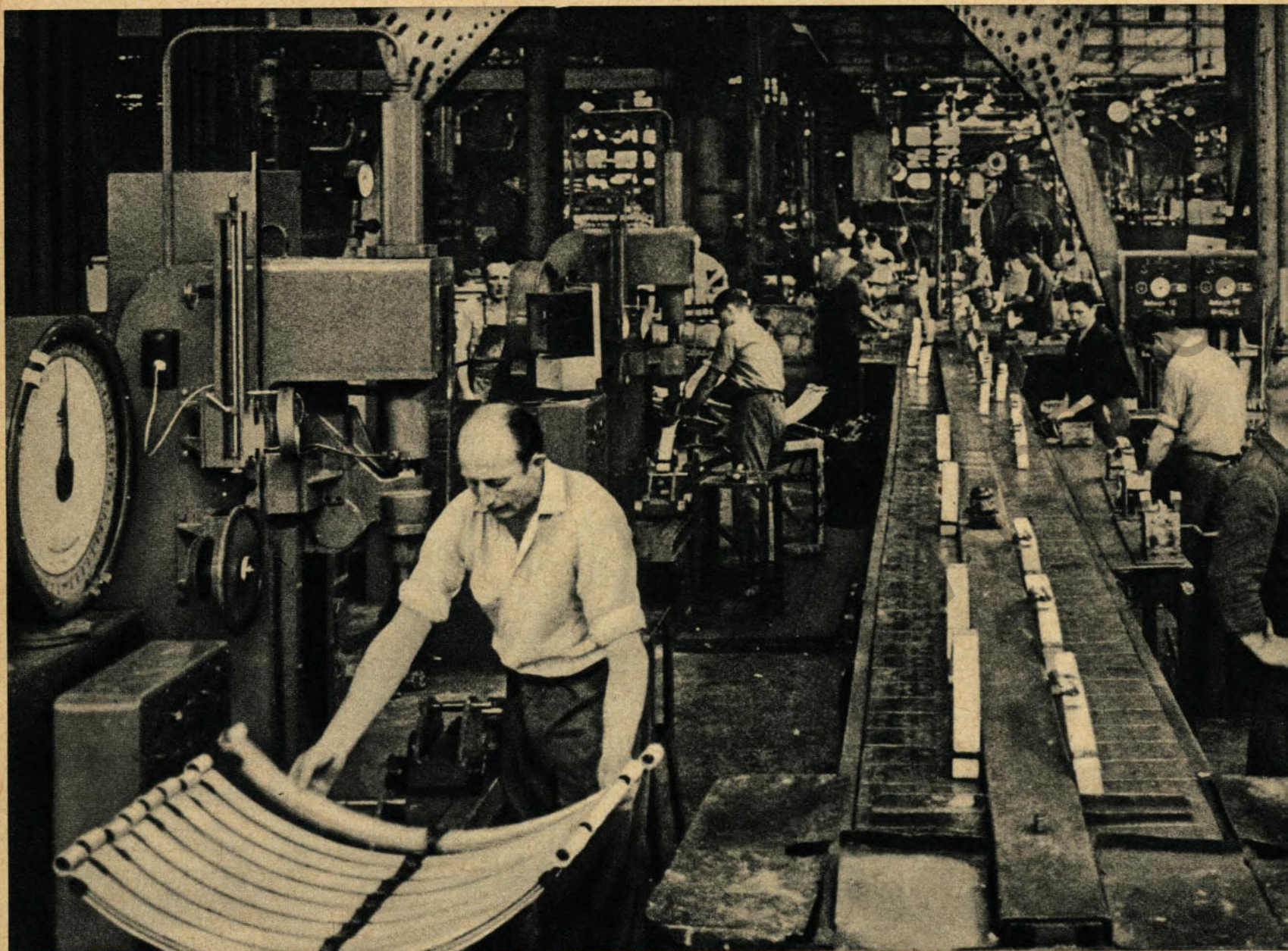
1 Auch Pleuellstangen – unser Bild zeigt Günter Wilkes beim Pleuellvorwalzen – gehören zu der Vielzahl wichtiger Kraftfahrzeugteile, die die Schmiedag erzeugt

2 Im Preßwerk der Schmiedag entstehen auch Stoßstangen für Lastkraftwagen, in die Wilhelm Kettler alle notwendigen Aussparungen einschneidet

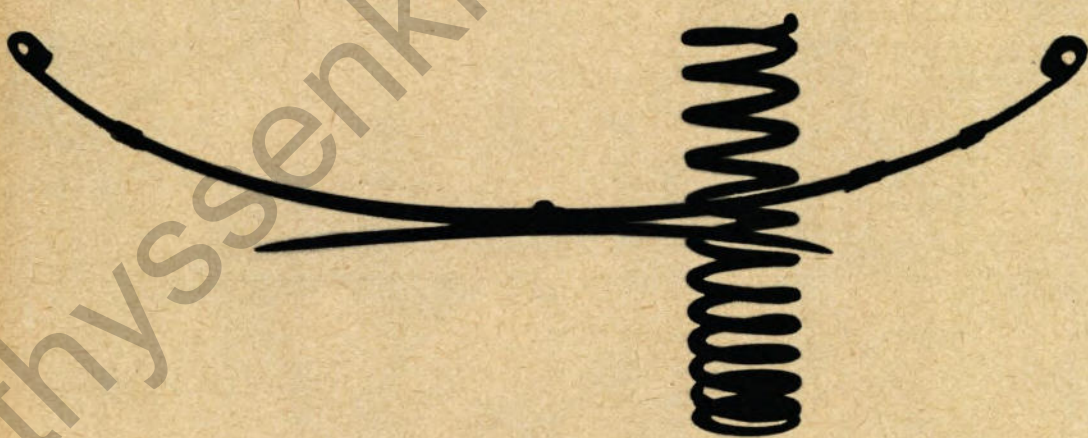
3 Die Automobilindustrie erhält von der Schmiedag nicht nur Einzelteile, sondern auch einbaufertige Aggregate wie diese Kupplungen, die Hans Florer montiert

► Bei der Schmiedag werden Kurbelwellen geschmiedet und gegossen. Hier „verputzt“ Theodor Dohle Kurbelwellen, die im bewährten Sphärogußverfahren hergestellt sind





**Fahrsicherheit und Bequemlichkeit
durch Federn von Hoesch**



Gut gefedert Hoesch-gefedert

Der Autofahrer unserer Tage ist verwöhnt – nicht zuletzt verwöhnt durch den Fahrkomfort seines Wagens, welcher Marke der auch immer sein mag. Ihm ist es längst zur Selbstverständlichkeit geworden, daß sein Fahrzeug alle Unebenheiten der Straße – Löcher, Frostaufbrüche, Längs- und Querrinnen – mühelos schluckt, ohne ihn und die anderen Insassen durcheinanderzuschütteln. Und da er als technischer Laie weder die Schwingungsgesetze beherrschen noch um das günstigste Verhältnis zwischen gefederten und ungefederten Massen wissen kann, ist ihm auch nicht zu verdenken, wenn er die gute Federung eines Automobils für kein allzu großes Problem hält. Und doch ist sie eine technische Meisterleistung, denn sie beweist, daß es ihren Schöpfern gelang, zahlreiche Gegensätze unter einen Hut zu bringen. Einerseits ist eine weiche Federung wünschenswert, damit sich Fahrbahnstöße nicht auf das Fahrzeug übertragen – andererseits aber verursachen allzu weiche Federn eine unangenehme Seitenneigung der Karosserie bei Kurvenfahren. Zudem verlangen weiche Federn große Federwege, die im Automobil nicht zur Verfügung stehen. Hier die goldene Mitte zu finden, ist die Kunst des Federungskonstrukteurs. Nun – daß diese Kompromißlösung gelungen ist, zeigen die Automobile unserer Tage, gestatten sie doch, auch auf



◀ Am Montageband für leichte Blattfedern. Wir sehen vorne rechts Eduard Byroslawski und Paul Korfluer, vorne links im Bild Georg Bogdanis

messer bei Schrauben- und Kegelfedern dem Kundenwunsch entsprechend zu bestimmen. Der im Hohenlimburger Federnwerk zu verarbeitende Federstahl, ein Erzeugnis unserer Dortmunder Westfalenhütte, gelangt zunächst in Form von Knüppeln zum Hohenlimburger Warmwalzwerk, wo er zu Flach- oder Rundmaterial abgewalzt wird, selbstverständlich in den für die einzelnen Federtypen erforderlichen DIN-Abmessungen. Das Flachmaterial, wie es für Blattfedern benötigt wird, wandert direkt zur weiteren Verarbeitung ins Federnwerk. Das Rundmaterial dagegen, aus dem Schraubenfedern und Stabilisatoren – Drehstabfedern – gefertigt werden sollen, muß, zu einem großen Teil wenigstens, noch die Hohenlimburger Zieherei durchlaufen, wo es gegläht, gezogen oder geschält wird, ehe man es auf die Fertigungsstraßen schickt.

Vom Flachstab zur Blattfeder

Die Flachstäbe werden in Walzlängen bis zu sechs Metern angeliefert. Erste Station ist eine Schere, die das erkaltete Material auf jene Längen schneidet, die den einzelnen Federlagen entsprechen. Die Hauptlagen werden an beiden Enden erwärmt und auf Augenrollmaschinen mit Ösen versehen. Dann erhalten sie auf einer Stanze das Loch für den Mittelbolzen. Die übrigen Lagen gelangen in Anspitzwalzen, die sie an beiden Enden warm auswalzen. Weitere Stanzeneinrichtungen geben den Blattenden ihre endgültige Form.

Nun wandern die einzelnen Federlagen auf die Vergütestrecke, deren Anlagen richtige Form und hohe Festigkeit der später zu montierenden

Feder sicherstellen. Im Härteofen werden sie auf eine Temperatur von 850 bis 900° C gebracht, anschließend in der Biege- und Härtemaschine gebogen und dann unverzüglich in heißem Öl „abgeschreckt“, also einem Temperatursturz von mehreren hundert Grad unterworfen. Nächste Station ist der Anlaßofen, in dem das nach dem Härten spröde gewordene Material bei einer Temperatur von 400 bis 500° C „angelassen“ wird, ein Vorgang, bei dem es die erforderliche Zähigkeit wiedergewinnt. Dann werden die Ösen auf genaues Maß aufgerieben und gegebenenfalls mit Bronzebüchsen versehen. Eine nachfolgende Bestrahlung mit Drahtkorn erhöht die Lebensdauer der Feder. Die während dieser Behandlung blank gewordene Oberfläche wird phosphatiert und so gegen Korrosion geschützt.

Die Montage zur fertigen Feder erfolgt auf doppelseitigen Fließbändern. Je nach Federtyp werden die einzelnen Blätter gefettet oder mit Kunststoffzwischenlagen versehen, um die Reibung geringzuhalten. Mit einem Mittelbolzen werden sie zusammengeschraubt, Federklammern verbinden die Hauptlage mit den kürzeren Blättern und verhindern deren seitliches Ausschlagen. Diese Federklammern sind übrigens ein Erzeugnis des Werkes Federstahl Kassel, einer Tochtergesellschaft der Walzwerke Hohenlimburg.

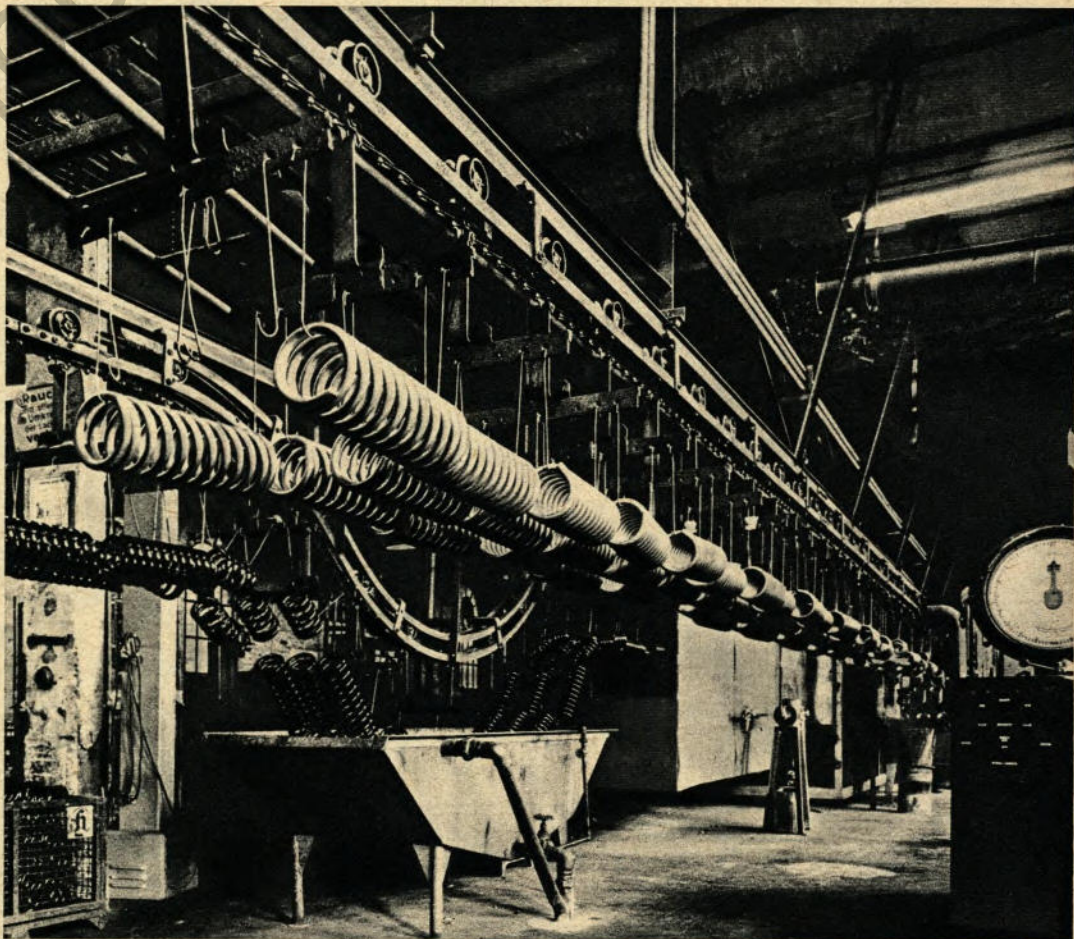
Noch am Fließband werden die fertig montierten Federn einer hundertprozentigen Belastungsprüfung unterworfen. Damit ist absolutes Gleichmaß der Kennwerte gewährleistet – es kann also nicht vorkommen, daß ein Wagen nach dem Einbau eines Federsatzes zu hoch, zu tief oder gar schräg steht.

▼ Federn am laufenden Band: Blick in die Schraubenlackieranlage

weniger guten Straßen recht flott zu fahren, ohne sich anschnallen zu müssen. Wir danken das den Technikern, die schon bald lernten, die ungefederten Massen kleinzuhalten, auf die starre Vorderachse, wenigstens im Personewagenbau, weitgehend zu verzichten und die Räder einzeln aufzuhängen. Mit dieser Entwicklung gewannen neben der schon lange verwendeten Blattfeder zwei andere Federarten an Bedeutung: die Schraubenfeder und der Dreh- oder Torsionsstab.

Das Geheimnis des Federstahls

Federstahl ist kein gewöhnlicher Stahl. Federstahl besitzt eine unsichtbare Energie, die sich der Techniker zunutze macht. Das Geheimnis dieser Energie, in Form des gebogenen, zusammengedrückten, gerollten oder verdrehten Federstahles sind seine Legierungselemente. In winzigen Mengen nur sind sie im Federstahl enthalten, und doch ist es gerade ihnen zu danken, daß der Stahl federt, aber nicht bricht. Die modernen Bearbeitungsverfahren gestatten es, jene Werte exakt zu steuern, die den Ingenieur interessieren: Festigkeitskoeffizient und Federkennlinie. So wird es möglich, den Härtegrad einer Federung genau zu kontrollieren und den Stahlquerschnitt und die Blattfederlänge bzw. den Windungsdurch-



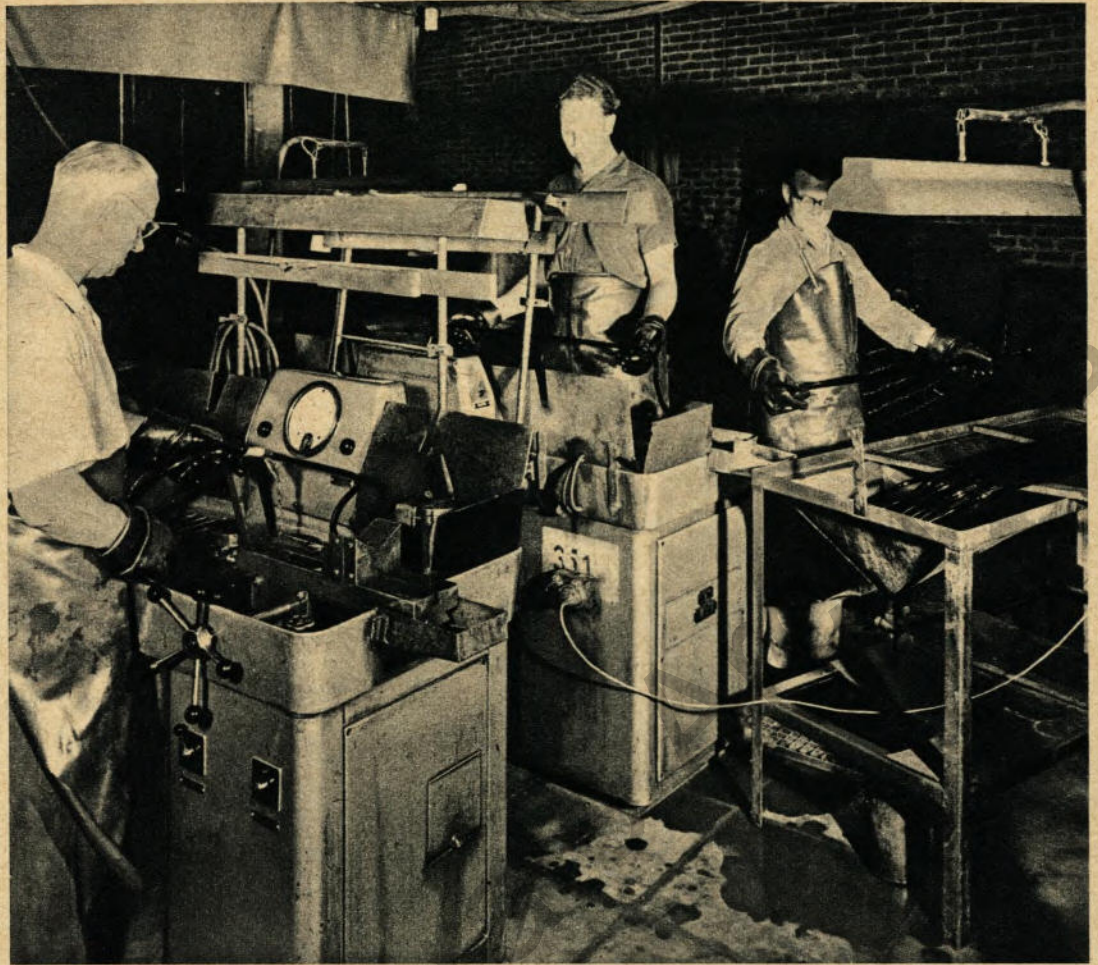
Nachdem dann die Maßhaltigkeit der Federösen ebenso wie der Sitz der Befestigungsmuttern kontrolliert worden ist, werden die Blattfedern auf Paletten versandfertig gepackt.

Schraubenfedern und Stabilisatoren aus Rundstäben

Ausgangsmaterial für Verdrehungsfedern – also Schraubenfedern und Torsionsstäbe – ist das in der Hohenlimburger Zieherei vorbehandelte Rundmaterial. Nachdem es auf exakte Länge geschnitten in Spitzenlosschleifmaschinen auf genaues Durchmessermaß gebracht und von einer möglicherweise entkohlten Oberflächenschicht befreit worden ist, wandert es in die Vergüteanlage. Ein Magazin teilt die einzelnen Stäbe dem Härteofen zu, der sie – ebenso

► Bei der Prüfung von Stabilisatoren
von links nach rechts Wilhelm Stephan,
Ernst Schroeder und Josef Grützmacher

▼ An der Stabilisatorenhärtemaschine
Ernst Wischniewski



wie das Material für Blattfedern – auf etwa 850° C erwärmt. Anschließend werden sie teils zu Schraubenfedern gewickelt, teils erhalten sie im Biegeverfahren jene skurrile Form, wie sie Stabilisatoren auszeichnet. Ein zweiter Ofen bringt sie auf gleichmäßige Härtetemperatur, in der Härtemaschine werden sie im Ölbad abgeschreckt und schließlich im Anlaßofen entspannt. Dem Anlassen schließt sich eine sorgfältige Rißprüfung an: die Federn werden zunächst durch Stromstöße magnetisiert und dann mit einem Spezialöl umspült, das bei der nachfolgenden Sichtkontrolle mittels Ultraviolettstrahler eventuell vorhandene Risse gelbgrün aufleuchten läßt. Dann erfolgt auch hier, wie bei der Blattfedernherstellung, das Bestrahlen mit Drahtkorn.

Nächste Station der Fertigung von Schraubenfedern ist das Blockdrücken. Die Federn werden vollständig zusammengedrückt, bis Windung auf Windung liegt – sie sind dabei einer Beanspruchung ausgesetzt, die wesentlich höher ist als jene, die im Kraftfahrzeug auftreten kann. Bei dieser außergewöhnlichen Belastung werden sie geringfügig kürzer – der Fachmann sagt: sie „setzen sich“. Zweck dieser Behandlung ist es, den Vorgang des Setzens vorwegzunehmen und zu vermeiden, daß die Feder ihre Maße später im Fahrbetrieb noch einmal verändert.

Automaten unterwerfen die Federn genauesten Belastungsprüfungen, deren Ergebnisse ihre Einteilung in Toleranzgruppen ermöglichen. Letzte Fertigungsstation schließlich ist die Lackieranlage mit dem Trockenofen.

Ein umfassendes Angebot

Was wäre der moderne Alltag ohne Federn? Welches Straßengefährt, welches Schienenfahrzeug käme ohne Federn aus? Und nicht zuletzt – auch der Maschinenbau bedient sich ihrer: Maschinen aller Art sind auf die Wirkung federnden Stahls angewiesen. So entstehen denn im Hohenlimburger Federnwerk Federn unterschiedlichster Art in erstaunlicher Zahl, Form und Größe.

An jeder seiner Fertigungsstraßen besticht der exakte Rhythmus, in dem sie geformt, gehärtet, vergütet werden, und beeindruckt die Sorgfalt, mit der man sie prüft – mögen sie nun für Personen- und Lastkraftwagen, Omnibusse und Obusse, Zugmaschinen und Traktoren, Personen- und Lastwagen-Anhänger oder für Eisenbahnlokomotiven und Eisenbahnwagen, für Straßenbahnen und Feldbahnloks bestimmt sein.

Enger Kontakt mit der Kraftfahrzeugindustrie

Das Hoesch Federnwerk arbeitet vornehmlich als Zulieferbetrieb für die Automobilindustrie. Da nun neue Fahrzeugtypen auch neue Federnsysteme verlangen, müssen die jeweiligen Wünsche der Kraftfahrzeughersteller rechtzeitig mit den Möglichkeiten des Federnwerkes abgestimmt werden. Um hier eine enge und har-

monische Zusammenarbeit zu gewährleisten, wurde im Hohenlimburger Federnwerk eine besondere Entwicklungsabteilung geschaffen, deren Ingenieure in stetem Erfahrungsaustausch mit den Automobilkonstruktoren stehen. Hier werden neue Federn und Federnsysteme entwickelt, von hier aus überwacht man die Fertigung neuer Muster. Moderne Schwingprüfmaschinen gestatten es, Versuchsreihen zu fahren, mit deren Hilfe sich günstigste Qualitäten, zuverlässigste Bearbeitungsmethoden und geeignetste Formgebungen ermitteln lassen. Darüber hinaus werden hier ausgedehnte Untersuchungen über die Korrosionsanfälligkeit verschiedener Schutzlacke unter schwin-

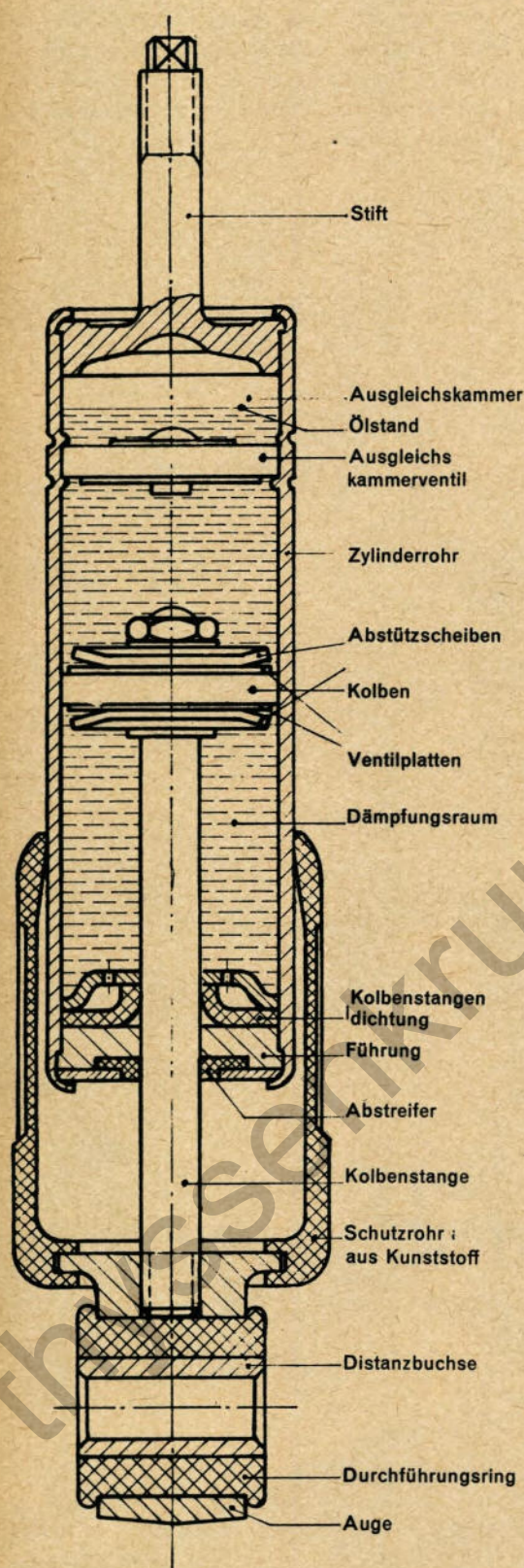
gender Belastung durchgeführt. Außerdem werden die von der Inspektion laufend der Serienproduktion entnommenen Federn in der Entwicklungsabteilung einer schwingenden Belastung ausgesetzt. Das heißt: die Fertigung einer Serie wird erst dann freigegeben, wenn die Probefedern in den Schwingprüfmaschinen mehrere hunderttausend Lastwechsel ohne Bruch überstanden haben.

Wenn heute von Hohenlimburg aus fast die Hälfte der deutschen Automobilproduktion mit ihrer Federnerstattung versorgt wird, so liegt hierin ein überzeugender Beweis für Qualität und Gleichmaß der Erzeugnisse des Federnwerkes.



▼ Federnprüfer Herbert Viehoff an einer Spezialprüfmaschine bei der Kontrolle einer Parabelfeder für Omnibusse

Hoesch-Stoßdämpfer schlucken viel



Seit 1961 fertigen die Walzwerke Hohenlimburg Stoßdämpfer im Werk Köln-Efferen. Durch Aufnahme der Stoßdämpfer-Fertigung wurden nicht nur das Hoesch-Angebot an Federungselementen erweitert. Vielmehr war es nun auch möglich, im Rahmen umfassender Forschungs- und Entwicklungsarbeiten auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugfederung beide Federungselemente, Feder und Stoßdämpfer, nebeneinander zu entwickeln und aufeinander abzustimmen.

Eine Fernsehkamera im leeren Pfortnerhaus meldet den Besucher der Zentrale. Aus einem unsichtbaren Lautsprecher klingt ein „Guten Morgen! Sie werden schon erwartet!“ Ferngelenkt öffnet sich das Fabriktor. Gleich hinter dem Parkplatz fällt der Blick auf eine riesige Antenne auf dem Dach eines Gebäudekomplexes unweit der flachgestreckten Fabrikationshallen. Sie muß eine andere Aufgabe haben, als nur die Funkverbindung bis zum Pfortnerhaus herzustellen. Ihr gilt daher die erste Frage, und die Antwort charakterisiert das ganze Werk. Über diese Antenne steht das Meßlabor mit den Testfahrzeugen auf dem werkseigenen Versuchsgelände und auf den Landstraßen in Verbindung. Die während der Fahrt aufgezeichneten Schwingungen werden auf dem Funkwege direkt an die Meßgeräte in den Versuchswerkstätten weitergegeben. Im Stoßdämpferwerk Efferen werden nicht nur seit zwei Jahren Hoesch-Stoßdämpfer hergestellt. Vielmehr wurden bereits beim Aufbau des Werkes alle technischen Voraussetzungen geschaffen, um sämtliche in einem Kraftfahrzeug vorkommenden schwingungstechnischen Daten exakt messen und so bei der Herstellung und Weiterentwicklung eines Stoßdämpfers den Fahrbedingungen verschiedener Fahrzeugtypen Rechnung tragen zu können. Die Aufgabe lautet, die Fahrzeug-Bauelemente Feder und Stoßdämpfer möglichst vollkommen aufeinander

der abzustimmen: Feder und Stoßdämpfer sollen alle Unebenheiten des Bodens „schlucken“, der Stoßdämpfer hat außerdem dafür zu sorgen, daß sich die Räder nicht vom Boden abheben, daß der Wagen also immer „am Boden klebt“ und nicht an Fahrsicherheit verliert.

Schnitt durch einen Stoßdämpfer

Wie aber sieht dieser Stoßdämpfer aus? Zunächst einmal: Der Hoesch-Stoßdämpfer ist ein „Einrohr-Stoßdämpfer“. Vor einem Gang durch die Fabrikationshallen lassen wir uns an einer schematischen Darstellung seinen Aufbau erklären (siehe Zeichnung).

Bei der Aufhängung des röhrenartigen Körpers zwischen der Karosserie und dem jeweiligen Achsenteil fällt auf, daß der eine Fahrzeugteil mit dem „Rohr“ verbunden ist, der andere dagegen mit dem Kolben, der sich in dem Rohr bewegt. Diese Bewegung wird durch ein Spezialöl gehemmt, mit dem der hydraulische Arbeitsraum gefüllt ist.

Der Kolben ist mehrfach durchbohrt, die Bohrungen werden durch Federscheiben verschiedener Dimensionen abgedeckt. Die Bewegung des Kolbens, der den Schwingungen der Radachse folgen will, wird also durch das Öl erschwert, das durch die Kolbenbohrungen und gegen die Federscheiben gepreßt wird. Neben dem hydraulischen Arbeitsraum enthält der Rohrkörper einen Ausgleichsraum. Er vermeidet, daß das ständig bewegte Öl Schaum bildet und gleicht zudem die Ausdehnung des erwärmten Öls und des Kolbenstangenvolumens aus. Die Wärme im Innern des Stoßdämpfers überträgt sich naturgemäß auf den „Mantel“, der sie unmittelbar an den Fahrwind abgibt – ein großer Vorteil des „Einrohr-Stoßdämpfers“, der sich mehrfach auswirkt: Die Temperaturen im Innern bleiben relativ gering, die Bauelemente, vor allem die Dichtungen, werden nicht überbelastet, die Lebensdauer des Stoßdämpfers steigt.

▲ Die schematische Darstellung zeigt einen Schnitt durch den Hoesch-Stoßdämpfer. Die angefügten Erläuterungen bezeichnen die Einzelteile, die waagerechte Schraffierung deutet die Ölfüllung des Zylinders an



▲ Im Stoßdämpferwerk Efferen sind zahlreiche Frauen beschäftigt. Auf unserem Bilde bedienen von links nach rechts Margarete Händel, Cäcilie Moll, Helga Jandrey und Hannelore Müller Spezialmaschinen für die Fertigung von Präzisions-Einbauteilen

Gang durch die Fertigung

Sehen wir uns nun die Entstehung eines Hoesch-Stoßdämpfers an. Zunächst: ein Großteil der im Werk Efferen verwendeten Materialien stammt aus Werken des Hoesch-Kreises. So liefern zum Beispiel die Walzwerke Hohenlimburg das Material für die Kolbenstangen, während das Rohrmaterial von den Rohrwerken Hiltrup stammt und Preßteile vom Werk Federstahl Kassel kommen.

Parallel in Reihen angeordnet stehen in der hellen Halle die Maschinen, deren erste von einem hohen Stapel dunkelgrau glänzender Rohre nahezu verdeckt wird. Hier werden die Rohre mit einer Genauigkeit von hundertstel Millimetern getrennt. Automaten prüfen sorgfältig die innere und äußere Beschaffenheit des Einzelrohres. Hier werden auch die notwendigen Kerbungen für Ausgleichskammerventil und Dichtung angebracht.

Mit größter Präzision

In einer besonderen Abteilung entstehen Kolbenstangen und Kolben. Neuartige Fertigungsmethoden gewährleisten höchstmögliche Präzision. Während der Kolbenmontage gilt es, die vom Kunden eng gesetzten Dämpfungstoleranzen genau einzuhalten. Spezialmaschinen eigener Bauart prüfen zu diesem Zweck die montierten Kolben auf Toleranzgenauigkeit und scheiden grundsätzlich alle nicht den Anforderungen



► Bei der Zwischenkontrolle prüft Walter Müller das mechanische Diagramm, bevor die Kolbenstange weiterverarbeitet wird

▼ Die Kolben sind mit allen Einzelteilen zusammengefügt. Mit einer Speziallehre prüft Gerda Beckmann die Genauigkeit der Montage



entsprechenden Bauteile aus. Einer ebenso genauen Überprüfung werden die Ausgleichskammerventile unterworfen.

Auf der nächsten Station der Fertigungsstraße werden der Kolben „eingefahren“, das Führungs- und Dichtungspaket eingeführt und das genau dosierte Öl eingefüllt.

Wenige Handgriffe – viele „Automaten“

Nur wenige Hände haben zugegriffen, bis der Stoßdämpfer verschlossen und endmontiert ist – auch der nächste Schritt geschieht wieder vollautomatisch. Eine Prüfmaschine kontrolliert die Genauigkeit des Enddiagramms und zeigt Toleranzfehler an. Dennoch verläßt man sich nicht nur auf die Genauigkeit der Maschinen. Erfahrene Mitarbeiter überwachen die automatischen Prüfeinrichtungen, machen Stichproben, führen Zwischenkontrollen durch.

Von der letzten Prüfmaschine übernehmen Stetigförderer die fertigmontierten Stoßdämpfer. In ständigem Fluß werden die Werkstücke automatisch gereinigt und schließlich lackiert. Der „letzte Mann“ hat jetzt nur noch die Aufgabe, den Stoßdämpfer vom Stetigförderer abzunehmen und einer abschließenden Kontrolle zu unterwerfen, bevor er – in Spezialbehältern verpackt – den Weg zu den verschiedenen Fahrzeugherstellern antritt.

Test auf der Versuchsstrecke

Dann und wann nimmt der Endprüfer einen Stoßdämpfer vom Stetigförderer und legt ihn zur Seite. In der Versuchswerkstätte wird er in ein Fahrzeug eingebaut. Dann jagt ein Fahrer über die werkseigene Versuchsstrecke. Hier wird der Stoßdämpfer einer Gewaltbelastung unterworfen: Bei hoher Geschwindigkeit rollen die Räder über Betonwellen, durch künstliche Schlaglöcher, über Strecken mit unterschiedlichem Straßenbelag. In scharfen Kurven heulen die strapazierten Reifen auf. Im Fahrzeug zeichnen hochempfindliche Meßgeräte alle Schwingungen auf. (Ein Testfahrer meinte: „Die Stoßdämpfer halten das länger aus als die Karosserie ...!“)

Dann geht der Weg des Versuchswagens hinaus durch das Fabriktor. Die Kontrolle verdoppelt sich: Nicht nur die Geräte im Wagen zeichnen die Erschütterungen auf – zusätzlich gibt ein Funkgerät die Meßwerte über viele Kilometer direkt an das Labor. Umgekehrt erhält der Fahrer von dort Anweisungen für die weitere Durchführung der Versuchsfahrt.

Die mächtige Antenne auf dem Hallendach, die uns bei der Ankunft die ersten Rätsel aufgab und jetzt wie ein Sinnbild moderner Prüfungs- und Entwicklungsmethoden erscheinen will, hält unsichtbaren Kontakt mit dem Stoßdämpfer bei der „Arbeit“. Nach der Versuchsfahrt werten Fachleute die Meßergebnisse aus, untersuchen die ausgebauten Stoßdämpfer auf Verschleißerscheinungen und gewinnen neue Erkenntnisse für eine Entwicklung, die keinen Stillstand duldet.

◀ Mit hoher Geschwindigkeit wird der Testwagen über die raue Versuchsstrecke gejagt. Hier muß der Stoßdämpfer zeigen, wie er die Unebenheiten „schluckt“ und ob er den Wagen immer in fahrsicherer Lage hält

► Trotz des mächtigen Vergrößerungsglases muß Anna Schwäger, die unsere Kamera bei der Arbeit im Stoßdämpferwerk Köln-Effern beobachtete, ein gutes Auge haben: Unabhängig von der automatischen Prüfung kontrolliert sie die vergütete Oberfläche einer jeden Kolbenstange



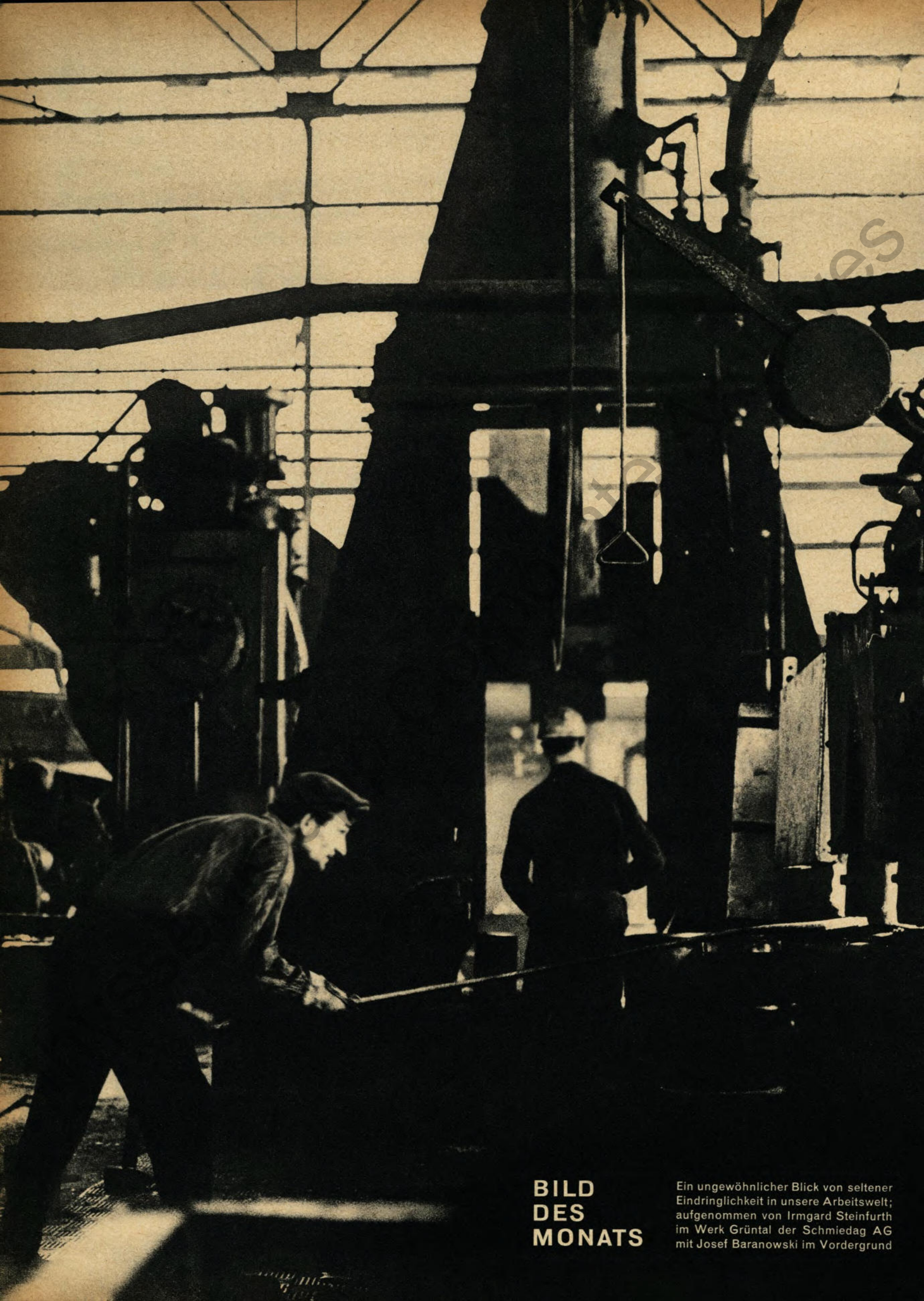


BILD DES MONATS

Ein ungewöhnlicher Blick von seltener Eindringlichkeit in unsere Arbeitswelt; aufgenommen von Irmgard Steinfurth im Werk Grüntal der Schmiedag AG mit Josef Baranowski im Vordergrund

Mehr Höflichkeit am Steuer

Ein kleines Kapitel für unsere Kraftfahrer

Schneller fährt man auf der Autobahn, man gewinnt beim zügigen Fahren viele Stunden gegenüber dem Fahren auf einer normalen Bundesstraße mit den gefürchteten Ortsdurchfahrten, wo sich in den „Flaschenhälsen“ der Verkehr staut.

Darum sind uns bei der Fahrt in den Urlaub oder dann, wenn wir geschäftlich unterwegs sind, die Autobahnen so wertvoll und wichtig. Autobahnen sind Schnellstraßen. Hier gelten andere und zusätzliche Gesetze.

Das oberste Gebot

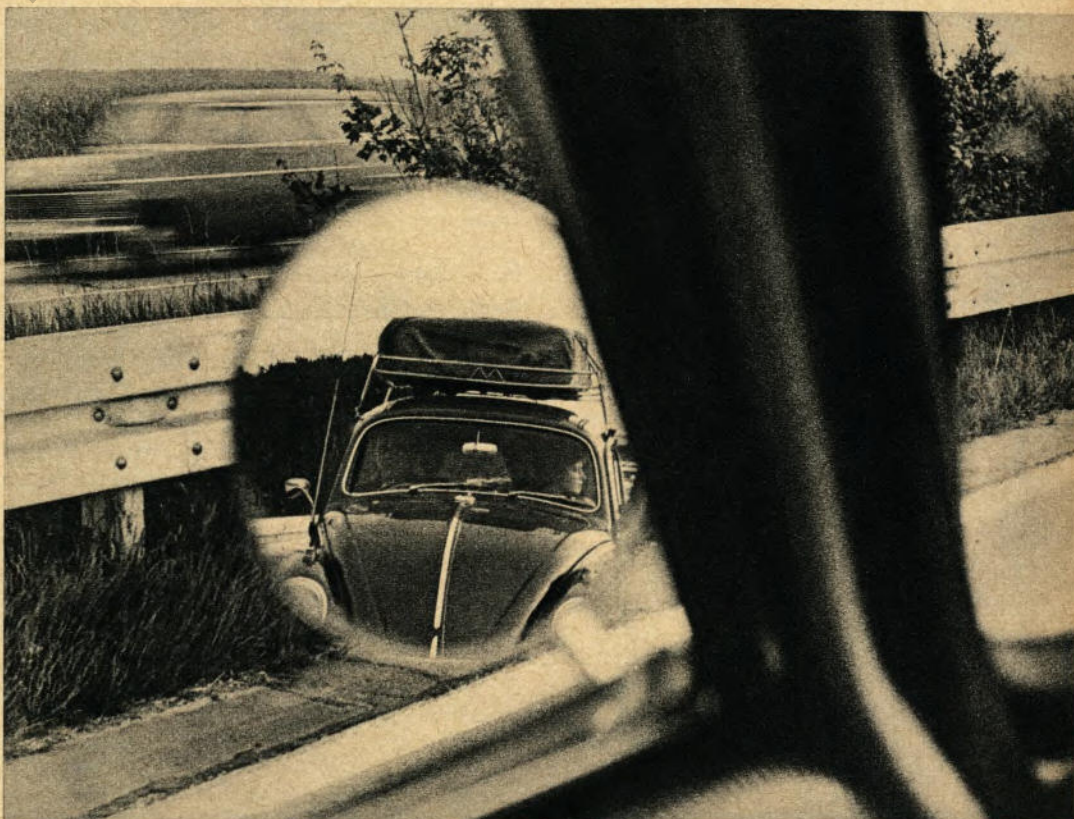
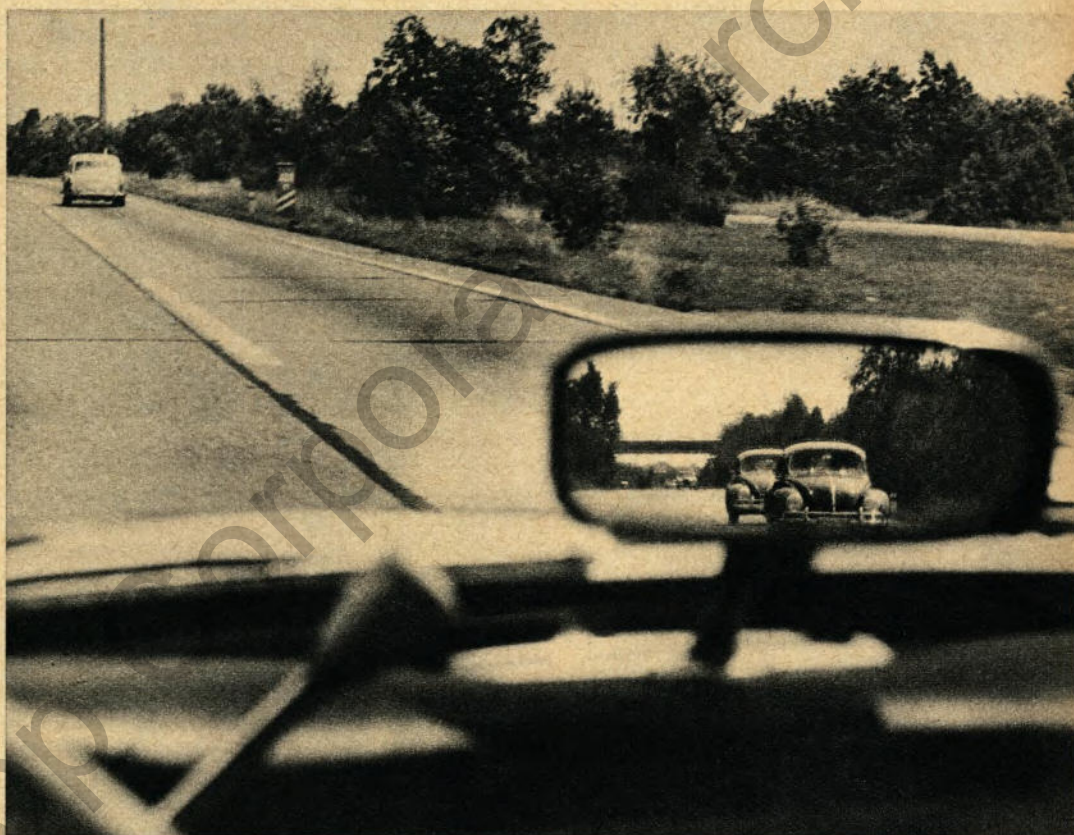
Oberstes Gebot beim Fahren auf der Autobahn: Noch weiter nach vorne hin sehen und denken, ständig beide Rückspiegel im Auge behalten. Sie sollten sich selbst einmal prüfen, wie häufig Sie beim Geradeausfahren auf einer Autostraße innerhalb einer Minute in den Rückspiegel schauen. Viele unserer lieben Autofahrenden Mitmenschen blicken in zehn bis fünfzehn Minuten auf der Autobahn nicht ein einziges Mal in einen der beiden Spiegel. Wie wäre es sonst zu erklären, daß man mit einem schnelleren Wagen manchmal viele Kilometer lang hinter einem Linksfahrer „schleichen“ muß?

Bitte, fahren Sie dem Vordermann, auch wenn er vielleicht absichtlich keinen Platz macht und nicht nach rechts ausweicht, nicht zu dicht auf. Das kann als Nötigung ausgelegt werden, zumal wenn man, um sich bemerkbar zu machen, noch Hupe und Lichthupe andauernd betätigt. Geht man davon aus, daß der Vordermann nicht böswillig links bleibt, so erübrigt sich sowieso das harte Auffahren. Will der andere da vorn aber keinen Platz machen, so sollte man sich nicht ärgern, sondern den nötigen Sicherheitsabstand einhalten und bei einer Gelegenheit, die sich bestimmt innerhalb der nächsten Minuten ergibt, schnell vorbeifahren.

Sicherheitsabstand ist wichtig

Der Sicherheitsabstand soll mindestens die Hälfte der Geschwindigkeit in Metern betragen. Fachleute der Verkehrswachten und der Autoclubs sprechen vom „halben Tacho“. Also: Sie fahren 90 Kilometer in der Stunde. Dann ist bei trockener Fahrbahn der Sicherheitsabstand mindestens 90 geteilt durch zwei. Das ergibt 45 Meter. Bei Geschwindigkeiten über 100 Kilometer in der Stunde reicht dieser Abstand meistens nicht aus. Jedenfalls dann nicht, wenn man im Autobahnfahren ungeübt ist.

► Der sichernde Blick nach hinten ist so wichtig. Stets in beide Rückspiegel blicken! Innen und außen





Beim schnellen Fahren in der weit auseinandergezogenen Kolonne muß man nicht nur den Vordermann scharf beobachten, sondern die weiteren Fahrzeuge vorne ebenfalls im Auge behalten. Das kann man einmal durch die hoffentlich nicht verdeckte Heckscheibe des unmittelbaren Vordermanns und zum zweiten durch seitliches Herausstaffeln.

Wenn viele Fahrzeuge vor einem sind und man die Übersicht behalten will, sollte man sich grundsätzlich ein wenig zur rechten oder linken Seite mit seinem Auto heraussetzen. Das hat einen weiteren Vorteil: Kommt es zu einem sehr plötzlichen Stopp und reicht der Bremsweg vielleicht doch nicht mehr einwandfrei aus, so kann man, ohne daß es einen Bums gibt, neben den Vordermann rutschen.

Beim Kolonnenfahren hellwach

Wichtig: Immer, wenn man weiter vorne rote Rücklichter aufleuchten sieht, sofort Fuß vom Gas und auf Bremsen vorbereitet sein. Beim Kolonnenfahren auf der Autobahn muß man hellwach sein. Auch der Richter wird einem nicht eine Schrecksekunde zugute rechnen, wenn man aufgefahren ist.

Der Blick in beide Rückspiegel ist so notwendig, weil man beim Bremsen zum Beispiel durch einen schnellen Blick merken kann, ob der Hintermann schläft oder gleichzeitig bremsst. Bemerkt der nicht sofort unser Bremsmanöver, dann

1. nach vorne hin peilen, wie man neben den Vordermann rutschen kann;
2. zwei-, dreimal blitzschnell das Bremspedal treten, damit der Schläfer durch das Aufblinken unserer Bremslichter wach wird.

Gasgeben kann jeder

Bremsen und Überholen sind die schwierigsten

und wichtigsten Manöver auf der Autobahn. Gasgeben kann jeder!

Beim Bremsen gleichzeitig auf die Straßenoberfläche achten. Der Bremsweg auf Beton ist kürzer als auf glattem Asphalt. Wenn das Auto während des Bremsens von Asphalt vor einer Brücke auf Steinpflaster unter der Brücke rutscht, dann mit feinem Gefühl im verlängerten Rücken und in den Händen, die das Lenkrad halten, beachten, ob durch diesen Pflasterwechsel die Bremseigenschaften sich verändern. Schon bei leichtem Rutschen sofort den Druck auf die Bremse ein wenig lockern.

Vor dem Überholen

Das ist nicht eine Art „höherer Schule des besseren Fahrens“, von der wir hier schreiben, sondern eine Bremstechnik, die jedem Autofahrer vertraut sein muß. Üben, Freunde, immer wieder üben! Und nicht am ersten Tage auf der Autobahn den starken Familienvater spielen, der, obwohl ungeübt, „spielend“ in zehn Stunden 1000 Kilometer fahren kann...

Vor dem Überholen schaut man aufmerksam in die Rückspiegel. Wenn einwandfrei von hinten keiner kommt, auch nicht im toten Winkel (schneller Blick mit Kopfwendung nach links!), dann zügig an dem Vordermann vorbei. Natürlich hat man aufgepaßt, daß der seinerseits nicht auch überholen will.

Soll man den Richtungsblinker anstellen, um Nachfahrende auf das eigene Überholmanöver aufmerksam zu machen? Man muß es nicht, aber es gibt viele Situationen, wo das Zeichnen mit dem seitlichen Blinker wertvoll sein kann.

... und die Lastwagenfahrer

Lastwagenfahrer müssen vor dem Überholen mit dem Richtungsblinker Zeichen geben. Leider tun sie das manchmal zu spät und leiten

▲ Vor dem Überholen nicht zu dicht auffahren, auch dann nicht, wenn sich die beiden Laster ein Privatrennen am Berg leisten ...

ihr Überhol- oder Ausweichmanöver früher ein, als sie den Blinker einschalten. Dann darf man sich nicht erschrecken lassen. Bei anderen Fahrzeugen auch auf deren Vorderräder achten. Dort erkennt man am ehesten, ob der andere ausscheren will.

Nicht immer ist es richtig, dann das eigene Überholmanöver durch Notbremsung abbrechen. Spurtstarke Wagen ermöglichen in so

▼ Vorsicht beim Einfahren auf die Autobahn. Nicht den fließenden Verkehr behindern. Aber: Wer schon auf der Autobahn fährt, der sollte, wenn möglich, nach links herüber und das Einfahren erleichtern



► Der Überholer mit seinem zu meist stärkeren Wagen soll den Eingeholten nicht zur Seite drängeln, sondern warten, bis dieser nach seinem Überholmanöver weit genug nach rechts gefahren ist

einem Fall oft die sichere „Flucht nach vorn“. Das muß aber gekonnt sein, und blitzschnelles Herunterschalten darf keine Schwierigkeiten machen.

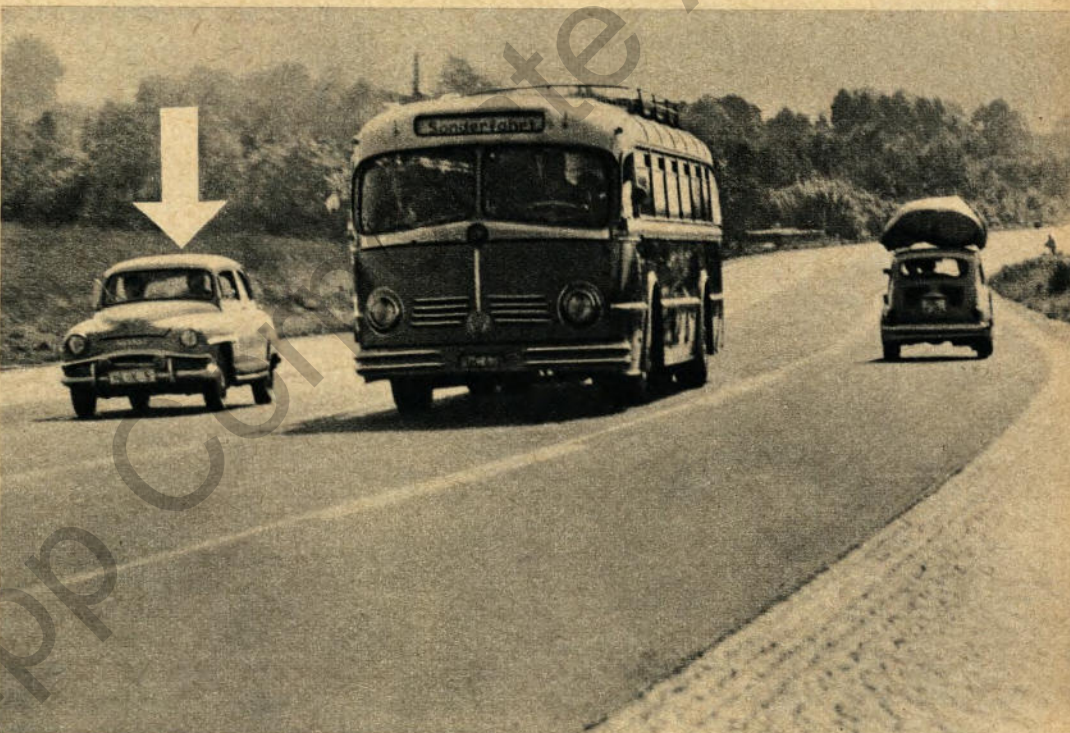
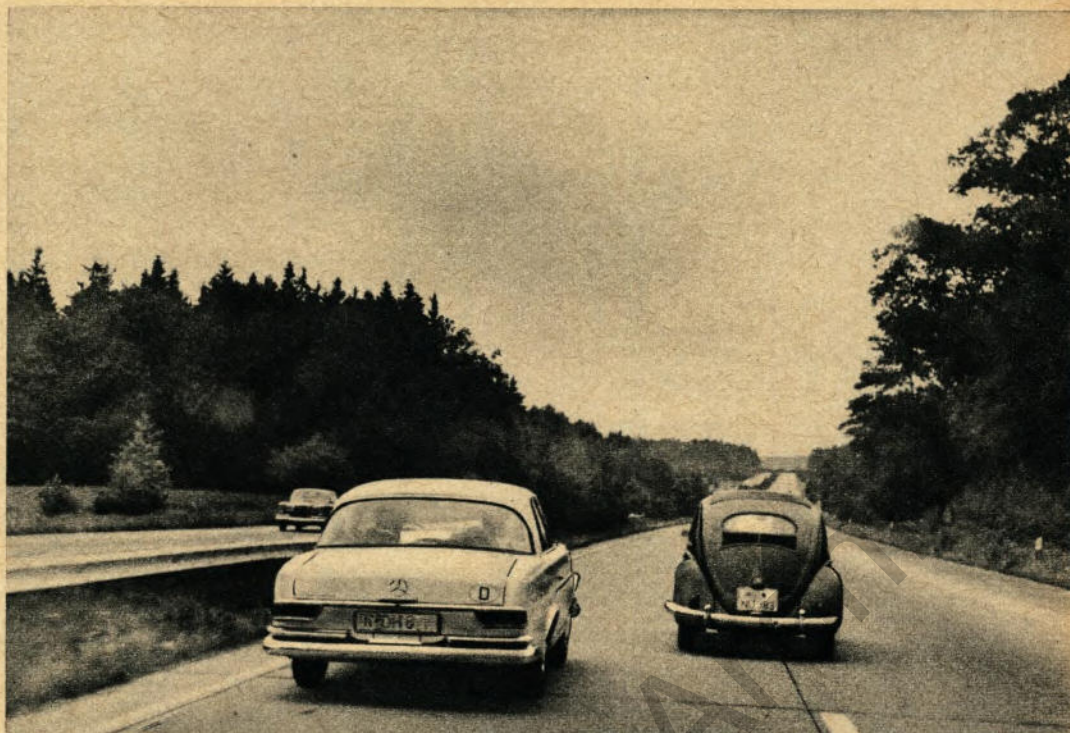
Wenn man liegenbleibt

Parken darf man auf der Autobahn nur an Rast- und Parkplätzen und an Tankstellen. Der Seitenstreifen darf in Notfällen zum Anhalten benutzt werden. Bei einer Panne also, oder wenn man einem Verunglückten helfen muß. Dann aber das eigene Fahrzeug so weit als möglich nach rechts lenken und die Bahn nach hinten hin sichern. Das kann man mit Zweigen oder Kissen, die über 100 Meter hinter dem liegengebliebenen Wagen am Rande der Autobahn aufgestellt werden sollten. Am besten ist es, eine „Leitlinie“ aufzubauen. Beim eigenen Fahrzeug die Blinker nach rechts hin einschalten, nicht nach links, sonst meint ein Nachfahrender, Sie wollten auf die Fahrbahn einbiegen. Daß auf der Autobahn nicht gewendet werden darf, lernt man schon in der Fahrstunde. Rechnen Sie aber damit, daß Ausländer (Autos mit fremden Kennzeichen beachten!) sich auf der Autobahn leichtsinnig verhalten. Auch Rückwärtsfahren ist auf der Autobahn verboten. Wußten Sie das?

Und wenn über den Grünstreifen ein fremdes Fahrzeug auf einen zurast? Der gute Fahrer ist sogar darauf vorbereitet. Lieber selbst in den Graben, als frontal zusammenkrachen. Ein gefühlvoll fahrender Mensch am Lenkrad läßt sich auch nicht durch plötzlichen Seitenwind an Waldschneisen, vor Brücken und auch nicht durch Glätte überraschen: Fahrt verlangsamen, Fuß vom Gas, sehr behutsam anbremsen. Bei Seitenwind gegenlenken und die Vorausfahrenden beobachten. An deren plötzlichen „Schlenkern“ erkennt man, wo der Wind gefährlich wird.

Autobahnfahren macht Freude, wenn man keine Angst davor hat. Angst hat man nicht, wenn man sicher fährt. Sicher fährt man mit viel viel Übung!

F. Gert Pohle



► Der vom Bus eingeholte Personenwagen darf nicht mehr beschleunigen. Gute Fahrer nehmen, wenn sie überholt werden, für wenige Sekunden den Fuß vom Gas



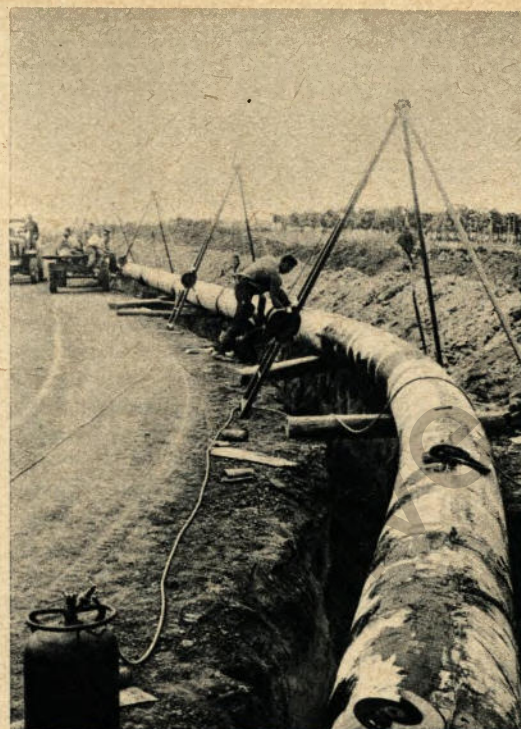
50 JAHRE BEI UNS

Johann Görges fing am 27. September 1913 in der damaligen Baroper Walzwerk AG zu arbeiten an. Zunächst war er im Magazin beschäftigt. Danach wurde er im Warmwalzwerk als Schnapper angelernt. Diese Tätigkeit an der Blockstraße hat er bis 1919 ausgeführt. Von 1920 bis 1926 arbeitete er an der Vorwalze. 1926 wurde Johann Görges Walzmeister. Bis zum Jahre 1957, als das Baroper Werk stillgelegt wurde, arbeitete er am Triogerüst. Seitdem ist er im Bereich „Energiewirtschaft“ der Westfalenhütte beschäftigt.



PASSIERT NOTIERT FOTOGRAFIERT

Die Fahnen der Städte Frankfurt, Wiesbaden, Kassel, Offenbach und Fulda wehten am Ortseingang der Gemeinde Ginzheim am Rhein, als der Kasseler Oberbürgermeister, Dr. Branner, als Aufsichtsratsvorsitzender der Gasunion Frankfurt den Startschuß für den ersten Bauabschnitt einer 96 Kilometer langen Gasleitung von Mannheim nach Hanau gab, an der auch Hoesch mit spiralgeschweißten Rohren unseres Baroper Werkes beteiligt ist. Unsere Aufnahme zeigt die Techniker der Gasunion beim Verlegen der Hoesch-Rohre, die einen Durchmesser von 500 Millimeter haben. Im nächsten Heft werden wir ausführlich über die neue Gasleitung berichten.



In Deutschland stationierte französische Soldaten nahmen am Dortmunder Kirchentag teil und ergriffen dabei die Gelegenheit, die Hoesch-Westfalenhütte zu besichtigen. Betriebsratsvorsitzender Albert Pfeiffer (zweiter von rechts) begrüßte die jungen Franzosen und unterhielt sich mit ihnen über die Arbeitsbedingungen in unserem Hüttenwerk; Wilhelm Böttger (Mitte) dolmetschte.

Am 29. Juli besuchten 56 ausländische Teilnehmer des Deutschen Evangelischen Kirchentags die Westfalenhütte. Die Besucher stammten aus Holland, England, Finnland, Südafrika, Australien und Indien und wurden von Pfarrer Groscurth aus Recklinghausen und von Pfarrer Dr. Keienburg aus Münster begleitet. Dr. Willy Ochel, Vorstandsvorsitzender der Hoesch AG, begrüßte die Gäste, und Dr. Harald Koch sprach zu ihnen über die wirtschaftliche Lage im Bergbau und in der Eisen- und Stahlindustrie Deutschlands. Nach der Besichtigung ergab sich eine rege Diskussion über die Arbeitswelt von heute.





HOESCH- BUNGALOW IN QUICKBORN

Vom 1. August bis 15. Oktober steht die bisher größte Fertighaus-Schau der Bundesrepublik in Quickborn bei Hamburg allen Interessenten offen. Zu den 46 Fertighäusern, die vierzig Herstellerfirmen aus sieben Ländern auf einem Raum von 60 000 Quadratmetern aufgebaut haben, gehört auch der Hoesch-Bungalow. Er ist aus Platal hergestellt, dem kunststoffbeschichteten Verbundwerkstoff aus Stahl und Kunststoff, der gar nicht metallisch aussieht, sich weich und warm anfühlt und doch die Härte und Zähigkeit des Stahls besitzt. Unsere Aufnahme oben zeigt die Gartenfront eines Hoesch-Bungalows mit

109 Quadratmetern Wohnfläche. Auf dem Bild links unten eröffnet Frau Dr. Lena Ohnesorge, Minister für Arbeit, Soziales und Vertriebene in Schleswig-Holstein, die auch unseren Bungalow besichtigte, gemeinsam mit Henri Nannen, Herausgeber und Chefredakteur des „Stern“, die auf dessen Initiative entstandene Ausstellung Fertighaus 63. Unten rechts ein Blick auf die geräumige Terrasse, auf der sich Henri Nannen mit Frau Sibylle – die unseren Bungalow im „Stern“ vorgestellt hat – unterhält. In einem der nächsten Hefte werden wir den Hoesch-Bungalow und seine verschiedenen Typen ausführlich vorstellen.





ZUM NACHDENKEN UND ZUR KRITIK

WIRTSCHAFTSPOLITISCHE GESELLSCHAFT VON 1947

Gute Zeiten – nur schwieriger

Einige Zeichen „nachlassender“ Konjunktur, wie etwa der Rücklauf im Eingang von Maschinenaufträgen, lassen wieder sogenannte Konjunktursorgen aufkommen. Man fürchtet, daß die „guten Zeiten“, welche uns die letzten Jahre bescherten, vorüber seien, und daß man vorsichtiger disponieren müsse. Gelegentlich läßt man auch den Kopf hängen. Eine solche Haltung ist grundlegend falsch und gefährlich, weil sie die Grundlagen der modernen Wirtschaft verkennt und dazu verleitet, gerade dann zu resignieren, wenn höchster persönlicher Einsatz erforderlich ist. Es gibt heute keine guten und schlechten Konjunkturen, sondern nur gut und schlecht geführte Unternehmen. Die Zeiten des bequemen Nachfrageüberhangs sind vorüber – heute kommt es auf ein wirksames Angebot neuer Produkte an, die Nachfrage erst produzieren müssen. Wir stehen inmitten einer Periode, die für die sechziger Jahre typisch wird. In ihr muß jedes Unternehmen zunächst den Markt schaffen, für den es produzieren will. Das erfordert höchste Fähigkeiten in der Forschung, in der Produktion sowie im Verkauf und in der Werbung. Es geht um die Steigerung der Marktaufwendungen gerade dann, wenn die bequemen Märkte zu Ende gehen. Wir müssen uns daran gewöhnen, daß auch Werbeaufwand als Investition anzusehen ist, nämlich in den Märkten von morgen. Der Vorteil des Werbe- und Forschungsaufwandes, um dessen Erhöhung in schwierigen Zeiten es geht, liegt darin, daß man ihn steuerlich absetzen kann, als laufende Kosten. Zeiten können schwieriger werden und dennoch „gut“ bleiben. Das ist unsere Situation. Sie erfordert mehr Aufwand an Geist und Geld, für neue Produkte und Verfahren, welche die Kosten der Kunden senken. Man sollte sich dadurch rationalisieren, daß man seine Kunden rationalisiert. Das Ausscheren in Kosten und Preiskämpfe, Ausgabenkürzungen etc. ist nur Reflex von Phantasielosigkeit und Mangel an Mut. Klagen über angeblich schlechte Zeiten müssen mehr als Eingeständnis persönlicher Unfähigkeit gewertet werden, statt als ein Urteil über die Wirtschaft und die Märkte von heute und morgen. Die Konjunktur ist kein von uns unab-

hängiges Schicksal, das uns beherrscht. In unserem technischen Zeitalter, das eine Fülle von Neuerungen und Chancen bietet, ist es vielmehr umgekehrt: Die Märkte und die Hochkonjunkturen erwachsen aus Initiative, Investitionen in Neuerungen und aus dem Mut zum Neuen.

Dr. Herbert Gross
Wirtschaftspolitische Gesellschaft
1947, Nr. 721

Unser DEA-Kreis

Wenn alle vernünftig wären

Kürzlich hat einmal der nord-amerikanische Bundesrichter Goldberg, der bis vor kurzem noch Arbeitsminister von Präsident Kennedy war, zur Frage der Unfallverhütung einen Satz geprägt, den man mehrmals lesen muß, um ihn bis in seine letzten Konsequenzen durchdenken zu können: „Unfälle ereignen sich nicht dort, wo es gefährlich ist, sondern wo man es gestattet, daß sie sich ereignen.“ Das bedeutet mit anderen Worten nichts anderes, als daß dieser Mann, der als Arbeitsminister immerhin einigen Einblick in die Entwicklung des Unfallgeschehens genommen hat, behauptet, Unfälle könnten – nahezu vollständig – vermieden werden, wenn man es den Unfällen einfach unmöglich mache, sich zu ereignen. Diese Behauptung müßte erst noch bewiesen werden. Sie setzt untadelige Menschen voraus, die ihre Aufgaben und die Arbeiten vollkommen erledigen, die für eine einwandfreie Funktion des Betriebes und seiner Maschinen sorgen und die die Benutzung von Unfallschutzmitteln in jeder Lage garantieren. Eine Absicherung nach allen Seiten machte eine Unfallgefahrenquelle ungefährlich und schloße Unfälle generell aus, weil man durch den überlegenen menschlichen Geist einfach das Ereignis Unfall als nicht mehr statthaft ausschließen würde. Das Paradies der Arbeitswelt – der unfallfreie Arbeitstag nämlich – wird wohl ebenso wenig zu erreichen sein wie paradiesische Zustände auf allen Lebensgebieten. Aber eins bleibt doch: Wir alle werden aus der Verantwortung für den Arbeitsablauf ohne Unfälle, wir alle werden aus der moralischen Pflicht zur Unfallverhütung niemals entlassen. Wir sind angehalten, durch unser Mitdenken das Leid und die Not, wie

sie Unfälle nun leider bringen, auf ein Mindestmaß herabzudrücken, und damit komme ich zu unserer Überschrift:

Wenn alle vernünftig wären, würden Leid und Not soweit reduziert, daß sie sich nur auf ganz wenige Fälle beschränken würden. Wenn alle vernünftig wären, bräuchten wir weder den Aufruf zur Unfallverhütung, weder Sicherheitsbeauftragte, Statistiken, Unfallrentenverfahren und Rentenkassen, Propagandamaterial, Vorträge, Plakate, Aktionen gegen den Unfall – wäre überhaupt alles unnötig. Es könnten jährlich allein in der Bundesrepublik Milliarden an Kosten eingespart werden, ganz abgesehen von körperlichen Schäden und persönlichem Leid, die in Mark und Pfennig nicht auszudrücken sind.

„Unser DEA-Kreis“ Heft 3/1963
Werkzeitschrift
der Deutschen Erdöl-AG, Hamburg

EPOCA

Die große Chance

Für die antiken Griechen war der eigentliche Mensch einer, der Muße hatte. Folgerichtig nannten sie die Arbeit *Ascholia* – Abwesenheit von Muße. Die Automation – und dies ist ihre nicht abzuschätzende positive, umwälzende Seite – könnte großen Teilen der heutigen Gesellschaft wieder eine Muße, einen Freiheitsraum im antiken Sinne, verschaffen, mit allen Voraussetzungen menschlicher Höherbildung, geistiger Weite und seelischer Vertiefung, Fähigkeiten also, die bislang im technischen Zeitalter verkümmerten. Hier liegt der große Anspruch, den die Automation stellt, und gleichzeitig die Chance, von ihr nicht überwältigt zu werden. So würde die technische Kultur ein Fundament einer geistigen werden, in welcher der Mensch einen neuen, ungeahnten, geistigen Aufschwung gewinnt. Die Massenmedien mit ihrem vielbeklagten Verflachungs- und Zersplitterungszwang, ihrer öden, bloßen Zerstreuungstendenz könnten, so gesehen, ein primitives Vorstadium einer geistigen Entwicklung der Massen sein, das durchlaufen werden muß wie eine Elementarschule, in der freilich mancher sitzenbleiben wird. Die Entfaltung eines Reiches der Bildung hinein in die freie Zeit der Arbeitsmuße, mit ihrem ganzen möglichen Reichtum, ist um so dringlicher, als unsere Welt durch die Automation äußerlich vermutlich einformiger sein wird, schon infolge der durch die Automation erzwungenen Warenstandardisierung. Da die Automation die Produktion erhöht, wird auch der Konsumzwang ansteigen, aber die gleichen Waren werden für eine weit größere Anzahl von Menschen erschwinglich sein als bisher. Die Menschen der Automationszeit werden sich also in Zukunft nicht mehr so sehr voneinander abheben durch das, was sie konsumieren, sondern durch das, was sie menschlich, geistig sind, denn der Konsum nivelliert sie eher, während die Form ihrer Freizeit sie differenziert.

„Epoca“ Die neue Deutsche Zeitschrift – Nr. 5 v. 1. 7. 1963

Wie man ißt,

Ernährungswissenschaftler raten uns

Kürzlich haben Fachleute der Weltgesundheitsorganisation an uns Europäer die ernste Mahnung gerichtet, weniger reichlich und weniger nahrhaft zu essen. Falsch oder zuviel essen, so sagen sie, begünstigt die Entstehung von Krankheiten. Der nachstehende Beitrag berichtet von Gesprächen, die mit Ernährungswissenschaftlern und Ärzten über dieses Thema geführt wurden. Bedeutungsvoll sind die von der Wissenschaft gewonnenen Erkenntnisse in hohem Maße auch für den in die moderne Arbeitswelt gestellten Menschen, dessen Gesundheit und Leistungsfähigkeit nicht zuletzt von richtiger Ernährung bestimmt werden.

Heinrich IV., Frankreichs König von 1589 bis 1610, ist nicht allein durch das Edikt von Nantes und den Ausspruch „Paris ist eine Messe wert!“ bekanntgeworden. Auch als bemerkenswerter Vielfraß ist er in die Geschichte eingegangen, wobei der Gerechtigkeit halber festgestellt werden muß, daß er die Genüsse des leiblichen Wohls auch seinen Untertanen gönnte, denen er jeden Sonntag „ein Huhn im Topf“ wünschte. Doch es waren keineswegs immer nur Männer, die da einen unbändigen Appetit entwickelten – von einer der Frauen Heinrichs VIII. von England ist überliefert – wenn man es auch kaum glauben mag –, daß sie zum Frühstück sieben Pfund Rinderbraten, vier Pfund Weißbrot und eine Schüssel Fruchtspeise verzehrte, wobei sie vier Liter Bordeauxwein trank. Wer da nun glaubt, dieses wahrhaft fürstliche Mahl sei für den Tag genug gewesen, irrt: das Mittagessen der Dame bestand aus sechs Pfund Pökelfleisch, einem Huhn oder einer Taube, einer keineswegs geringen Por-



so ist man

tion Kalbsfrikassee und vier Flaschen Ale, dem englischen Bier.

Rekord im Geflügelverzehr

Das Jahr 1962 war in der Bundesrepublik ein Rekordjahr im Geflügelverzehr. Es wäre verfehlt, aus dieser Tatsache darauf zu schließen, daß sich bereits jeder Bundesbürger sonntags sein Huhn im Topfe leisten könnte. Immerhin geht man wohl nicht fehl, wenn man feststellt, daß die meisten Familien während der beiden freien Wochenendtage nach der heiteren Devise leben: „Essen ist mein Leibgericht!“

Brotreste in Mülltonnen

Die meisten unserer Tische sind voll gedeckt. Mehr noch: Brotreste, die man nach 1945 nur in den Mülltonnen der Besatzungsangehörigen fand, wo sie immer wieder Mißfallen und Empörung auslösten, findet man heute leider auch in zahlreichen deutschen Abfallbehältern, obwohl in zahlreichen Teilen der Welt noch immer unendlich viele Menschen hungern und an Mangelkrankungen dahinsiechen.

Deutsche Ernährungswissenschaft mahnt

Seit gut einem Jahrzehnt widmen sich auch in der Bundesrepublik viele Ärzte und Ernährungsforscher der Frage einer richtigen und vollwertigen Ernährung. Die in Frankfurt a.M. ansässige „Deutsche Gesellschaft für Ernährung e.V.“ und das 1956 in Dortmund gegründete „Max-Planck-Institut für Ernährungsphysiologie“ haben bereits nach einer Vielzahl von Forschungsreihen auf Grund exakter wis-

senschaftlicher Untersuchungsergebnisse immer wieder die deutsche Öffentlichkeit gemahnt und Ratschläge für vernünftige Ernährungsweisen gegeben. Die meisten der heutigen Zeitkrankheiten wie Kreislauf- und Herzschäden sind keineswegs immer auf das Konto der Lebenshast im Alltagsdasein zu verbuchen. Vielmehr gelten als Hauptursachen sehr häufig falsche Ernährung, zu reichliches und zu gutes Essen und Trinken – eine Zeiterscheinung, die den Ärzten erhebliche Sorgen bereitet, da sich die meisten Patienten allen Warnungen verschließen.

Von Kalorien und Vitaminen

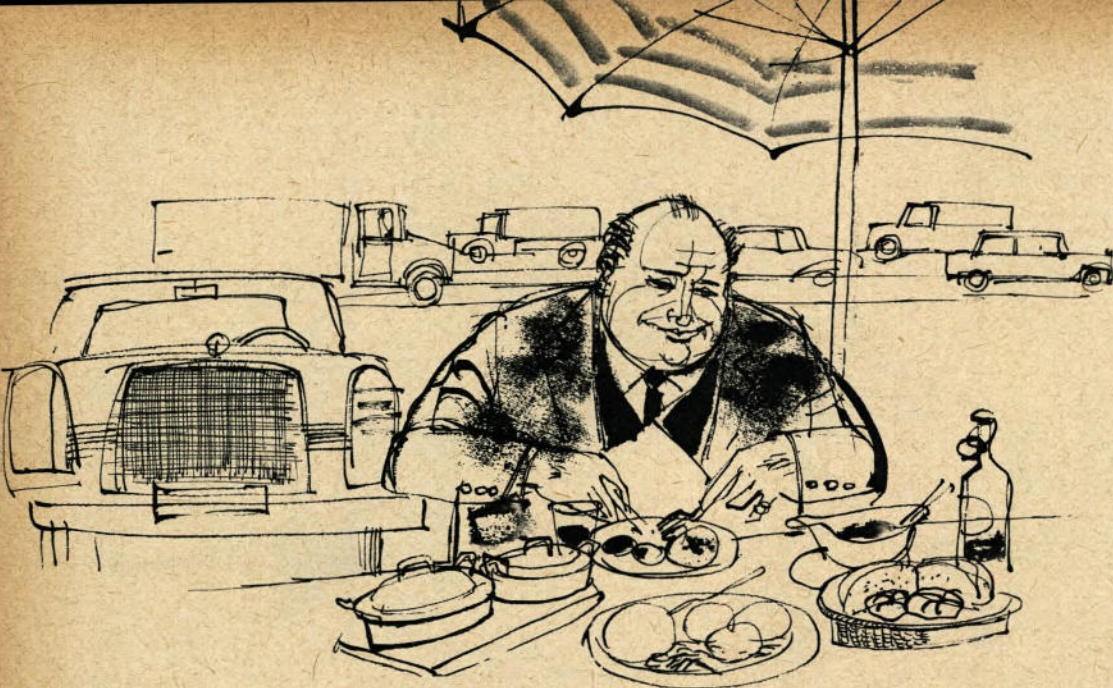
„Herzinfarkte sind zumeist eine Folge vorangegangener Arteriosklerose, hochgradiger Verkalkung als Ursache schwerer Ernährungssünden“, sagte Professor Dr. Mellinghoff bei unserem Gespräch in den Sauerbruch-Krankenanstalten in Wuppertal-Elberfeld. Als ständiger Berater und Fachmitarbeiter der „Deutschen Gesellschaft für Ernährung e.V.“ klagt er: „Wir wissen so viel von Kalorien und Vitaminen. Im Alltag aber hapert es damit, daß unsere Erkenntnisse nicht verwirklicht werden. Wer lebt heute bei uns in der Bundesrepublik schon nach seinem Kalorienplan? Wer berücksichtigt im täglichen Speiseplan seine jeweilige körperliche Beschaffenheit, seinen Gesundheitszustand und seine berufliche Tätigkeit?“

„Wer richtig arbeiten will, der muß auch richtig essen!“ Professor Dr. Heinrich Kraut, der Leiter des Max-Planck-Instituts für Ernährungsphysiologie in Dortmund, prägte diesen einleuchtenden Satz. Ihm ist auch der Hinweis zu danken, daß der Mensch ein bestimmtes Nährstoffgemisch braucht, wenn er in einer bestimmten Tätigkeit gute Leistungen erreichen will. Eine tägliche Aufnahme von einem Gramm Eiweiß je Kilo Körpergewicht hat er für einen Schwerarbeiter als ausreichend befunden. Auch dieser Forscher unterstreicht nachdrücklich, daß der Kaloriengehalt der Nahrung den Energiebedarf des einzelnen Menschen und seiner Körperstruktur angepaßt werden muß.

Die Verantwortung der Hausfrau

Um ihre wissenschaftlichen Erkenntnisse in breiter Form durchzusetzen, wenden sich die deutschen Ernährungswissenschaftler immer wieder an die Öffentlichkeit und fordern die Leiter von Werkküchen ebenso wie die Hausfrauen auf, Einkaufsgewohnheiten zu ändern und beim Kochen nicht mehr nach uralter Hausfrauenart zu verfahren, mit der man durch stundenlanges Kochen von Gemüse zum Beispiel die Nährwerte weitgehend mindert. Die Hausfrau, die ja für die Gesundheit ihrer Familie verantwortlich ist, hat es selbst in der Hand, beim Einkauf von Lebensmitteln auf die ausreichende Kalorienversorgung jedes einzelnen Familienmitgliedes bedacht zu sein. Ob sie





es immer tut? Ärzte und Ernährungswissenschaftler verneinen das für einen großen Prozentsatz der heutigen Haushalte und weisen darauf hin, daß immer noch liebgewordene Eßgewohnheiten und Leibgerichte – „Für meinen Mann bitte eine große Portion Eisbein“ – eine wichtige Rolle spielen. Natürlich darf nicht verkannt werden, daß es bei einer großen Familie schon auf Schwierigkeiten stößt, jedem einzelnen die für ihn geeignete Individualkost und die ihm zuträglich Kalorienmenge zukommen zu lassen.

Zehn Regeln für richtige Ernährung

Professor Dr. Mellinghoff, Wuppertal, vermittelt uns auch einen Einblick in die nach den Erkenntnissen der modernen ernährungswissenschaftlichen und ärztlichen Forschung aufgestellten Leitsätze. Gesundheit, Leistungsfähigkeit und Lebenserwartung sind nach Ansicht der Wissenschaftler weitgehend von den täglichen Lebens- und Eßgewohnheiten abhängig. Neben den „Zehn Regeln für eine richtige Ernährung“ sind Leitsätze aufgestellt, die jedermann zugänglich sind, so daß alle Menschen mit gutem Willen nach den neuesten Erkenntnissen der Wissenschaft leben und sich vollwertig ernähren können. Dabei werden besonders die eiweißhaltigen Nahrungsmittel und die richtige Versorgung mit Vitaminen, Mineralstoffen, Spurenelementen hervorgehoben. Eine durchgreifende Revision der Kochgewohnheiten und Speisekarten scheint den Ernährungswissenschaftlern auch im Jahre 1963 immer noch erforderlich, da in den meisten Haushalten und Betriebsküchen immer noch Fehler bei der Zusammenstellung von Mahlzeiten begangen werden.

Professor Dr. Mellinghoff sagt: „Es führen viele Wege nach Rom. Man kann sich auf vielerlei Art richtig ernähren. Wichtig ist in erster Linie eine möglichst vielseitige, abwechslungsreiche und gemischte Kost – mit viel Gemüse, Früchten und Getreideerzeugnissen aus Vollkorn. Was wir in der Öffentlichkeit nachdrücklich fordern, ist die Einschränkung des Fettverbrauchs. Auch sollte man Kartoffeln und Gemüse dünsten oder dämpfen, damit ihre Vitamine erhalten bleiben und nicht in einem langen Kochprozeß vernichtet werden.

Im Dortmunder Max-Planck-Institut für Ernährungsphysiologie untersucht man speziell die Frage, in welchem Umfang richtige oder falsche Ernährung die Leistungskraft einschränkt oder steigert. „Es braucht eigentlich nicht mehr darauf hingewiesen zu werden, wie eng der Zusammenhang zwischen Ernährung, Gesundheit und Leistungsfähigkeit ist“, sagte

uns Professor Dr. Kraut. „Im Max-Planck-Institut für Ernährungsphysiologie beschäftigen wir uns hauptsächlich mit der Frage des Nahrungsbedarfs und untersuchen insbesondere die Umstände, unter denen der Nahrungsbedarf nicht vollständig gedeckt wird.“

Fast sechzig Kilo Fleisch

In welchem Umfang sich in den letzten hundert Jahren unsere Ernährungsgewohnheiten verändert haben, können die Ernährungsforscher mit eindrucksvollen Zahlen belegen. Im Jahre 1800 haben die Menschen dreimal so viel Brot verbraucht wie wir heute, jedoch nur dreizehn Kilo Fleisch je Kopf. Heute dagegen können die

Statistiker nachweisen, daß wir fast 60 Kilo Fleisch je Kopf und Jahr essen. In 160 Jahren hat sich also der Fleischverbrauch fast verfünffacht, während der Brotverbrauch auf ein Drittel gesunken ist.

In den Gesprächen haben Ärzte und Ernährungswissenschaftler immer wieder betont, daß es vielfach an Einsicht und gutem Willen fehle, um sich in Lebensweise und Eßgewohnheiten richtig zu verhalten.

Die USA sind uns, wie Prof. Kraut feststellte, in der ernährungswissenschaftlichen Aufklärung breiter Bevölkerungskreise weit voraus. Dort stehen zehnmal so viel Ernährungsberaterinnen wie bei uns im Einsatz. Sie weisen nicht nur auf die Folgen einer verfehlten Ernährung hin, sondern zeigen auch die Wege zu vollwertiger und guter Ernährung auf.

Hier ist noch ein weites Feld zu bearbeiten. Es geht uns alle an, denn es beeinflusst Gesundheit und Arbeitsfähigkeit. So werden denn die deutschen Ernährungsforscher nicht auf halbem Wege stehenbleiben können, sondern ihre neuen und so wichtigen Erkenntnisse in wirksamer Form jeder Hausfrau nahebringen müssen.

Wenn heute Stahlarbeiter, Bergleute oder andere körperlich schwer arbeitende Menschen über Kreislaufstörungen und nachlassende körperliche Leistungsfähigkeit klagen, so kann man als Grund fast immer verfehlte Nahrungswahl oder falsche Eßgewohnheiten vermuten.

Das Sprichwort „Wie man ißt, so ist man“, das sich einst auf die Manieren bezog, kann also durchaus auch anders gedeutet werden – daß es nämlich von der Wahl der täglichen Speisen abhängt, ob man sich gut oder schlecht fühlt und leistungsfähig oder unapflich ist.



10 Regeln für eine richtige Ernährung

Aufgestellt von der Deutschen Gesellschaft für Ernährung e. V.

- 1 Essen Sie mäßig, aber regelmäßig! Nehmen Sie die Mahlzeiten in Ruhe ein; bedenken Sie: „Gut gekaut ist halb verdaut.“
- 2 Bei der Verteilung der täglichen Nahrungsmenge beherzigen Sie bitte den Grundsatz: Das Frühstück soll ein guter Auftakt für den Tag sein, die letzte Mahlzeit einige Stunden vor dem Schlafengehen eingenommen werden.
- 3 Halten Sie die Kost so vielseitig und abwechslungsreich wie möglich, damit der Körper alle erforderlichen Nährstoffe erhält.
- 4 Das lebensnotwendige Eiweiß ist in besonders hochwertiger Form in Milch, Quark, Käse, Fisch, Fleisch und Ei enthalten. Reich an Eiweiß und an gut verwertbarem Kalk ist die Milch. Nehmen Sie möglichst jeden Tag $\frac{1}{2}$ Liter Milch zu sich!
- 5 Fett ist kalorienreich und führt leicht zu Übergewicht, wenn man zu viel davon ißt. Stoffwechsel-, Herz- und Kreislauferkrankungen können die Folge sein! 75 g Fett am Tag einschließlich des in den Nahrungsmitteln selbst enthaltenen Fetts genügen für den, der körperlich nicht schwer arbeitet.
- 6 Bringen Sie täglich Obst und Gemüse auf den Tisch, und essen Sie einiges davon als Frisch-Kost (rohes Obst, rohe Salate, rohe Säfte!), dann sind Sie ausreichend mit wichtigen Vitaminen, Mineralstoffen und den für die Verdauung wichtigen Ballaststoffen versorgt. – Ihre Zähne sollen etwas zum Kauen haben, um gesund zu bleiben.
- 7 Dunkles Brot und Vollkornzeugnisse (wie Vollkornhaferflocken und Vollkornbrot) haben viele Vorzüge.
- 8 Bedenken Sie bei der Zusammenstellung des Küchzettels, daß viele Berufstätige im Abendessen, Kinder und alte Leute dagegen in Zwischenmahlzeiten eine Ergänzung zu ihren übrigen Mahlzeiten finden müssen.
- 9 Bereiten Sie die Speisen schmackhaft und schonend zu! Richten Sie die Mahlzeiten appetitlich an, und decken Sie recht hübsch den Tisch, damit das Auge Freude hat. Auch das gehört zu einer richtigen Ernährung, ebenso wie eine heitere Stimmung beim Essen.
- 10 Denken Sie bei der Planung Ihres Küchzettels auch an Ihren Geldbeutel! Berücksichtigen Sie vorteilhafte Marktangebote (z. B. in den Haupterntezeiten!). Milch, Quark und Käse sind ebenso wie Fisch hochwertige Nahrungsmittel. Richtige Ernährung braucht nicht mit erhöhten Ausgaben verbunden sein.



Achtzig Jahre Museum für Kunst- und Kulturgeschichte Schloß Cappenberg

Vor achtzig Jahren wurde in Dortmund das Museum für Kunst- und Kulturgeschichte gegründet. Das Gebäude – es lag dort, wo heute das Ostwall-Museum steht – fiel im zweiten Weltkrieg den Bomben zum Opfer, seine Kunstwerke jedoch waren rechtzeitig ausgelagert worden und blieben erhalten. Sie wurden in den ersten beiden Nachkriegsjahren erneut zusammengetragen und im Schloß Cappenberg untergebracht, wo seit 1948 ständige Ausstellungen stattfinden. Dort werden nun aus Anlaß des achtzigjährigen Bestehens bis zum 13. Oktober die während der vergangenen fünf Jahre erworbenen Kunstwerke gezeigt. Unter ihnen verdient die auf der nächsten Seite wiedergegebene „Gesellschaftsszene“ von Wolfgang Heimbach besondere Beachtung. Der Museumsleiter, Dr. Rolf Fritz, macht uns in der nachstehenden Betrachtung mit dem tragischen Schicksal des Künstlers und seinem Werdegang bekannt.

Bo 5 8 Dömben
Wolff. Heimbach. Contrebande

Man muß nicht Graphologe sein, um das Ungewöhnliche dieser Handschrift zu spüren, der wir hier im Namenszug eines außergewöhnlichen Mannes, des Malers Wolfgang Heimbach, begegnen.

Er wurde zu Anfang des 17. Jahrhunderts in dem oldenburgischen Städtchen Ovelgönne geboren – als Taubstummer, der in einer Zeit aufwachsen mußte, die kein Mitleid kannte und jeden Krüppel zur Zielscheibe unbarmherzigen Spottes machte. Wir wissen nicht, wie er sein Gebrechen bezwang, doch ist sicher, daß er nicht, wie so mancher seiner Leidensgefährten, zu einem bössartigen Kobold wurde, sondern Trost in der Kunst fand, die ihn mit seinem Schicksal aussöhnte. Sie ließ ihn die Energie finden, mehrere Sprachen lesen zu lernen, sie gab ihm die Kraft, trotz seiner Gebrechen die Gunst großer Herren zu gewinnen. Er war Hofmaler der Grafen von Oldenburg, des Großherzogs von Toskana, des Königs von Dänemark und auch des soldatischen Fürstbischofs von Münster Christoph Bernhard von Galen. Seit sein Landesherr ihn in jungen Jahren zur Ausbildung in die Niederlande schickte, fehlte es ihm nicht an Gönnern – ein Beweis, daß man seine Kunst als Bildnismaler bereits frühzeitig schätzen lernte. Daß er zeitweise in den Stil höfischer Schön-Malerei geriet, darf man ihm nicht zum Vorwurf machen – größere Künstler als Heimbach sind derartigen Versuchungen



erliegen. Alle Länder, die er bereist, um ihre Kunst kennenzulernen, vermitteln ihm sichtbare Anregungen. Er malt anfänglich nach niederländischer Manier, verrät dann französische Einflüsse und ähnelt in seiner italienischen Periode einem römischen Hofmaler. Das scheint auf den ersten Blick wenig für künstlerische Eigenart zu sprechen – die Gerechtigkeit verlangt jedoch, die Umstände zu berücksichtigen, unter denen seine Kunst erwuchs.

Die Zeit des Dreißigjährigen Krieges

Wolfgang Heimbach lebte von etwa 1610 bis nach 1678. Für uns Deutsche weckt jene Zeit die Erinnerung an drei Jahrzehnte gnadenloser Religionskämpfe, die ein ausgeblutetes Volk zurückließen, das sich in einem verwüsteten Lande nur langsam und mühselig aufzurichten vermochte. Jenes vom Krieg gezeichnete deutsche Jahrhundert war das „grand siècle“, das

Unter den Meisterwerken alten Kunsthandwerks finden wir diese Pilgerflasche aus grauem Steinzeug, in Raeren an der deutsch-belgischen Grenze um 1517 gefertigt. Sie ist eine Erinnerung an die berühmte Wallfahrt zu den Aachener Marienhilftürmen, die auf ihr dargestellt sind





▲ *Mittelalterliche Gesellschaftsszene* von Wolfgang Heimbach, geboren um 1610-1620 in Ovelgönne in Oldenburg, gestorben nach 1678. Das Gemälde ist in unserem Bericht genau beschrieben und erläutert

große Jahrhundert der Franzosen und das 'golden eeuw', das goldene Zeitalter der Niederländer. Die Kenntnis dieses Geschichtsbildes ist zum Verständnis der Werke Wolfgang Heimbachs unerlässlich. Seine Kunst war ihrer Zeit eng verflochten, ein Kind historischer Gegebenheiten.

Wo gab es im Deutschland des jungen Heimbach eine Kunst, nach der er sich hätte orientieren, einen Maler, der ihm hätte Lehrer sein können? So war es nur natürlich, daß sich der begabte junge Künstler mit Unterstützung seines Landesherrn, des Grafen von Oldenburg, über die nahe holländische Grenze dorthin wandte, wo die große Kunst der Zeit blühte, wo in Amsterdam Rembrandt ersten Ruhm erntete,

und in Haarlem Frans Hals mit Söhnen und Schülern zum ersten Male in der europäischen Malerei das Gesellschaftsbild entdeckten. Dort lernt er, und dort verarbeitet er eine Vielzahl erster Eindrücke, die auf ihn einstürmen.

Daß es ihm trotz des überwältigenden Einflusses der holländischen Meister gelungen ist, einen eigenen Stil zu entwickeln, eine eigene künstlerische Handschrift zu schreiben, zeigt seine „Gesellschaftsszene“, ein Jugendwerk, das um 1635 entstand.

Eine festliche Tafelrunde

In einem hohen Saal, dessen Wände mit Gemälden bedeckt sind, haben sich an dem langen Tisch unter den Fenstern Damen und Herren zu festlicher Tafelrunde niedergelassen. Eifrige Diener servieren, ein Kind läßt sein Hündchen schönmachen, man trinkt sich zu und ist vergnügt den guten Dingen aus Küche und Keller zugewandt. Das Fest ist auf seinem Höhepunkte

angelangt. Da muß der Hausherr seinen Platz verlassen, um mit höflicher Gebärde eintretenden Gästen grüßend entgegenzugehen. Die Ankömmlinge nähern sich in feierlicher Haltung. Sie haben zu Ehren des Gastgebers Festkleidung angelegt: die Dame ein schwarzes Seidenkleid mit kostbaren Spitzen über grünem Brokat, und auch an Perlen ist nicht gespart. Der spitzbärtige Kavalier hat über den grün-gelb gestreiften Anzug einen leuchtend roten, silberverbrämten Mantel geworfen. Nicht weniger prächtig ist der Hausherr gekleidet. Rot und Gelb bestimmen seinen Anzug, und sein reicher Schmuck an feinsten Spitzen fällt besonders ins Auge. In ähnlicher Weise ist die Gesellschaft am Tisch reich ausgestattet. Man zeigt, was man hat, und Brokate, farbige Seiden, Spitzen und Perlen vereinen ihren Glanz und ihre Farben zu einem bunten und überaus fröhlichen und lebhaften Bild, dem die funkelnden kostbaren Gläser und ein mächtiger vergoldeter

► Im 18. Jahrhundert hat Jakob Gottlieb Thelot in Augsburg ein Relief aus Bronze gegossen und im Feuer vergoldet. Die beiden Winzer bei der Weinprobe sind zugleich eine Darstellung des Geschmacks, und es ist besonders schön zu sehen, wie die wirklichkeitsnahe Darstellung der beiden Männer plötzlich in phantastisches Rankenwerk übergeht. Die Abstufungen des Reliefs von fast freiplastisch gebildeten Figuren bis zum zart verklingenden Ornament sind von höchster Meisterschaft

Pokal auf der Anrichte noch Glanzlichter aufsetzen.

Nach dem Beispiel der Holländer

Das Bild ist also eine Gesellschaftsszene, wie sie die holländischen Spezialisten dieses Themas immer wieder gemalt haben. Von ihnen wurde Heimbach ganz offensichtlich für die Gesamtkomposition ebenso wie für Einzelheiten angeregt. Und doch bestehen zwischen ihren Werken und dem Bild Heimbachs beträchtliche Unterschiede. Während die Holländer dieser Zeit unbefangen schildern, was sie vor Augen haben, tritt bei Heimbach zu der scharfen Beobachtung ein deutlich kritisches Element hinzu. Welch ein Unterschied zwischen dem wohlgepflegten Kavalier, der am Tisch sitzend sogar seinen großen Hut auf dem Kopf behalten hat, und dem Diener neben ihm! Und die Magd, die wir – und das ist ein besonders hübscher Einfall des Malers – gerade noch durch die geöffnete Türe in den Keller hinabsteigen sehen, wirft von unten her einen Blick auf die reich gekleidete Dame, die so stolz hereinrauscht. Dieser Blick läßt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Wie aufschlußreich die Gesichter dieser reichen Bürgerleute und ihrer Damen! Einige sind



freundlich und sympathisch gekennzeichnet, andere aber lassen deutlich erkennen, daß der Maler nicht nur liebenswürdig zu sehen verstand. Ganz rechts am Bildrand sehen wir einen jungen Mann in der einfachen Tracht der Diener. Seine Augen, die aus dem Bild herausblicken – wir kennen sie aus Selbstbildnissen Heimbachs –, lassen vermuten, daß auch hier der Künstler sich selbst dargestellt hat. Es sind scharfe Augen, die tiefer sehen als die seiner holländischen Zeitgenossen. Ihrem wachen Blick ist es zu danken, daß mit dem Gesellschaftsbild zugleich ein Stück Sozialkritik geschaffen wurde.

◀ Zu Beginn des 17. Jahrhunderts hat in Nürnberg der Goldschmied Eustachius Hohmann diesen prachtvollen Doppelpokal aus Silber getrieben, vergoldet und ziselirt. In den vorquellenden runden Buckeln und den im Schwung gedrehten Akelei Blüten fängt sich das Licht und gibt dem Werk sprühendes Leben

Und doch gab es Kunst

Sicher fehlten zu Heimbachs Zeiten, während des Dreißigjährigen Krieges und der folgenden Jahrzehnte, alle äußeren Voraussetzungen für das Gedeihen einer deutschen Kunst. Und doch hat es sie gegeben, trotz staatlichen Verfalls und wirtschaftlicher Not. In dem Gemälde Wolfgang Heimbachs blieb uns das Werk eines norddeutschen Malers aus jener Zeit erhalten, das mehr ist als bloßes Gesellschaftsbild und Zeugnis großbürgerlicher Kultur. Vor dem tiefsten Hintergrund der Kriegsjahre wirkt es wie ein Abbild sich erneuernden Lebens, das stärker ist als alle Widerstände. Hatte nicht auch der Maler selbst, der bedauernswerte Taubstumme, alle Widrigkeiten überwunden? Er wußte wie kaum ein anderer, was es hieß, sich durchzukämpfen. So spiegeln sich im Bilde Heimbachs seine Persönlichkeit, seine Zeit und deren Kunst.



Sammeln macht glücklich



Sammeln! Sammler! Sind das nicht doch recht altmodische Begriffe? Wer in unserer heillosen Zeit – in der zumindest alle Großstadtmenschen wie in einer einzigen Treibjagd von Genuß zu Genuß und von Illusion zu Illusion hetzen – hat denn noch Zeit zum Sammeln? Einfach lächerlich. Sammeln bedeutet schließlich, daß man etwas, was man gar nicht unbedingt nötig hat, zusammenträgt, mit überschüssiger Liebe, mit etwas närrischem Eigensinn und mit viel Geduld. Nein. Sammeln heißt auch: an Dingen, die ganz außerhalb unserer beruflichen Interessen liegen, Freude haben. Komisch. Sammeln heißt endlich: sich bewußt aus jener tollen Treibjagd zurückziehen und mit Besonnenheit leben ... Eine Zumutung, nicht?

Und weil dies alles ganz klar ist, war Sammeln ja auch eine Sache der guten alten Zeit. Der Zeit ohne Hetze. Ach ja, diese großartigen Sammler damals ... Heute sammelt man nur noch Geld, neue Chancen, Ansehen, schlechte Freunde und ... oder doch nicht? Die Teenager mit ihrem Autogrammfirmel, der Herr

Generaldirektor mit seinen Spielzeugautos (an die er nicht mal seine Kinder ranläßt), oder der Herr Abteilungsleiter von der Buchhaltung mit seinen Bierfilzen und Streichholzschachteln, nicht zu reden von Fräulein Rosmarie mit ihren eingewickelten Kaffeehaus-Zuckerstücken, sprechen dagegen. Nun, ich habe Ihnen im Ernst zu versichern: Es ist noch nie so viel gesammelt worden wie in dieser, unserer Zeit. Vom Baby mit den Steinchen und Muscheln bis zum ausgewachsenen Manne mit den Gartenzwerge, Briefmarken, Käfern, Stichen, Kunstpostkarten, Münzen, Fayencen, Medaillen, Zinnsoldaten, Stocknägeln, Maßkrügen, sammelt alle Welt. Alles sammelt und sammelt und häuft für sich, ganz verstohlen, ein heimliches kleines Glück zum anderen. Wir wollen diese Sammler einmal sortieren, wollen sie nach ihren verschiedenen Neigungen einordnen und wollen das ganz ernsthaft betreiben, bevor ich zu jenen Sammlern komme, um derentwillen ich das Sammeln preise und zu einem gut im Rennen liegenden Steckpferd erkläre.

Man kann die Sammler in drei Gruppen einteilen. Da sind erstens jene ernsthaften Menschen (zu denen ich nicht zähle, die ich aber gern respektiere), die etwas auf wissenschaftlich-systematische Weise sammeln. Dann sind da die reinen Ästheten und Kunstfreunde und endlich die heiteren Narren.

Die wissenschaftlich-systematisch sammelnden Leute – es sind fast nur Männer – halten sich an Briefmarken, an schöne alte Münzen und Medaillen, an Siegel, Bücher, an Mineralien oder auch an Käfer, Schmetterlinge und Pflanzen. Zu diesen Sammlerobjekten muß man ein Verhältnis haben oder es sammelnd gewinnen (was das Schönste ist). Briefmarken- und Münzensammler sammeln Werte, aber man darf es ihnen nicht ankreiden, da sie ja viel gutes Geld ausgeben müssen für ihre Schätze. Außerdem ist es doch sicher auch die Freude am Sammeln an sich, am mählichen Sichhäufen, am Schließen der Lücken, am ordnenden Behüten und nicht zuletzt am künstlerischen Reiz. Die gute plastische Form bei Münzen und Medaillen oder die brillante (oder hanebüchen schlechte) Graphik bei Briefmarken zu begrei-

fen und zu beurteilen lernen, das kommt ganz von selbst zur Häufelfreude. Bei Briefmarken kommt auch noch das Vergnügen an der historischen Überschau hinzu, die jedes Album bietet, der Blick in ferne Länder. Was aber die Bücher betrifft, so weiß man ja, daß jede wachsende Bücherwand eine verborgene Ausstrahlung besitzt, von der Wissen und Geist und damit die ganze Persönlichkeit des Sammlers profitieren.

Wissenschaftlich-systematisch muß aber auch der Sammler von Pflanzen, Schmetterlingen und Käfern vorgehen, der Sammler früherer Generationen, der Mann mit der Botanisierbüchse, wenn er mehr zeigen will als eine tierische Leichenschau. Bei ihm kommt zur gewöhnlichen Sammelfreude (die man ruhig auch Sammelwut nennen darf, weil sie irgendwie doch aus egoistischen, also besitzwütigen Motiven kommt) das herzzerreißende und deshalb frohe und immer bekömmliche Gefühl, am Arme von Mutter Natur zu wandeln und teilzuhaben an ihren Wundern.

Was die zweite Gruppe der Ästheten und Kunstfreunde betrifft, die es auf alte Stiche abgesehen hat, auf alte Porzellane, Fayencen, Bilder – aber auch auf Muscheln, Steine aus dem Flußbett, auf „erlesenen“ Kitsch, Gartenzwerge, auf alte oder neue Flaschenformen, so haben wir es bei ihrer Kommentierung leichter. Wir wissen, daß, wer Bilder, Stiche, Porzellane oder Fayencen sammelt, einer immensen Sachkenntnis bedarf; außerdem braucht er einen dicken Geldbeutel und die Fähigkeit, für derlei „alten Kram“ auch gutes Geld auszugeben. Ich darf Ihnen verraten, daß ich seit zwanzig Jahren auf diesem Steckpferd des Fayencensammlers sitze, wenn auch ganz und gar nicht als Herrenreiter. Ich weiß nur, daß ich seit zwanzig Jahren zittere, wenn ich in einem Antiquitätenladen alte französische Fayencen sehe, Teller oder Platten aus den Manufakturen von Moustiers, Marseille, Nevers, Rouen oder Straßburg, Teller etwa aus der Hand eines der drei Straßburger Brüder Hanong, das sparsame Blumendekor mit seinem hinreißenden Rosenrot auf der fahlweißen Glasur – und daß ich einfach nicht vorbeigehen kann, ohne nach dem Preis zu fragen. Und immer kaufe ich etwas und zittere dann vor der

◀ Ihr Hobby ist es, Flaschen verschiedener Größen und Formen zu sammeln und diese dann je nach dem Zweck, dem sie dienen sollen, zu bemalen. Blumenvasen, Lampenfüße, Kerzenständer werden daraus und ergeben die besondere Note für den Schmuck der Wohnung





◀ Streichholzschachteln und Streichholzbriefe mit Werbeaufdrucken von Gaststätten, Städten oder Firmen zu sammeln ist sein Steckenpferd

Mutter meiner vielen Kinder, weil ich meinen Schatz vor ihr monatelang verstecken muß, bis zu jenem Augenblick nämlich, da ich ihr mein gutes neues Stück ohne Angst vor Szenen zeigen kann. Ich weiß aus diesem Treiben, wie schön, ja wie reizvoll es ist, im Suchen und Sammeln Sachkenntnis zu gewinnen und sich dabei oft eine vollkommen neue Welt zu erschließen.

Die immer neue Sammelwut

Wenn ich durch Chamonix oder Berchtesgaden komme, dann packt mich dort jedesmal eine andere Sammelwut: die Wut, die besten Stücke aus dem fürchterlichen Andenkenkitsch zu sammeln, der dort nicht nur großzügig ausgebreitet, sondern auch großzügig gekauft wird: in der Bahnhofstraße von Chamonix ist die Häufung des ordinären Kitsches am größten, dort winken dem ernsthaften Sammler die größten Chancen, „erlesene“ Stücke zu gewinnen. Da hat man hinterher zwar einen Mont Blanc an Abscheu gesammelt, aber doch mit unleugbarem Vergnügen. Ich glaube, daß ein Sammler von Gartenzwergen, diesem nächsten Produkt der Kitschindustrie, nicht so auf seine

Rechnung kommt wie der Sammler von alpinen Kitsch-Souvenirs; dabei leistet die Gartenzwerg-Industrie Ungemeines, wie nicht unterschlagen werden darf.

Meine Älteste, eine muntere Gymnasiastin von sechzehn Jahren, sammelt seit zwei Jahren alte und neue Flaschenformen, was aber keinen Rückschluß auf den Durst der einzelnen Familienmitglieder erlaubt. Unsere Familie ist eben groß. Kurz und gut, Butzi hat eine närrische Freude an schönen Flaschen, sammelt sie, stellt sie sich in ihrer Bude auf, und wenn Weihnachten herankommt, fängt sie an, schöne Flaschen zu bemalen, um sie dann herzuschenken. Ich schaue die Flaschen gerne an: die originelle, rheinische Steinzeugflasche, die etwas so Männliches hat. Die irische Whiskyflasche, die auch nicht von schlechten Eltern ist mit ihrem schlanken Hals, den gut ausgebildeten Schultern und ihrem platten Wesen. Kognakflaschen sind zuverlässig konservativ, die Form ist ausgereift, wer hält sie nicht gerne im Arm! Bei der Likörflasche geht es schon etwas liederlicher zu, da baucht sich allerlei, und auch die vier-eckige Flasche verbirgt nicht den Hang zur gesunden Breite. Rotweinflaschen haben Charak-

ter, Weißweinflaschen haben ihn aufgegeben, und nur die Boxbeutelflasche vom Main kann sich in die vorderste Reihe der originellen Flaschenformen stellen. Natürlich sammelt Butzi keine Parfümflaschen, solange sie sich so dekadent aufführen wie in den letzten drei Jahrzehnten. Chiantiflaschen, keine Rede, sind gesuchte Exemplare, und wenn ich gar dann und wann eine alte Flaschenform aus Murano mitbringe, ist die Freude groß. Was soll ich nur draufmalen?, fragte mich das gute Kind. Ich kaufte ihr ein Buch mit Ornamenten der Volkskunst und sagte, das solle sie mal fleißig ansehen, um ihren Formensinn auszubilden. Ich mache doch nichts *nach!*, antwortete das störrische Mädchen. Nun, du brauchst nichts sklavisch nachzuahmen, das wäre sicher zu billig, aber anlehnen kannst du dich doch an gute Vorbilder, und du kannst gute Vorbilder abwandeln, bis du selber reif wirst für eigene Einfälle! Das war alles in den Wind gesprochen, mein Ratschlag wurde mir schwer verübelt. Ich war tief unglücklich. Damals. Inzwischen sind zwei Jahre vergangen, und mein störrisches Mädchen malt bereits eigene Einfälle, mit Passion und kräftigen Farben und mit Gelingen. Ich bin nicht völlig überzeugt, daß man zum Steinesammeln im Flußbett guten Geschmack braucht. Ich sammle jedenfalls, solange ich lebe, Steine, wenn ich in der Isar oder am Lech oder sonst einem reißenden Alpenstrom bade. Ich kann nicht anders. Diese Bergströme tragen ganze Museen mit sich und breiten sie am Strande aus. Da liegen sie in Millionenheeren, die auf der rasenden Reise durch Jahrtausende rund abgeschliffenen Felsbrocken aus dem Urgestein der Alpen, aber auch aus dem Kalk der Vorberge, und wenn man die gelblich, bräunlich, rötlich und grau ausgebleichten Steine ins Wasser steckt und wieder herauszieht, dann sind es funkelnde Edelsteine von leuchtendem Schwefelgelb, Schokoladenbraun, Kobaltblau, Resedagrün, Graphitgrau, Perlgrau, Mausgrau, von Venezianischrot und weiß Gott was. Kurz und gut: es ist schon schön, dieses ästhetische Entdeckerspiel mit Kindern zu betreiben, noch schöner ist es, den heranwachsenden Sohn um wissenschaftliche Aufklärung zu bitten: was ist Granit, was Schiefer, was Quarz, was Konglomerat, was Kalk! Und dann mit dem stolzen Max einen Ausflug in die Geschichte der Erdrinde zu machen und noch einmal das Stauen zu lernen.

Museen in der Tasche

Noch eine Sammelleidenschaft fällt mir ein, der ich selber erlag und die im großen Portal des Louvre begann: Da sichtete ich nach dem Besuch der Gemäldesammlungen wunderschön gedruckte Kunstpostkarten und fand gleich meine Lieblingsbilder darunter: den St. Sebastian des Perugino, die Madonna in der Felsengrotte des Leonardo da Vinci, den Mann mit Handschuh und die Jungfrau mit dem Hasen von Tizian, die schöne Gärtnerin (Hl. Madonna) des Raphael, das Selbstbildnis Dürers, die herrlichen Hintergründe des Poussin, die frechen Szenen der Chardin, Fragonard, Boucher, die Tafeln Watteaus und selbstverständlich die ganze große Galerie der französischen Impressionisten von Degas, Renoir und Cézanne bis zu Monet, Manet und der Morisot. Alles im satten Tiefdruck einer großen alten Firma in Mülhausen hergestellt. Diese Postkarten des Louvre hob ich mir jahrzehntelang auf, es kamen die Kunstpostkarten der Verlage Piper, Bruckmann

und Hanfstaengl dazu, und je mehr es wurden, desto mehr reizte es mich, neue dazuzukaufen. Und nun, verehrte WERK UND WIR-Leser, müssen wir doch noch der letzten Sammlergruppe gedenken, der *heiteren Narren*, wie ich sagte, denen es um Bierfilze, Maßkrüge, Weinflaschen-Etiketten, Zuckerpackungen, Streichholzschachteln, Stocknägeln, Spielzeugautos, Zinnsoldaten, Autogramme und Liebesbriefe geht.

Die lieben Liebesbriefe

Ich fange mit Liebesbriefen an, auch wenn man darüber nicht sprechen sollte; aber wer sammelt *nicht* Liebesbriefe? Niemand gibt es zu, ganz klar, aber ich weiß dennoch von dem und jenem und vor allem von der und jener, daß sie heimlich ihre alten oder auch allerneuesten Liebesbriefe hüten. Das heißt auch Sammeln. Den Sinn allerdings begreife ich nicht. Ich bin ja auch gerührt, wenn ich tief in meinem Friedhof alter Briefschaften Liebesbriefe entdecke, bei denen ich selber einst Objekt oder auch Subjekt war: die ich mit jauchenden Gefühlen oder auch mit eiskalter Enttäuschung empfing. Mir ist da nie ganz wohl. Komme ich auf eigene Liebesbriefe, die mir kühle Schöne einst zurücksandten, weil ich sie zuwenig oder nicht mehr genügend würdigte, so bin ich ebenfalls gerührt – über mich selber nämlich, der da einen wahrhaft tollen Mut zu Übertreibungen und unzumutbaren Adjektiven bewies. Liebesbriefe haben meist etwas recht Komisches für den, der sie nach langer Zeit wieder liest. Da nehme ich nur *eine* Sorte von Liebesbriefen aus, die der eigenen Frau und die an die eigene Frau; denn hat man seine Ehe einigermaßen bestanden und einige Jahrzehnte mit Lust und Mühe gefüllt, dann sieht man die tapfere Gefährtin von heute – ihre einstigen Briefe lesend – in einer strahlenden Reinheit und ist gleich dreimal tiefer gerührt und begreift allerlei von den Wandlungen tiefer Gefühle.

Das Sammeln von Bierfilzen habe ich nie betrieben, obwohl ich Bierfilze regelmäßig stehle, auf münchenerisch: mitgehen lasse. Ich nehme dieses geheime Diebswesen auf mich, um einem kleinen Franzosen Freude zu machen, einem unserer langjährigen Austauschkinde, der mit wilder Leidenschaft diese Bierfilze sammelt. Olivier, so heißt der Bursche, hat schon an 1000 Stück, und daß er dieser Bierfilze wegen eine ganze Organisation unter den Freunden der Familie und unter den Geschäftsfreunden seines Vaters und unter Mitschülern und wem sonst noch aufgezogen hat, imponiert mir. Wie von selbst strömen ihm die Bierfilze zu, aus allen Städten, aus allen großen und kleinen Bierkellern.

Spiel mit kleinen Autos

Den Generaldirektor, der seit fünf Jahren mit geradezu wilder Leidenschaft Spielzeugautos sammelt, habe ich nicht erfunden. Es gibt ihn sowohl in meiner Nachbarschaft, und es gibt ihn bestimmt auch zwischen Rhein und Ruhr. Der meine ist ein hartgesottener Manager, wenigstens tut er so, und als ich das erstmal seine Sammlung sehen durfte, ging mir ein Licht auf: der Herr Generaldirektor spielt den Manager nur. In Wahrheit ist er genauso wie ich ein großes Kind, das spielen muß. Er spielt also mit kleinen Autos, mit diesen hinreißend realistisch nachgebauten und nachgegossenen Miniaturautos, die allen unseren Kindern zwischen zwei und 20 Jahren den Kopf verdrehen. Mein Generaldirektor, der nebenbei auch ein hingegebener Gartenfreund ist und den ich auch schon am frühesten Sonntagmorgen in unserem zwei

Stunden entfernten Moorsees antraf, versucht natürlich, in seine Autosammlung System zu bringen. Ich halte das für überflüssig, ich nehme das nächstbeste Auto und ergötze mich daran, gar wenn es ein reizend altmodisches Modell aus der Pionierzeit darstellt, ein zitronengelbes Coupé vielleicht aus London mit einem schwarzen Kutschendach und einem so winzigen Motorkästchen vorne dran, daß man es für einen Schuhputzkasten hält. Dieses Modellchen anzuschauen, diese kühne Demonstration gegen die Stromlinie zu bewundern, macht mir Spaß und macht jedem Spaß, seien wir nur ehrlich, der selber einen modernen windschlüpfigen Wagen hat draußen vor der Tür. Mein Generaldirektor unterscheidet allerlei Modelle, er sammelt da die herrliche Kategorie der Pionierautos, aus schwerer Gußmasse hergestellt und mit englischer Sorgfalt bemalt; er sammelt das riesige Aufgebot der Luxusmodelle unserer Zeit, er sammelt die Rennautos, die der Wirtschaft dienenden Autos, die den Kindern so gut gefallen: die Tankautos, Bierautos, Postautos, Holzlader, Tieflader, Kranautos, schwere und leichte Lkw und so fort, er sammelt und unterscheidet Autos aus Kunststoff (die ich persönlich nicht mag) und Autos aus schwerer Gußmasse. Seine vier Kinder läßt er *nicht* an seine Sammlung, die einen zweieinhalb Meter langen und fast zwei Meter hohen Schrank füllt. Auch ich liebe meine Kinder nicht an eine derartige Sammlung. Ich schenke ihnen lieber dann und wann einige Autos und schaue ihnen dann zu, bis von den reizenden Modellen nur noch Bruchstücke herumliegen. Dann freue ich mich, daß ich selber *kein* Sammler von Spielzeugautos bin.

Welt der Streichholzschachtel

Daß einer Streichholzschachteln sammeln mag, hielt ich lebenslang für unmöglich. Aber gestern hat mich ein Nachbarssohn bekehrt, als er vor mir seine Sammlung von Streichholzschachteln ausbreitete. Es war zum Jubeln. Denn was konnte ich schon erwarten, der vom Deutschen Zündholz-Monopol wußte und seinen einfalllos und witzlos gestalteten Alltagsschachteln „Haushaltware“ genannt, mit dem düsteren schwarzen Adler auf dem gelben Papier! Ich ließ mich von dem Gymnasiasten Frieder belehren, daß es neben der „Haushaltware“, die ja völlig uninteressant ist, wenn man von der phänomenalen Tatsache absieht, daß diese Schächtelchen von 30 auf 5 Pfennig im Preise herabgestiegen sind – ließ mich belehren, daß unsere Monopol-Gesellschaft tatsächlich schon eine Berlin-Serie brachte. Immerhin. Die deutsche



Wirtschaft ging natürlich weiter, und so durfte ich gegen 100 Schachteln aus deutschen Restaurants und Hotels bewundern, die zu einem kleinen Teil nicht ohne graphischen Witz gestaltet waren.

Zum ersten Male staunte ich, als ich eine Serie sah mit Schmunzelwitzen und gleich darauf eine andere Serie, die mit graphisch

ausgezeichnet gestalteten Schachtel-etiketten für die Lebensversicherung warb. Sehr gut! Aber dann kamen französische Streichholzschachteln, und ich wurde unruhig: gab es da nicht eine ganz hervorragende Serie mit illustrierten Sprichwörtern, eine Serie mit alten Trachten! Nur die französische „Haushaltware“ war wieder armselig bescheiden, mutmaßlich, weil auch da eine Art Monopol regierte. Die Schweiz bot eine Unfall-Serie an, die beim Hochstand der Schweizer Gebrauchsgraphik natürlich nicht mehr überraschte. Und nun kam Italien mit seinen Cerinis, seinen kleinen feinen dünnen angenehmen Wachsstäbchen: das sah ich Serien mit den ganzen berühmten antiken Bauten Italiens, Serien mit großen Städtebildern, sah vom Tempel in Paestum bis zur Engelsburg am Tiber alles an großer Kunst auf dem Stiefel. Auch die von der Wirtschaft zu Werbezwecken in Auftrag gegebenen Cerini-Schachteln – die ja alle etwas kleiner sind als unsere deutschen Streichholzschachteln – waren zu einem Teil gut und erfreulich gestaltet. Das Netteste aber waren Cerini-Schächtelchen mit brillant gedruckten Spielkarten drauf.

Spanien bringt auf seinen Wachshölzer-Schächtelchen apart gedruckte Trachtenserien und alte Moden: ganz entzückend anzusehen. Aber nicht nur das: öffnet man die Schächtelchen, so findet man grasgrüne Wachsstäbchen und – ich lüge nicht! – vergoldete Schwefelköpfchen! Was will man mehr? ... Die Ungarn machen keine witzlosen Streichholzschachteln und auch die Holländer nicht. Ich habe es gesehen. Und Chruschtschows UdSSR zeigt auf seinen Schachteln einmal nicht Hammer und Sichel, sondern sehr fein gedruckte alte Kreuzstichmuster, so entzückend gemacht, daß man schnurstracks gen Moskau wallfahrten und den bösen Russen dies und jenes abbitten möchte. Ein amerikanischer Alaska-Grill läßt sich geradezu vornehme Streichholz-Heftchen machen, und Hollywoods Angeberrestaurant La-Rue am Sunset-Boulevard ebenfalls: man sträubt sich, diese sauberen Packungen zu verbrauchen. Mexiko hat als einziges Land der Erde doppelt so große Schachteln wie wir in Deutschland und zeigt darauf alte Gemälde. Das Wachs ist weiß, das Schwefelköpfchen blau.

Andere USA-Schachteln zeigen Zigarettenpackungen. Schwedens „Säkerhetstäckor“ sind wieder mehr auf den Gebrauch eingestellt, dafür muß man sagen, daß Schweden 80% aller Streichhölzer der Welt herstellt! ... Das *kleinste* Streichholz-Etui von den Western-Airlines in USA enthält zehn Zündstäbchen und ist 5 cm lang und 1,5 cm breit. Das *größte* Zündholz-Etui kauft man in Nord-Irland, es enthält 250 Zündstäbchen und ist 40 cm lang und 5 cm breit. Mir sind vor Staunen die Augen übergelaufen.

Und auch hier beim Gymnasiasten Frieder das Sammelprinzip: Man macht seine Leidenschaft bei allen erreichbaren Leuten bekannt und wartet dann einige Jahre ab. Frieder bekommt aus allen Teilen der Welt Streichholz- oder Wachsstäbchenpackungen geschickt, er bedankt sich jedesmal herzlich, und dann sagt es einer dem anderen, und Frieder organisiert und gibt höflich Aufträge, und so kommt eben eines zum anderen. Kein Freund Frieders, kein Freund der Familie, der ins Ausland zu fahren wagte, ohne an Frieders Sammlung zu denken.

Sollen wir nach diesem interessanten Sammelstadium noch von der Sammelqual unserer Teenager reden und von Autogrammen? Ich mag nicht. Ich denke an die Autogramme mancher höheren Töchter, die sie sich von Filmstars erbettelten, und dabei ist mir nicht ganz wohl. Also: reden wir nicht darüber. Sammeln – als Steckenpferd gedacht – kennt höhere Ziele.

50 Hoesch AG Westfalenhütte

27. 9. 1963 Johann Görges, Kauenwärter

40 Hoesch AG Bergbau

1. 9. 1963 Johann Zittrich, Angestellter
Schachtanlage Emil-Emscher

8. 9. 1963 August Lau, Hauer
Schachtanlage Fritz-Heinrich

26. 9. 1963 Gustav Hüsken, Lokführer
Schachtanlage Radbod

28. 9. 1963 Wilhelm Weber, Maschinenputzer
Schachtanlage Emil-Emscher

Hoesch AG Westfalenhütte

1. 9. 1963 Wilhelm Wiener, Schichtmeister

11. 9. 1963 Leo Erdmann, Kolonnenführer

20. 9. 1963 Karl Schulte, Badewärter

21. 9. 1963 Franz Luzinski, Kolonnenführer

26. 9. 1963 Georg Meya, Schlosser

Hoesch AG Rohrwerke

22. 9. 1963 Erich Müller, Werkmeister

25 Hoesch AG Bergbau

3. 5. 1963 Wilhelm Klostermann, Lehrhauer
Schachtanlage Kaiserstuhl

9. 7. 1963 Leo Leinweber, Lehrhauer
Schachtanlage Kaiserstuhl

1. 9. 1963 Erich Behrend, Hauer
Schachtanlage Fritz-Heinrich

1. 9. 1963 Hans Rüsse, Schlepper
Schachtanlage Kaiserstuhl

2. 9. 1963 Hermann Maring, Vorarbeiter
Schachtanlage Fritz-Heinrich

2. 9. 1963 Franz Pretz, Hauer
Schachtanlage Emil-Emscher

2. 9. 1963 Gustav Schöler, Ofenmüller
Kokerei Kaiserstuhl

9. 9. 1963 Walter Karjetta, Bergmann
Schachtanlage Fritz-Heinrich

9. 9. 1963 Paul Pruchhorst, Maschinist
Kokerei Kaiserstuhl

14. 9. 1963 Hans Guttmann, Hauer
Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur

14. 9. 1963 Walter Wappler, Hauer
Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur

15. 9. 1963 Albert Koppelberg,
Grubenhandwerker
Schachtanlage Fritz-Heinrich

24. 9. 1963 Walter Mey, Schachtaufseher
Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur

28. 9. 1963 Fritz Klosterkamp, Masch.-Hauer
Schachtanlage Radbod

30. 9. 1963 Helmut Funk, Hauer
Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur

Hoesch AG Westfalenhütte

1. 9. 1963 Karl Blume, Maschinist

1. 9. 1963 Willi Eichentropf, Schmied

1. 9. 1963 Wilhelm Marotzki, 2. Blockwalzer

12. 9. 1963 Egon Grünrock, Werkschutzmann

19. 9. 1963 Alfred Stoppe, Schlosser

28. 9. 1963 Heinz Dokter, Winderhitzerwärter

30. 9. 1963 Alfred Seiffert, Oberwerkschutzmann

Schmiedag AG

1. 9. 1963 Heinrich Stemm, Kalkulator

2. 9. 1963 Hugo Völker, Presser
Werk Grüntal

23. 9. 1963 August Klute, E.-Schweißer
Werk Lange

Maschinenfabrik Deutschland AG

8. 9. 1963 Walter Nicklaus, Gußputzer

12. 9. 1963 Michael Wessollek, Schmied

Trierer Walzwerk AG

12. 9. 1963 Alois Bales, Arbeiter
Werk Trier

12. 9. 1963 Niklaus Thörnich, Metallschneider
Werk Trier

14. 9. 1963 Heinrich Anton, Beizer
Werk Trier

Rheinischer Vulkan Chamotte- und Dinaswerke mbH

1. 9. 1963 Josef Keul, Tongräber

Anglerpech

„Packen Sie alles zusammen, was Sie da haben“, sagte Paul Bumke, „den dicken Hecht da hinten, den achtpfündigen Karpfen, die sechs Schleien, den fetten Aal, die sieben Forellen und den dicken Lachs.“

Der Fischhändler Döbel fragte erstaunt: „Sie geben wohl ein Festessen?“ „Mitnichten“, sagte Herr Bumke. – „Wozu brauchen Sie dann die Fische?“

„Zum Angeln, lieber Döbel, zum Angeln.“

„Das verstehe, wer will.“ Paul Bumke lachte: „Sie werden es sofort verstehen. Hier habe ich 20 Schachteln Fischköder. Ich fabriziere sie selbst. Es sind gewöhnliche Semmelbrösel mit Schweizer Käse gemacht. Wenn ich das darauf schreibe, kauft sie kein Mensch auch nur für zehn Pfennige. Darum habe ich ihn Bumkes verbesserten Geheimköder ‚Anglerneid‘ genannt. Jetzt kostet die Schachtel drei Mark.“

„Für drei Mark kauft keiner den Käse!“

„Was das Auge sieht, glaubt das Herz. Jetzt setze ich mich mit diesen Fischen hier ans Ufer der Leim und angle. Fische locken Leute. Allen erzähle ich, daß ich die Fische mit meinem Geheimköder fing. Sie werden sehen, wie die Leute das Zeug kaufen ...“

Herr Bumke saß an der Leim und angelte. Neben ihm im Netz lagen im Ufergras der dicke Hecht, der schwere Karpfen, die sechs Schleien, die sieben Forellen, der fette Aal und der dicke Lachs. Viele Leute hatten sich eingefunden und starrten neiderfüllt auf die gute Beute. Einer von ihnen, einer mit Angel und leerem Netz, trat zu Bumke und fragte: „Was machen Sie hier?“ – „Ich angle.“

„Mit Erfolg?“ – „Wie Sie sehen!“

„Das haben Sie alles hier herausgeangelt?“

„Da staunen Sie, was?“ sagte Herr Bumke. Er sah seine Stunde kommen:

„Das macht nur mein Köder.“ – „Womit ködern Sie?“

„Mit Bumkes verbessertem Geheimköder Anglerneid!“

„Darauf hat der Hecht angebissen?“

„Der Hecht und der Karpfen, der Aal und die sieben Schleien“, sagte Herr Bumke, „an Fischen hast du niemals Mangel, führst Bumkes Köder du am Angell! Leider ist das Zeug sündteuer. Drei Mark die kleine Schachtel. Aber es lohnt sich. Drei Mark der Köder und für 30 Mark Fische. Wenn ich Ihnen als Petrijünger gefällig sein darf – ich habe noch ein paar Schachteln da, ich lasse sie Ihnen gern ab.“



Der Fremde schien anzubeißen. Aber er vergewisserte sich zuvor nochmals:

„Diese Fische haben Sie alle hier an dieser Stelle herausgezogen?“

„An dieser Stelle. In knapp zwei Stunden.“ Die Zuschauer rückten interessiert näher.

„Also gut – dann nehme ich sie“, sagte der Fremde mit der Angel entschlossen.
 „Eine Schachtel? Zwei Schachteln? Drei Schachteln?“
 „Was für Schachteln?“
 „Bumkes verbesserten Geheimköder Anglerneid!“
 Der Fremde war wie verwandelt. „Was geht mich Ihr Köder an? Die Fische nehme ich.“
 „Ich verkaufe doch keine Fische!“ rief Bumke empört.
 Der Fremde lachte: „Wer spricht vom Verkaufen? Ich nehme die Fische ohne Bezahlung.“
 „Mit welchem Recht?“
 Der Fremde sagte: „Ich bin der alleinige Pächter dieses Fischwassers.“

Hans April

Nicht stören - Sitzung!

Sitzungen sind die Rendezvous des Atomzeitalters, die Schäferstündchen derer, die nicht mehr der Aphrodite, sondern der Rendite huldigen. Auf ihnen findet der innerlich tief vereinsamte Mensch der Gegenwart Geselligkeit und Nestwärme.

Bedauerlicherweise leiden fast alle Sitzungen unter einem inneren Zwiespalt: Man setzt sich nämlich meist zusammen, um sich auseinanderzusetzen. Daher enden auch manche Sitzungen mit Handgreiflichkeiten, die am folgenden Tag von der Oppositionspresse ausgeschlachtet werden.

Die meisten Sitzungen finden allerdings in einer gesetzten Atmosphäre statt. Das ist ganz natürlich, da Sitzungen, wie schon ihr Name sagt, sitzend vorgenommen werden, und da diese Körperhaltung heftigen Gemütsbewegungen vorbeugt. Daher auch der angenehme, schlafähnliche Zustand, in dem sich viele Sitzungsteilnehmer befinden.

Es gibt außerordentliche Sitzungen, ordentliche Sitzungen und Routinesitzungen. Ordentliche Sitzungen und Routinesitzungen unterscheiden sich nur darin voneinander, daß die letzteren noch häufiger geschwänzt werden.

Außerordentliche Sitzungen werden anberaumt, wenn es gar nicht mehr anders geht, oder wenn man seiner Frau nicht sagen will, daß man schon wieder zum Skat eingeladen ist. Am außerordentlichsten sind sogenannte Gipfelkonferenzen. Sie gleichen den Konjunktionen erdferner Gestirne, gleich diesen finden sie in höchsten Regionen statt, und wie diese werden sie von Sternguckern auf allen Kontinenten beobachtet und gedeutet. Manchmal gucken allerdings auch die Sterndeuter in den Mond.

Sitzungen, die tagelang dauern, heißen Tagungen, ihre fröhlichen Verlängerungen bis in den frühen Morgen Übernachtungen. Sitzungen, bei denen der ganze Saal voll von Zigarrenrauch ist, nennt man dagegen Vollversammlungen. Es gibt auch Leute, die ständig sitzen. Das sind die Ausschüsse. Man darf sie jedoch nicht mit dem Ausschuß der Gesellschaft verwechseln, der ebenfalls ständig sitzt.

Jede Sitzung, sogar eine Narrensitzung, verläuft nach einem strengen Ritus. In Fachkreisen nennt man das Tagesordnung. Eine Tagesordnung bietet die Möglichkeit, alles das wegzulassen, was man lieber nicht besprechen möchte. Dafür dient dann der Punkt „Verschiedenes“, der allerdings stets unter Zeitdruck erledigt wird, weil die Delegierten bereits nervös auf die Uhr schauen, um ihren Zug nicht zu verpassen. Darum wird auch der Punkt „Verschiedenes“ meist vom Vorsitzenden wegen fehlender Wortmeldungen vorzeitig abgebrochen. Oft führen Sitzungen auch zu Ergebnissen. Diese werden dann im Protokoll festgehalten. Auch wenn keine Ergebnisse erzielt worden sind, muß ein Protokoll angefertigt werden. Deshalb ist der Protokollführer der bedauernswerteste Mensch auf einer Sitzung. Es sei denn, er ist ein erfahrener Protokollführer. Dann nämlich fragt er hinterher einfach den Vorsitzenden, was eigentlich bei der Sitzung herausgekommen ist. Wodurch absolute Übereinstimmung des Sitzungsergebnisses mit den Absichten der Veranstalter gewährleistet ist.

Hans Lücke

Faustisches Streben

Mitunter, mitten im Gedränge,
 verspürt der Mensch des Daseins Enge,
 sehnt sich nach grenzenlosen Weiten
 und hat den Wunsch, sich auszubreiten.

Da keine Weiten auf ihn warten,
 dringt er zunächst in Nachbars Garten
 und schleicht sich auf verborgenen Wegen
 in das Ressort seines Kollegen.

Er mischt sich ein in dies und das,
 versteht von allen Dingen was
 und wirft dem Nachbarn heimlich Steine
 vor seine ahnungslosen Beine.

So drückt er mit geübter Hand
 den Armen langsam an die Wand,
 bis er den kürzeren gezogen.
 – Das ist die Kunst der Ellenbogen.

aladin



Foto-Wettbewerb



1

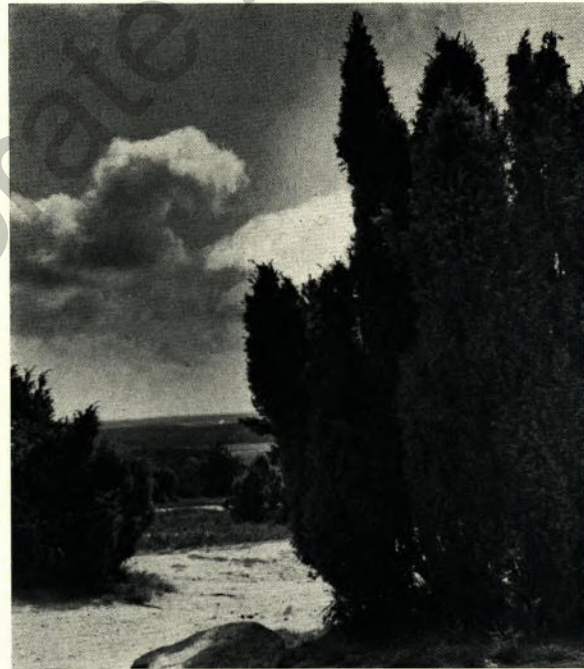
**UNSER
SEPTEMBER-THEMA:
„IM WALD UND
AUF DER HEIDE“**

- | | | |
|---|------------------|--------------------------------|
| 1 | Manfred Oshowski | Hoesch AG Westfalenhütte |
| 2 | Paul Langmann | Maschinenfabrik Deutschland AG |
| 3 | Heinz Diek | Hoesch AG Westfalenhütte |
| 4 | Wilhelm Bertram | Schmiedag AG |
| 5 | Friedrich Dietz | Hoesch AG Westfalenhütte |

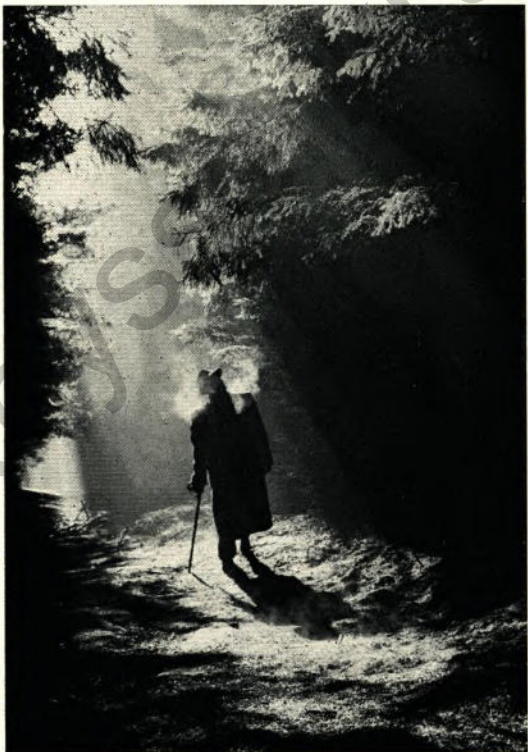
Für den WERK UND WIR-Fotowettbewerb bitten wir unsere Leser, bis zum 3. Okt. 1963 Aufnahmen zu dem Thema „Aus der Welt unserer Kinder“ und bis zum 3. Nov. 1963 zu dem Thema „Wir basteln für den Weihnachtsmann“ einzusenden



2



3



4



5

