



WERK und WIR

8

1959



Titelbild: Durch das weitverzweigte Erzeugungsprogramm ist Hoesch eng mit dem Automobilbau verbunden. Es mag kaum ein deutsches Auto geben, an dessen Entstehen Hoesch nicht Anteil hätte. Und es wirkt wie ein Symbol, wenn das Hoesch H am Schaft des Dortmunder Fernsehturms über die zahllosen Wagen leuchtet, die vor der Dortmunder Bundesgartenschau parken.



Rückseite: Ein bedeutender Zulieferer der Automobilindustrie ist die Schmiedag. Sie schmiedet, gießt und preßt eine Vielzahl lebenswichtiger Kraftfahrzeugteile. Auch mit diesem Gegenschlaghammer, an dem Walter Opitz und Engelbert Pagendarm arbeiten, werden vor allem Teile für den Automobilbau geschmiedet.

WERK *und* WIR

Inhalt

255	Weite Welt und enge Straßen
257	Hoesch und das Kraftfahrzeug
276	Die Hoesch Gesellschaften und ihre Erzeugnisse
279	Hoesch und die Straße
283	Schmunkeln gestattet
286	100 Jahre Werk Federstahl Kassel
291	Sicherheit statt Chaos
292	Alfred Berndsen zum 65. Geburtstag
292	Passiert – notiert – fotografiert
293	50 Jahre bei uns
294	Jubilare
295	Fotowettbewerb

WERK *und* WIR

Eine Zeitschrift für die Mitarbeiter und Freunde der Hoesch Aktiengesellschaft. Herausgeber: Hoesch Aktiengesellschaft Dortmund. Verantwortlich: Dr. jur. Harald Koch. Schriftleitung: Johannes Hoischen

und Erhard Jahn. Anschrift der Schriftleitung: Dortmund, Eberhardstraße 12. Telefon: 8941. Fernschreiber: 0822294, 0822123. Druck: M. DuMont Schauberg, Köln. Wörtlicher 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: Titelbild und Farbinnenseite: Manfred Kampmann, Dortmund. Rückseite und drei Farbinnenseiten: Erich Kreuzner, Dortmund. Schwarz-Weiß-Aufnahmen: dpa; Hering, Kampmann, Korte, Kreuzner, Schröder, Steffen, alle Dortmund. Die Aufnahmen aus den Automobilwerken stellten uns deren Pressestellen zur Verfügung. Die Zeichnungen fertigte Ulrik Schramm, Feldafing (Obb.). Grafische Gestaltung: Harry Esser, Dortmund.

Weite Welt enge Straßen



Schon vor vier Jahren berichteten wir in *WERK UND WIR* anlässlich der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main, wie eng Hoesch durch sein weitverzweigtes Erzeugungsprogramm mit der Automobilindustrie verbunden ist. Das war 1955 – in jenem Jahr, in dem erstmals mehr Personenwagen als Krafträder zugelassen wurden. Seitdem hat die Motorisierung in einem Maß zugenommen, wie es selbst kühnste Optimisten nicht erwartet hätten. An dieser Entwicklung haben auch die Hoesch Werke teil, denn mit der hohen Qualität ihrer Erzeugnisse wirkt auch Hoesch ständig an der Verbesserung der deutschen Automobile mit. Daß sich in den vergangenen vier Jahren diese feste Verbindung mit dem Automobilbau nicht gelockert hat, sondern – wenn möglich – noch enger geworden ist, wollen wir in diesem Heft unseren Lesern anlässlich der Internationalen Automobil-Ausstellung 1959 vor Augen führen und damit beweisen, daß heute mehr als je zuvor der Satz gilt: Was immer Sie fahren – Hoesch ist dabei!

Man kann den Automobilbau durch verschiedene Brillen ansehen: durch die volkswirtschaftliche, die erkennen läßt, wie stark die hohen Produktionszahlen in der Automobilindustrie die Konjunktur stützen; durch die verkehrstechnische, in der für die vielen Autos zu wenig neue Straßen erscheinen und durch die private, in der der Wunsch ungezählter Menschen nach einem Kraftfahrzeug deutlich wird.

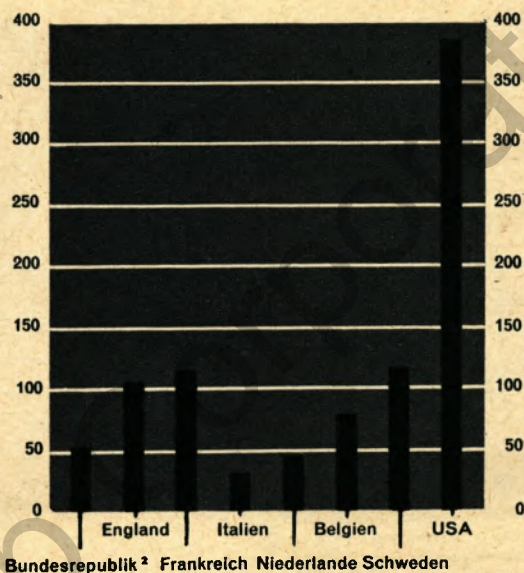
Schauen wir zunächst durch die Brille des Volkswirtschaftlers. Deutschland hat im vergangenen Jahr rund 1,5 Millionen Kraftwagen gebaut und damit seine Erzeugung im Vergleich zu 1957 um 25 v.H. gesteigert. Das Ergebnis: die Bundesrepublik liegt hinter den USA (mit 4,2 Millionen Fahrzeugen 1957) an zweiter Stelle in der Welt. Hinter Deutschland folgen Großbritannien mit 1,4 und Frankreich mit 1,1 Millionen neuen Fahrzeugen im Jahre 1958. Jedes zweite der in Deutschland erzeugten Fahrzeuge fand 1958 außerhalb unserer Grenzen seinen Käufer, und das bedeutet, daß sich die Ausfuhr gegenüber dem Vorjahr sogar um 25,5 v.H. erhöht hat. Auf diese Weise sind

rund 3,8 Milliarden Mark an Devisen in unser Land geströmt. Sie haben entscheidend dazu beigetragen, daß die Bundesrepublik eine aktive Handelsbilanz hat, das heißt, daß unsere Ausfuhr die Einfuhr überwiegt. Größter Abnehmer unserer deutschen Autos sind nach wie vor die USA: jeder fünfte ausgeführte Wagen wird dorthin verkauft. Die anderen Kunden deutscher Wagen leben in 136 Staaten.

Wie ist es zu diesem unvergleichlichen Aufschwung der deutschen Automobilindustrie gekommen? Ein Blick durch die Brille der vielen einzelnen Käufer eines motorisierten Fahrzeugs gibt uns schnell und leicht Aufschluß. In den vergangenen zehn Jahren hat die Motorisierungswelle nach und nach alle Bevölkerungsschichten erfaßt. Der Wunsch nach einem eigenen motorisierten Fahrzeug, über das man selbständig verfügen kann, wurde immer lauter. Der Motorroller befriedigte ihn zunächst. Dann wurde das Moped eingeführt. Mit ihm konnten alle Rekorde des Kraftradgeschäftes gebrochen werden. Mit den Jahren wuchsen die Wünsche. Sie lauten nun: Motorisierung mit Bequemlichkeit. Man verlangt ein Dach über dem Kopf und Platz für die Familie. Der Kleinwagen begann seinen Siegeszug. Schon 1955 wurden zum erstenmal mehr Personenkraftwagen als Krafträder zugelassen. Zwei Jahre später überstieg die Zahl der zugelassenen Personenkraftwagen bereits die der Krafträder und Mopeds zusammengenommen. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Zahlen über die Motorisierung unserer Belegschaftsmitglieder. Im Geschäftsjahr 1957/58 fuhren von je 1000 Mitarbeitern 38 einen eigenen Wagen, 39 ein Motorrad und 56 ein Moped. Im Jahr zuvor zählte man erst 26 Autos und 37 Motorräder, dafür aber 65 Mopeds je tausend Mitarbeiter. Zweifellos ist der Bedarf an Kraftwagen in Deutschland noch lange nicht gedeckt. Obwohl die Zahl der Kraftwagen in Westdeutschland im Vergleich zu allen anderen europäischen Ländern seit Jahren relativ am stärksten zugenommen hat, ist die Kraftwagendichte (Zahl der Fahrzeuge auf 1000 Einwohner) noch verhältnismäßig gering. Die höchste Kraftwagendichte in Europa weisen Schweden, Frankreich und England auf. In jedem dieser drei Länder entfallen mehr als hundert, das sind mindestens doppelt soviel Kraftwagen auf tausend Einwohner wie in der Bundesrepublik. Trotzdem dürfte der Kraftwagenbestand auch in diesen Ländern noch nicht gesättigt sein. Denn es gibt kaum einen Menschen, der nicht ein eigenes Fortbewegungsmittel haben möchte. Für die Bundesrepublik hat das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung errechnet, daß im Jahre 1967 voraussichtlich mehr als sieben Millionen Kraftwagen (gegenüber 3,1 Millionen im Jahre 1957) laufen werden.

Kraftwagendichten (Zahl der Kraftwagen¹ auf 1000 Einwohner) in verschiedenen Ländern Europas und den USA

Am Jahresanfang 1957



Bundesrepublik² Frankreich Niederlande Schweden

Quellen: Statistisches Bundesamt - Verband der Automobilindustrie e. V. - ¹ Nur in Betrieb befindliche Kraftwagen. - ² Ohne Saarland und Westberlin.

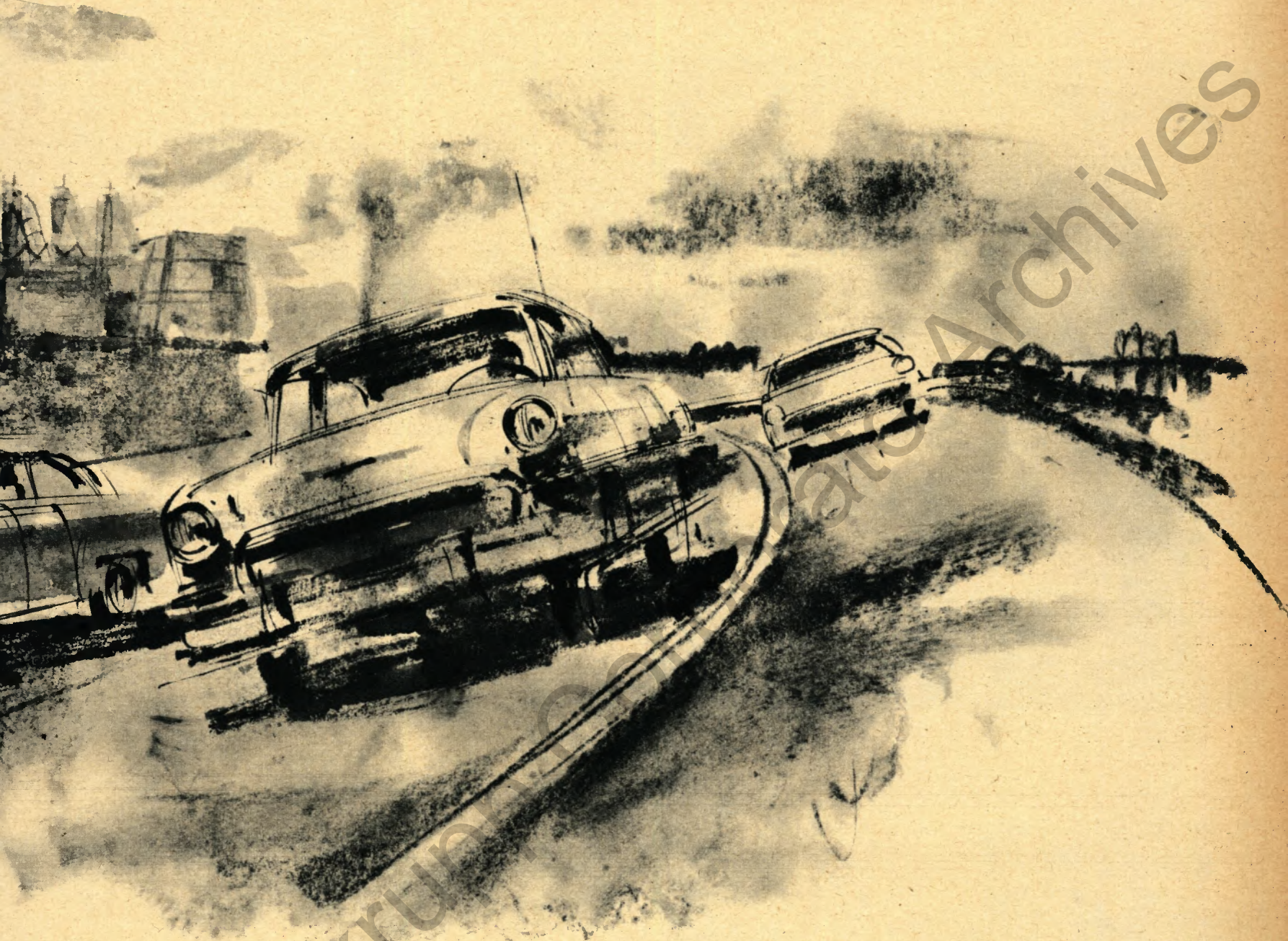
Diesen für den einzelnen wie für die Volkswirtschaft so überaus günstigen Aussichten stehen die beengten Straßenverhältnisse als stärkstes Hindernis einer zukünftigen guten Entwicklung entgegen. Das Fehlen von Abstellplätzen, die überfüllten Straßen in den Stadtkernen und die Stauungen auf den Autobahnen hemmen den Straßenverkehr. Diese Entwicklung besitzt zweifellos ihre Gefahren.

Die derzeitige wirtschaftliche Lage ist nicht unerschütterlich, und sollte die gute Konjunktur abflauen, wird es gelten, die Bereiche der Wirtschaft zu fördern, in denen die Bedarfsreserven groß sind und die einen besonders nachhaltigen Einfluß auf die Gesamtbeschäftigung ausüben.

In den USA gingen im Jahre 1957 8,8 Milliarden Dollar an Sonderabgaben des Kraftverkehrs ein. Im gleichen Zeitraum wurden nicht weniger als 8,6 Milliarden Dollar für den Straßenbau aufgewendet. Dieses Musterbeispiel konsequenter Zweckbindung sollte in der Bundesrepublik ebenso wie in den anderen westeuropäischen Ländern Schule machen. Denn der Kraftverkehr ist mehr als nur Diener der Wirtschaft - er ist ihr Schrittmacher.



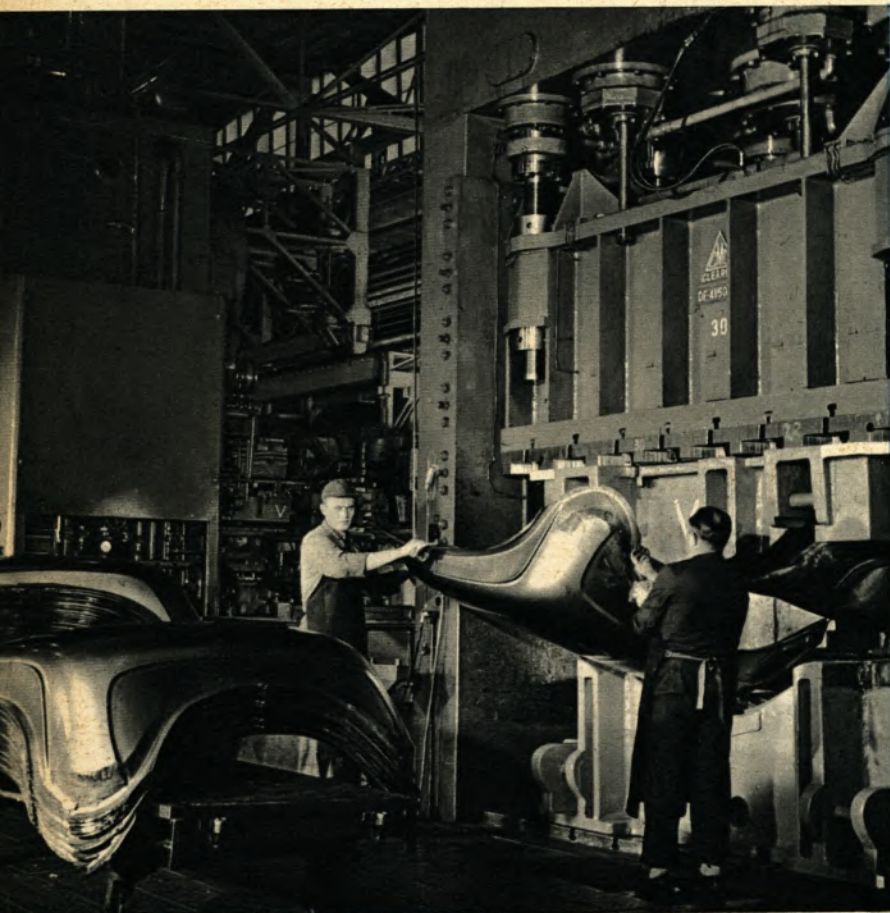
Hoesch und das Kraftfahrzeug



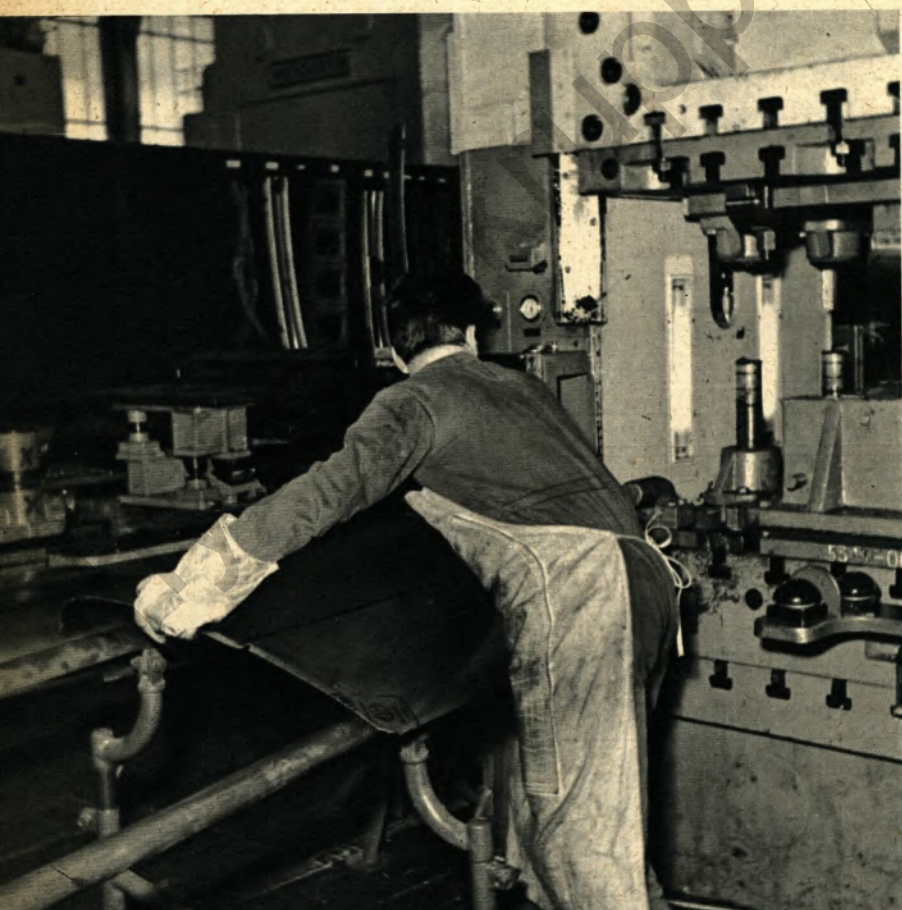
Wieder hat sich Frankfurt am Main für den Empfang der vielen Besucher gerüstet, die wissen wollen, was die Kraftfahrzeugindustrie in diesem Herbst an Bewährtem und Neuem bringt. Der hohe Stand der Technik im Kraftfahrzeugbau gestattete es, das Schergewicht auf das zu legen, was sich bewährte. So stoßen wir weniger auf Überraschungen als auf die Früchte steter Bemühung, Vollkommenes noch vollkommener zu machen. Das Automobil unserer Tage verdankt seine vorbildliche Zuverlässigkeit zu gleichen Teilen der Sorgfalt, mit der es seine Schöpfer bauen, und der gleichbleibenden Qualität des Materials, aus dem es gebaut wird. Hoesch, nahezu jedem Zweig moderner Technik dienend, ist auch der Kraftfahrzeugindustrie seit Jahrzehnten verbunden. Diese Verbindungen sind in dem gleichen Maße gewachsen, in dem die Motorisierung zunahm. Und wenn Hoesch als maßgeblicher Zulieferer dieses lebenswichtigen Industriezweiges heute aus dem Kraftfahrzeugbau nur schwer fortzudenken ist, dann spiegelt diese Tatsache den Qualitätsgedanken, der das gesamte Schaffen im Hoesch-Kreis bestimmt.

Da stehen wir nun vor einer Vielzahl von Fahrzeugen aller Typen und Größen, aller Formen und Stärken. Dieses könnte vielleicht schon morgen unser Eigentum sein – ein Moped oder motorisiertes Zweirad, mit dem wir zur Arbeitsstätte und dann und wann ins Grüne fahren – ein Personenwagen, der unsere berufliche Tätigkeit erleichtert oder uns, unsere Familie, unsere Freunde durch die Lande trägt. Jenes wird uns nur mittelbar dienen – als Lastkraftwagen, der für uns Bedarfsgüter aller Art transportiert – als Kraftomnibus, der Dutzende Menschen schnell und bequem über kurze ebenso wie über weite Strecken befördert – als Sondernutzfahrzeug, das, um nur einige Beispiele zu nennen, ebensogut Tankwagen wie Muldenkipper, Straßenkehrmaschine wie Feuerwehrwagen sein kann.

Doch – wie immer ein Kraftfahrzeug auch aussehen, welchem Zweck es dienen mag, es gibt kaum ein motorisiertes Gefährt, an dessen Werdegang Hoesch nicht Anteil hätte.

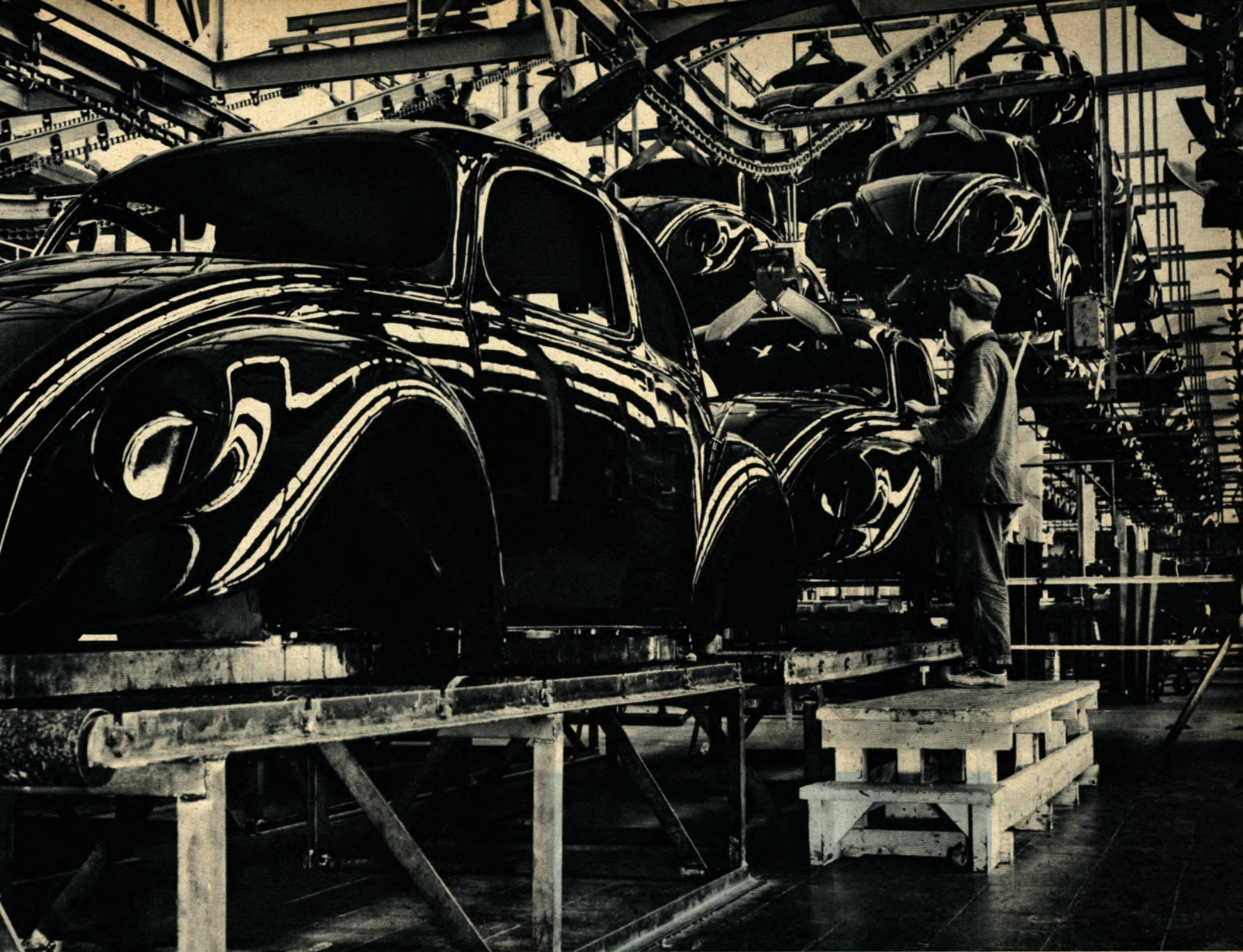


Aus hochwertigem Stahl besteht das Karosserieblech unserer Autos, denn die Automobilindustrie verlangt Karosseriebleche, die außerordentlich fest und doch leicht formbar sein sollen. Aus vielen miteinander verschweißten Einzelteilen setzt sich der Aufbau eines Wagens zusammen. Sie alle – Seitenteile, Türen, Dach, Kotflügel – werden in großen Pressen geformt. Unser erstes Bild zeigt einen Ausschnitt der Pressenstraße im Werk Sindelfingen der Daimler-Benz AG. Das zweite Bild entstand bei der Ford-Werke AG – wer genau hinschaut, erkennt auf der vorderen Ecke des Bleches das Zeichen der Westfalenhütte. Sind die Einzelteile zur Karosserie verschweißt, werden sie lackiert und warten – wie die Aufbauten unseres dritten Bildes aus dem Volkswagenwerk –, daß sie auf die Fahrgestelle aufgesetzt werden. Damit ist der lange Weg vom Erz über das Blech bis zum Fertigteil zu Ende – ein Weg, dessen längste Strecke bei der Hoesch-Westfalenhütte abgesprochen wird. Unser letztes Bild zeigt ein Walzgerüst in dem nach dem Krieg neu errichteten Kaltwalzwerk auf der Stockheide. Am Steuerstand Walter Pfahlberg, links Walzer Heinz Bobbert

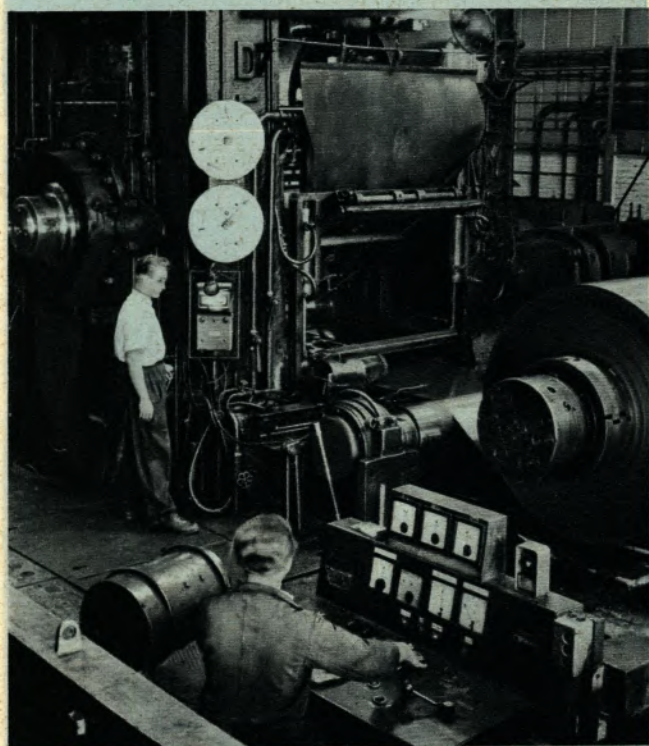


Es beginnt mit der Karosserie.

Sie besteht fast ausnahmslos aus Stahlblech, besonders Karosserieblech, an dessen Oberflächengefüge und Verformbarkeit besonders hohe Ansprüche gestellt werden. Mit gewaltigen Drücken verwandeln riesige, meist hydraulische Pressen Blechtafel nach Blechtafel in Karosserie-einzelteile: Dach, Seitenteile, Kotflügel, Kühlerverkleidung, Türen, Kofferraum und Kofferraumdeckel, Stoßstangen, Radzierkappen, verbindende Beschläge, Seiten- und Eckbleche. Bei diesen zum Teil schwierigen Verformungsvorgängen muß das Karosserieblech gehorsam „mitgehen“. Das erfordert höchste Materialgüte. Sie wurde durch enge Zusammenarbeit zwischen den Automobilherstellern und Hoesch erzielt: Ohne ihr Gleichmaß hätte man schwerlich jenen großen Anteil am Karosserieblechmarkt erringen können, den die Hoesch-Westfalenhütte seit Jahren stellt.



Hier, wo seit mehr als achtzig Jahren Stahl gewonnen und verarbeitet wird, schaffen 14000 Menschen an einem vielseitigen Erzeugungsprogramm. Sechs Hochöfen sichern eine breite Roheisenbasis. Drei Siemens-Martin-Stahlwerke liefern hochwertigen Siemens-Martin-Stahl. Im Thomas-Stahlwerk blasen neue Konverter. Das Elektro-Stahlwerk erzeugt E-Stahl für alle Anforderungen. Jüngste technische Erkenntnisse stehen im Dienste eines umfangreichen Walzprogramms. Tag und Nacht rotieren die Rollen der langen Rollgänge – auf der schweren Fertigstraße, auf der Konti-Halbzeugstraße, auf der Feineisenstraße und auf der neuen Breitbandstraße, die Bandbreiten bis 1,60 Meter ermöglicht und auf der das Breitband das letzte Walzgerüst mit einer Geschwindigkeit von 12,5 Meter in der Sekunde verläßt. Der hohe Leistungsstand dieser Anlagen sichert die Stellung der Hoesch AG als einer der großen Bandstahlerzeuger Europas.



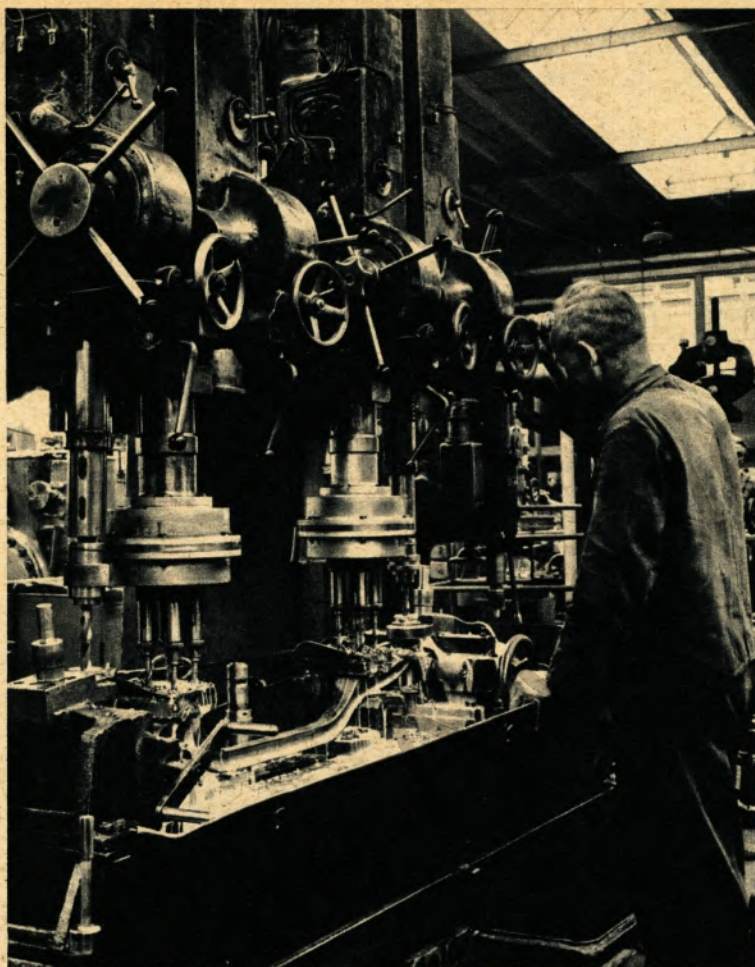
Unter der Haube des Kraftfahrzeuges – oder bei Zweirädern in den Rahmen eingebettet – schlägt das stählerne Herz: der Motor. Mit der Kurbelwelle, den Pleuellagern und den Pleuellagern. Drei-, vier-, ja fünftausendmal und öfter in der Minute wird der Explosionsdruck im Zylinderinnern wirksam und belastet 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. Man kann Kurbelwellen schmieden, und man kann sie gießen. Geschmiedet werden sie in den Gesenkschmieden 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.

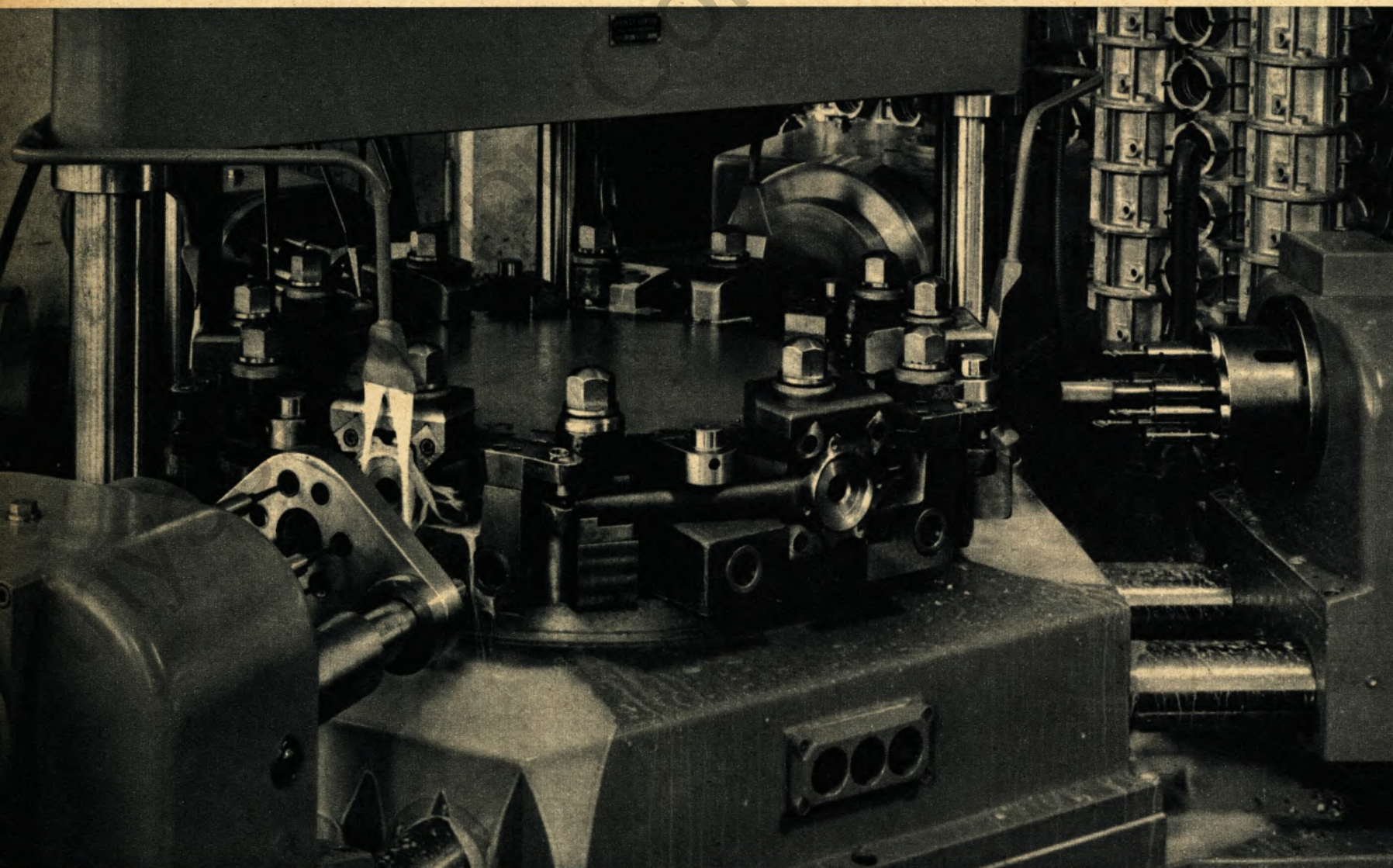
Die Schmiedag liefert sowohl Rohlinge als auch einbaufertig bearbeitete Wellen, die der Montagemeister im Automobil- oder Traktorenwerk nur noch behutsam in das Kurbelgehäuse einzusetzen braucht.

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.

Man schmiedet aber nicht nur Kurbelwellen im Gesenk. Der Schmiedehammer formt eine Viel-



1



2



3



4

zahl lebenswichtiger Kraftfahrzeugteile: Radnaben und Differentialkreuze, Nockenwellen und Achsschenkel, Kardangelenke und Pleuelstangen, 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 verschiedenster Motor- und Fahrwerksteile werden bei der Schmiedag allein als Schmiede- oder Gußstücke hergestellt.

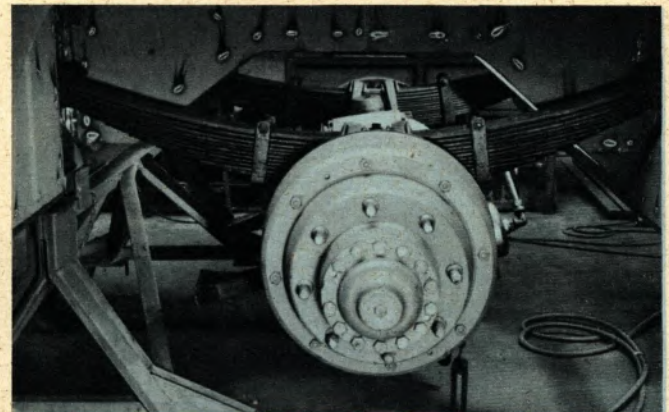
Die Schmiedag schmiedet und gießt also, aber sie preßt auch. Es gibt eine große Anzahl von Karosserie- und Fahrwerkteilen, die auf diesem Verformungswege gefertigt werden: von Achshäusern und Bremsstrommeln über Kuppelgehäusen und Kotflügelstützen, Längs- und Querträgern bis zu Stoßstangen und Traversen. Damit ist jedoch das vielseitige Erzeugungsprogramm der Schmiedag noch immer nicht erschöpft. Es umfaßt auch wesentliche Zubehörteile für den Bau von Schienenfahrzeugen: wir nennen hier nur Schrauben, Kupplungen und Zughaken. Auch werden Beschlagteile für den Weichenbau, Drehstühle und komplette Klammerspitzenverschlüsse für die Bundesbahn ebenso wie für ausländische Staats- und Privatbahnen hergestellt. Es dient dem Bergbau, der zu den Großabnehmern zählt. Es strahlt in die Bauindustrie aus. Der Hico-Schalungsträger und der Stahlrohrgerüstbau bestimmen das Gesicht moderner Baustellen. Die Schmiedag-Kleinraupe ist eines der bekanntesten modernen „Heinzelmännchen“. Und der Hansa-Einachsschlepper genießt den Ruf eines landwirtschaftlichen Universalgerätes, das seine vielseitige Arbeit in jeder Landschaft und an jedem Boden vollführt.

Viele wichtige Teile in einem Kraftfahrzeug werden bei der Schmiedag geschmiedet, gepreßt und gegossen. Unser erstes Bild läßt die Achse für einen Lieferwagen erkennen, in die Karl Biederbeck von der Schmiedag in einem Arbeitsgang zwölf Löcher an einer neuzeitlichen Spindelbohrmaschine bohrt. Unser zweites Bild ist bei der Hans Glas GmbH in Dingolfing aufgenommen: Hier werden Gesenkschmiedestücke der Schmiedag für das Goggomobil einbaufertig bearbeitet. Kurbelwellen gehören zu den wichtigsten Erzeugnissen der Schmiedag – sie werden aber nicht nur im Gesenk geschmiedet, sondern auch gegossen. Auf dem dritten Bild kontrolliert ein Facharbeiter bei DKW einen Kurbelwellenteil, und auf dem vierten wird bei Ford eine Sphäroguß-Kurbelwelle geprüft – beide hat die Schmiedag hergestellt





1



2



3



Zurück zum Kraftfahrzeug. Wir können heute auch auf weniger guten Straßen ohne Risiko zügig fahren – das soll heißen: ohne sonderliche Sorge um Querrillen, Löcher und Holperpflaster, dennoch natürlich mit jeder nur erdenklichen Rücksicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern. Unsere Automobile sind ausnahmslos sorgfältig gefedert und „schlucken“ alle Unebenheiten, ohne uns durcheinanderschütteln. Das Geheimnis guter Straßenlage sind nicht zuletzt die Federn. Neben der guten alten Blattfeder sind zwei andere Federarten gebräuchlich geworden: die Schraubenfeder und die Torsionsfederstähle. Sie verdanken ihre steigende Bedeutung vornehmlich der Tatsache, daß man, wenigstens im Personenwagenbau, weitgehend auf starre Vorder- und Hinterachsen verzichtete und statt ihrer Einzelradaufhängung und Pendelachse wählte.

Das Stichwort Federn bringt uns zu einem dritten Unternehmen des Hoesch-Kreises, das aus der deutschen Kraftfahrzeugindustrie nicht fortzudenken ist: die Hoesch Walzwerke in Hohenlimburg. Hier entstehen Federn verschiedenster Art, Stärke und Größe, wie sie die unterschiedlichen Bedürfnisse der deutschen Kraftwagenhersteller erfordern.

Der hochwertige Federstahl, der sich auf den Hohenlimburger Federstraßen zu Chassisfedern aller Art und Stabilisatoren wandelt, fehlt in keinem deutschen Kraftfahrzeug. Wenn man berücksichtigt, daß die Erzeugung des Federnwerks der Hoesch Walzwerke zu mehr als achtzig v. H. in die deutsche Kraftfahrzeugindustrie wandert und dort hilft, Straßenlage, Fahrsicherheit und Komfort maßgeblich zu beeinflussen, dann wird klar, daß Hoesch auch auf diesem Gebiet des Automobilbaus einen hohen Anteil am Ganzen hat.

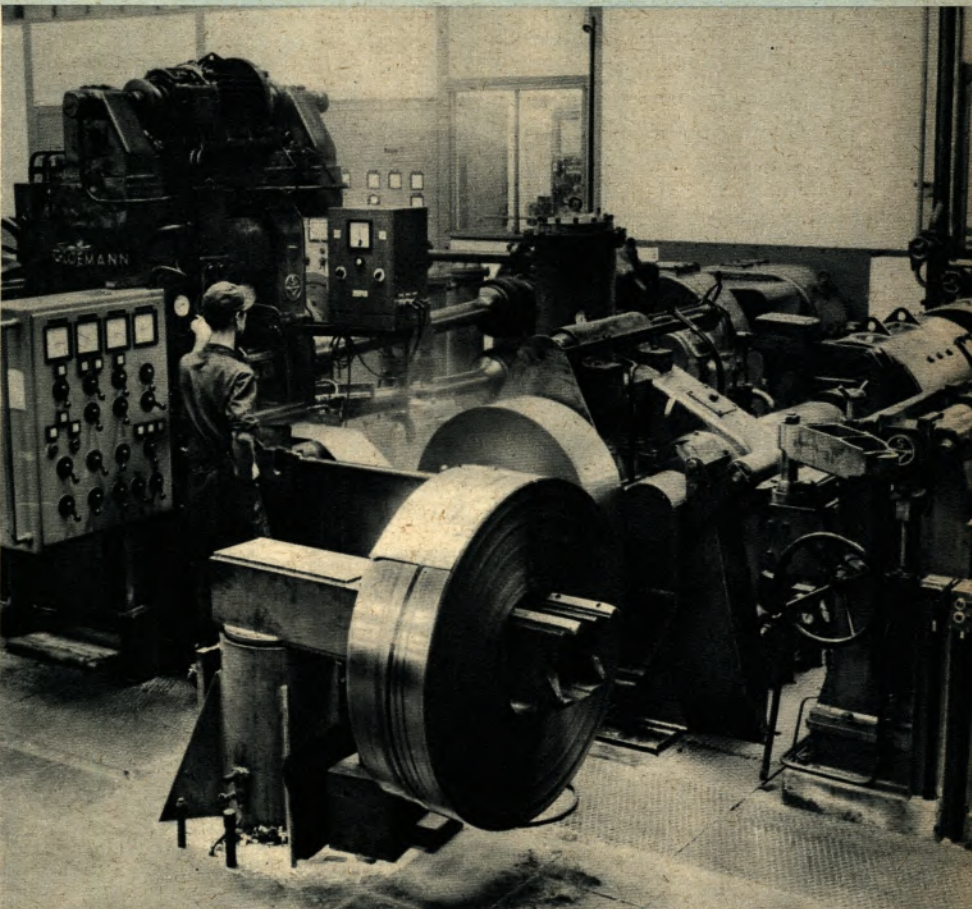
Nun ist das Federnwerk nur ein Teil der Hoesch Walzwerke. Gleich große, wenn nicht noch größere Bedeutung besitzt der Betrieb Warmwalzwerk mit der vollkontinuierlichen Mittelbandstraße. Aus dem in Hohenlimburg gewalzten Warmband entstehen sowohl Autoradfelgen wie Fahrgestell-Rohrkonstruktionen, Autositze und Türschlösser. Edelstab- und Edelbandstahl wird zu Karosserieteilen und, beispielsweise, Chassislängsträgern, Rahmenträversen und Bremsen.

Aus einer gesonderten Abteilung Zieherei erhält die Zweiradindustrie Vormaterial für Motorenteile ebenso wie für Vorder- und Hinterradnaben. Automobilindustrie und Zulieferanten fertigen aus dem Material des Ziehwerkes Stoßdämpfer und Schrauben, Muttern und Bolzen, Hebelwellen und Gabelköpfe und vieles andere.

Aus den zum Teil im eigenen Kaltwalzwerk gewalzten Bändern werden Stoßstangen und Radzierkappen, Dachholme und Scharnierteile, Zierrgitter und Deckbleche, Scheinwerferteile und Vergaserfilter sowie verschiedenartiges Zubehör hergestellt, das beim Aschenbecher anfängt und mit dem Rundfunkgehäuse noch keineswegs erschöpft ist.

Schließlich ist aus dem Hohenlimburger Betrieb noch das Kaltprofilwerk zu nennen, das zu den ständigen Zulieferern der Nutzfahrzeugindustrie gehört. Hoesch-Profile haben sich auch hier als tragende Teile einen ausgezeichneten Ruf erworben.

Löcher, Längs- und Querrinnen gehören zu den unangenehmen Alterserscheinungen vieler Straßen. Nur gut gefederte Fahrzeuge „schlucken“ diese Unebenheiten – Autos mit Federn, wie sie das Federnwerk der Hoesch Walzwerke AG herstellt. Bild 1 zeigt einen Blick in unser Werk. Nachdem die Federn sandstrahl-gereinigt sind, werden sie geprüft (rechts) und wandern dann in die Durchlauf-Lackieranlage (Karl John und Horst Waßmuth leiten die Federn weiter). In keinem deutschen Kraftfahrzeug fehlen Federn unseres Werks – ob in dem Lastwagen der Firma Faun (Bild 2), in dem Bus der Fahrzeugwerke Kässbohrer (Bild 3) oder in den Personenwagen der Daimler-Benz AG (Bild 4). Aber nicht nur Federn aller Art liefert die Hoesch Walzwerke AG dem Automobilbau. Aus den im Kaltwalzwerk (Bild 5 zeigt das neue Schloemann-Kaltwalz-Gerüst) gewalzten Bändern entstehen Stoßstangen, Radzierkappen, Dachholme, Deckbleche und vieles andere



Stetige Qualität des Bandstahls sichern die elektronisch oder mit Ultraschall gesteuerten Kaltwalzgerüste der Trierer Walzwerk AG (Bild 1). Von A bis Z – von Auspuffleitungen bis Zylinderkopfdichtungen – reichen die Zubehörteile, die aus dem Material der Trierer Walzwerke hergestellt werden. Als Radzierkappen begegnen wir dem Bandstahl beispielsweise im Volkswagenwerk wieder (Bild 2), aber auch als Stoßstange oder Scheibenwischer treffen wir ihn am Porsche Coupé (Bild 3), und auch das Gehäuse der Bosch-Scheinwerfer (Bild 4) besteht aus Hoesch-Bandstahl

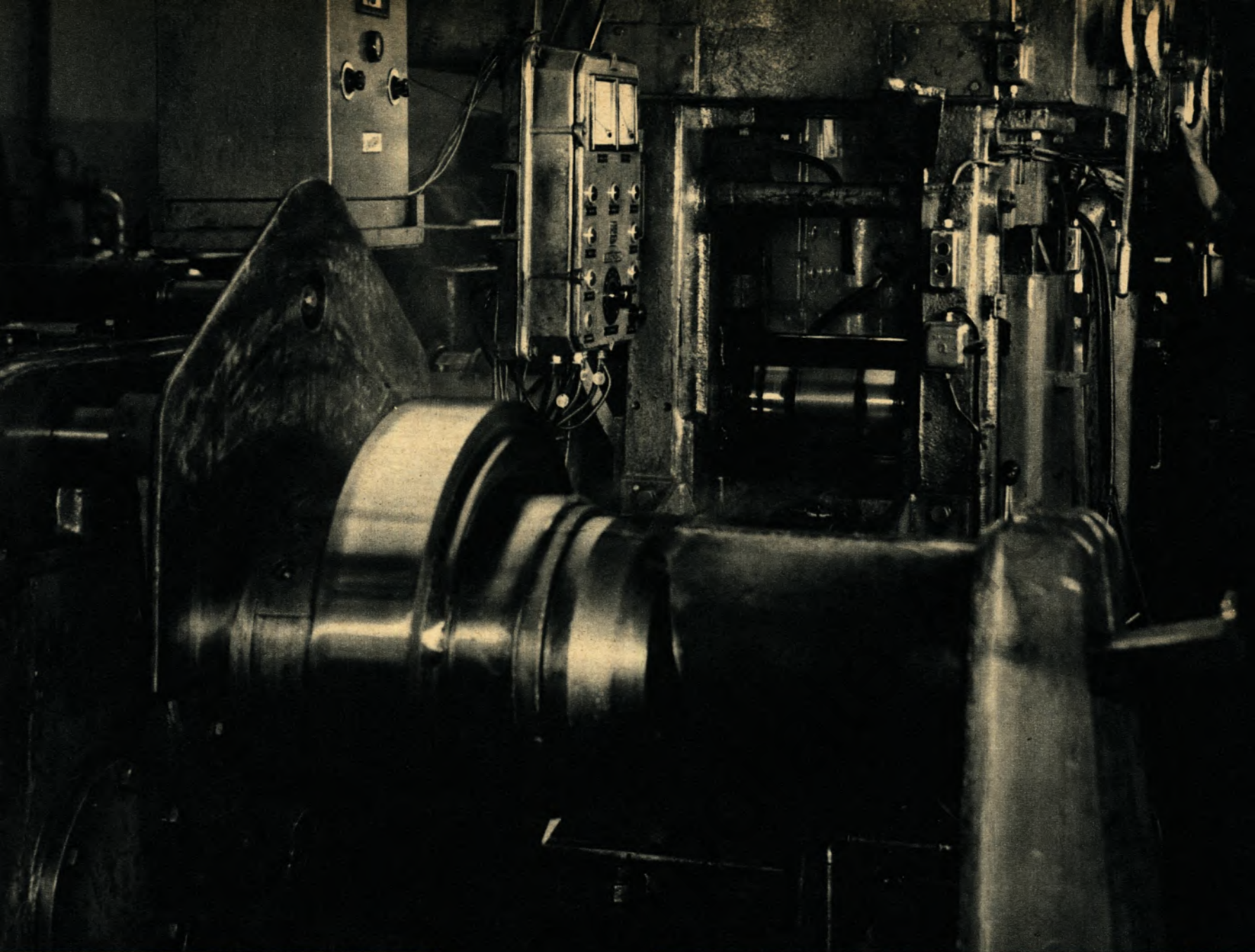
Den Reigen jener Firmen des Hoesch-Kreises, die zu den namhaften Zulieferern der Kraftfahrzeugindustrie gehören, setzen die Trierer Walzwerke fort. Grundlage der Produktion dieses bedeutenden und in hohem Maße automatisierten Kaltwalzwerkes bilden kaltgewalzte Bandstähle verschiedener Härtegrade und Güteklassen. Elektronische und Ultraschall-Steuerung sichern stetige Qualität, die den Verarbeitern eine vollautomatische Behandlung des Materials gestattet. Die hochglänzende, dichte Oberfläche des Bandstahls macht es möglich, daß Fertigteile verschiedenster Art – durch Prägen, Stanzen oder Tiefziehen –, ohne daß eine nochmalige Oberflächenbehandlung notwendig würde, hergestellt werden können. Dennoch wird mit einem großen Teil des Bandes noch mehr getan: Als Band verschiedenster Härtegrade in Thomas-, SM-, Spezialtiefzieh- und Elektrogüte wird es komplizierten Bearbeitungsprozessen unterworfen, an deren Ende sich ihm ein fast unübersehbares Ver-



wendungsgebiet eröffnet. Die Werkstoffe, galvanisch veredelt – mit Zink, Messing, Kupfer, Nickel und Zinn –, tauchveredelt – mit Zinn, Blei und Lack –, plattiert – mit Aluminium, Kupfer, Nickel, Messing und Tombak –, wandeln sich zur Konserv- und Fischdose, zum Isolierrohr, zum Spielzeug, zum Knopf, zur Schnalle, zum Kofferbeschlag, zum Beleuchtungskörper. „Triwallith“, der aluminiumplattierte Bandstahl, vereint die Beständigkeit des Aluminiums mit der Kaltbildsamkeit weichen Eisenbandes. Und P 2, PN und N 2 sind Sonderheiten, die sich in der Rundfunkröhrenindustrie durchgesetzt haben.

Etwa ein Viertel dessen, was die Trierer Walzwerke für das Kraftfahrzeug herstellen, nimmt den geraden Weg in die Automobilfabriken – mögen sie nun in Wolfsburg oder Rüsselsheim, in Köln oder Stuttgart stehen, Drei Viertel dagegen machen als Vormaterial den Umweg über die Zulieferer.

So gibt es denn auch kaum ein Zubehörteil im Kraftfahrzeug, das sich nicht bei einer Großzahl von Wagen auf den Hoesch-Ursprung, hier die Trierer Walzwerke, zurückverfolgen ließe. Armaturenteile und Scheibenwischer, Zündkerzenbestandteile und Klimaanlage mögen als Stichworte genügen. Wem das zu spärlich

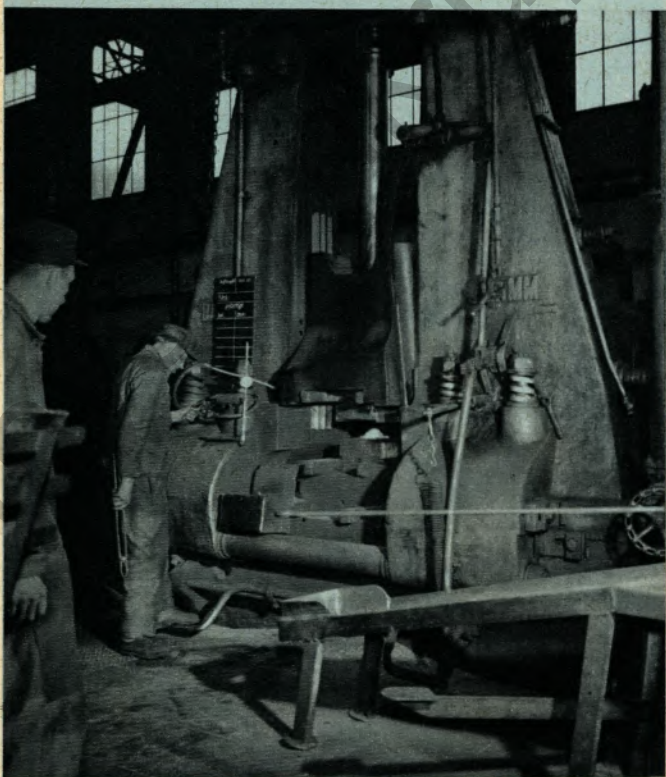


erschiene, dem könnte man das auch bei dieser Hoesch-Tochter – wie im ganzen Hoesch-Bereich – gültige „von A bis Z“ vorführen, indem man bei Auspuffleitungen begänne und bei Zylinderkopfdichtungen aufhörte.

Liebhaber technischer Feinheiten wird es darüber hinaus interessieren zu erfahren, daß in den Trierer Walzwerken besondere Lager-schalen für hochbelastete Motoren hergestellt werden, die sich auch den französischen und italienischen Markt erobern konnten. Sie bestehen aus einer mit Stahl plattierten Spezial-Aluminiumlegierung und haben speziell beim Dieselmotor – dessen Verbrennungsdrücke ja bis zu achtzig atü betragen und damit doppelt so hoch sein können wie im Ottomotor – dem alt-hergebrachten Bleibronzelager gegenüber erhebliche Vorzüge.

Ganz am Rande mag erwähnt sein, daß im Rahmen ständig forschender Weiterentwicklung auch den Trierer Walzwerken ein neuer großer Erfolg beschieden war: Platal – die Verbindung von Stahl mit Kunststoff in zahlreichen Farben und Prägungen: Kunststoffplattierte Stahlbleche und Bänder, in kontinuierlicher Fertigung erzeugt, sind Wirklichkeit geworden und werden schon bald eine nahezu unabsehbare Fülle neuer Verwendungsgebiete eröffnen.

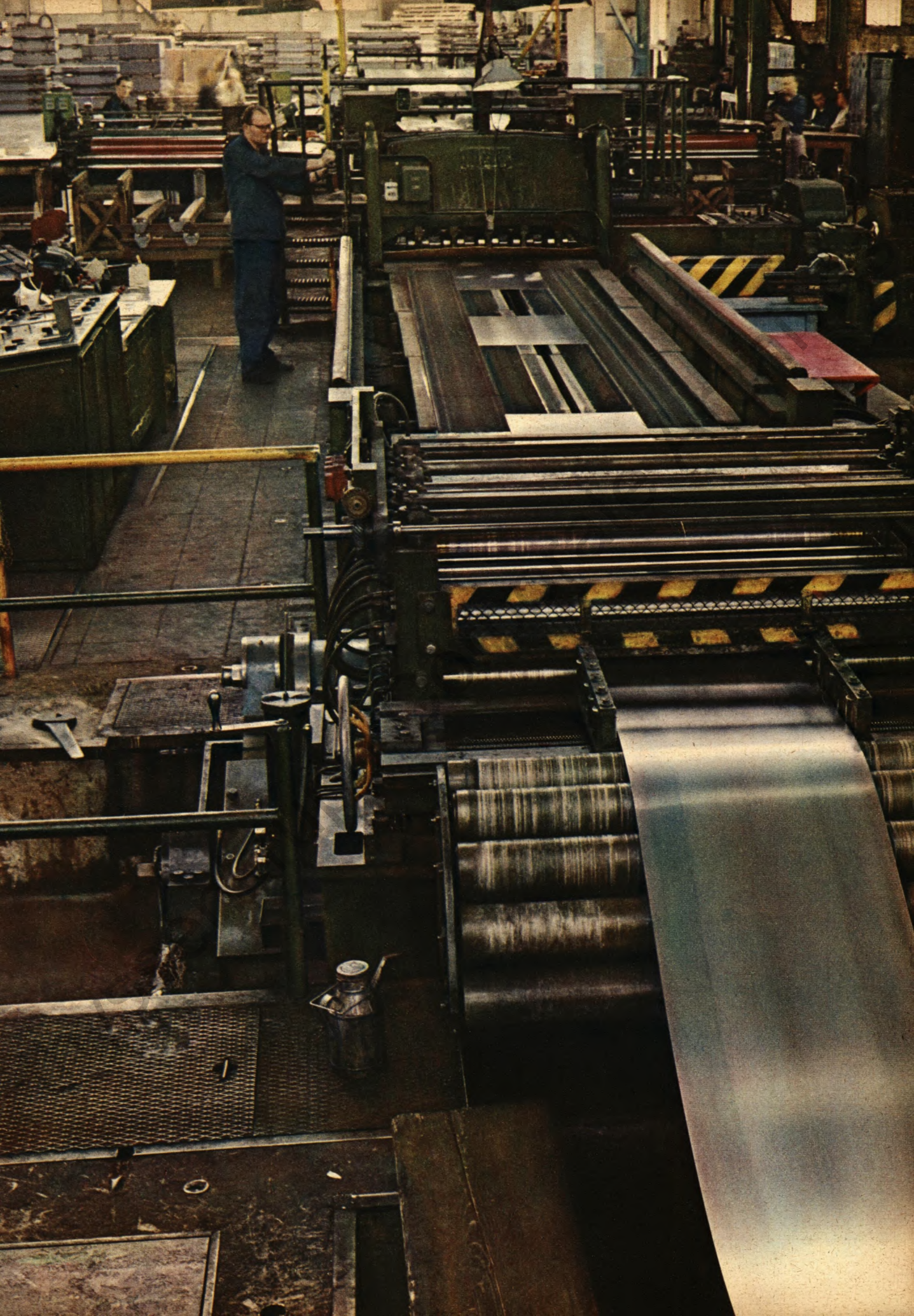




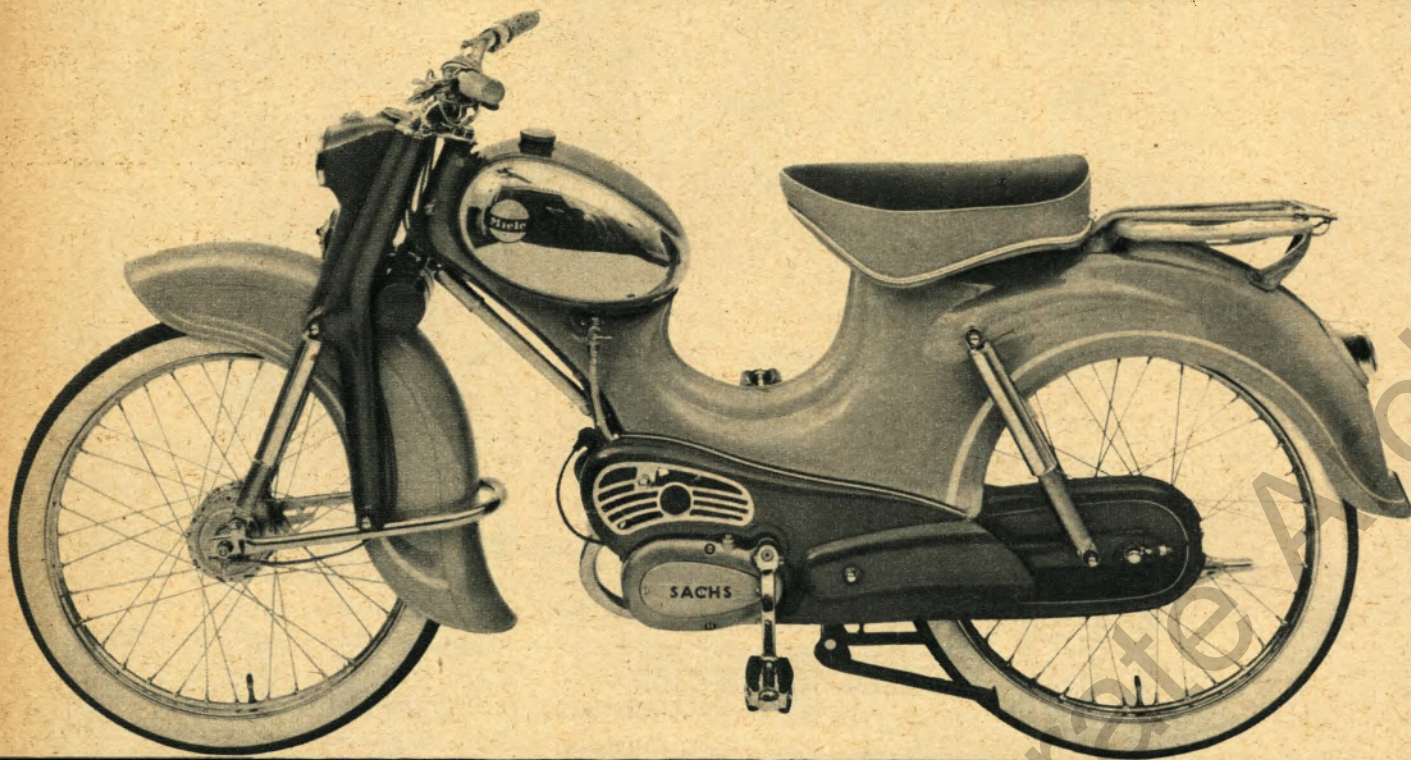
Auch die Schwinn AG in Homburg an der Saar gehört als bedeutende Gesenkschmiede zu den wichtigen Zulieferern der Automobilindustrie. Mit dem ersten Bild werfen wir einen Blick in die Bearbeitung: Klaus Wallich fräst an einer mehrspindeligen Nachform-Gesenkfräsmaschine Achsschenkel-gesenke für den Automobilbau. Unser zweites Bild zeigt einen Drei-Tonnen-Gesenkhammer, an dem Facharbeiter Bauer rotglühende Stahlblöcke zu Rohlingen schmiedet

Zu den Hoesch-Gesellschaften, die der Automobilindustrie vielfältige Schmiedeerzeugnisse liefern, gehört noch ein weiteres Werk. Es ist die Gesenkschmiede Schwinn AG in Homburg an der Saar, die nun schon länger als dreißig Jahre zu Hoesch gehört. Das Homburger Werk stellt für den Automobilbau Gesenkschmiedestücke in allen Stahlqualitäten roh und bearbeitet her. Insbesondere also Kurbelwellen, Pleuelstangen, Achsschenkel, Schwinghebel, Nockenwellen und vieles andere. Technische Genauigkeit und Zuverlässigkeit haben der Schwinn AG einen stetig wachsenden Kundenkreis gewonnen.

► Karosserieblech erfordert höchste Materialgüte. Hoesch bietet sie durch neuzeitliche Bandstraßen. Unser Bild zeigt eine Bandzerteilanlage für Kaltband im Kaltwalzwerk der Hoesch-Westfalenhütte, im Hintergrund Vorarbeiter Karl Wehrbrink



Hoesch und das Zweirad

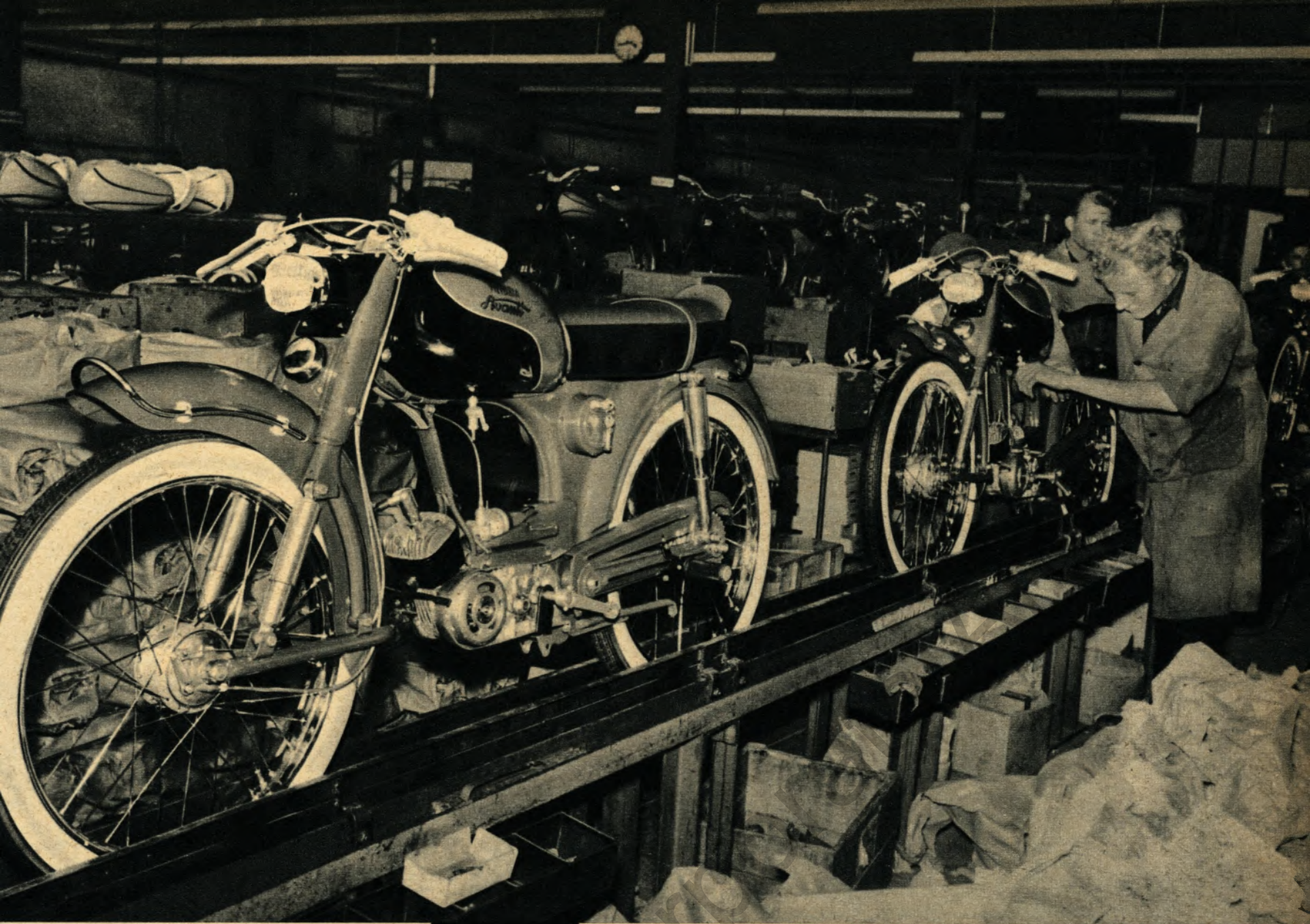


Die Motorisierungswelle nimmt mit jedem Tag zu. Zahlen, die gestern noch Gültigkeit hatten, sind heute bereits überholt. 1955 liefen in Westdeutschland rund fünf Millionen Kraftfahrzeuge. Heute fehlen nicht mehr viel an sieben Millionen: das ist eine fast vierzigprozentige Steigerung in vier Jahren! Es liegt auf der Hand, daß Hoesch an diesem technischen Wachstum entsprechenden Anteil hatte. Und wenn wir uns im Septemberheft *WERK UND WIR* des Jahres 1955 darauf beschränken, die Bedeutung der Produktion des Hoesch-Kreises für den Kraftfahrzeugbau ausschließlich am Personenkraftwagen aufzuzeigen, so mag heute eine reicher gegliederte Betrachtung den Umfang des Hoesch-Schaffens für die gesamte Kraftfahrzeugindustrie umreißen.

Wenn auch der Anteil des Personenkraftwagens an der Motorisierung immer größer wird, liegt in der Gesamtzahl aller Kraftfahrzeuge das motorisierte Zweirad doch noch an der Spitze.

Der hohe Leistungsstand der Hoesch-Walzstraßen hat Hoesch zu einem der großen Bandstahlerzeuger Europas werden lassen. Auf unserem Bild hat fertiggewalztes Band das letzte Walzgerüst der Mittelbandstraße in Hohenlünburg verlassen. Plattenbandförderer bringen es zur Haspel, auf der es zu transportfähigen Ringen aufgewickelt wird.





In der Bundesrepublik liefen vor wenigen Monaten – um in runden Zahlen zu sprechen – vier Millionen motorisierter Zweiräder: zwei Millionen Mopeds, 1,6 Millionen Krafträder und 400 000 Motorroller.

Der Rahmen eines Kraftrades ist fast immer aus Stahlrohr oder Stahlblechprofilen gefertigt – wie sie bei Hoesch entstehen. Sein Motor, zumeist ein Einzylinder, hat eine Kurbelwelle, die nicht selten aus Hoesch-Material hergestellt ist. Der Stahl des Schutzblechkastens trägt oft genug den Hoesch-Stempel, bevor er in den Pressen die endgültige Form erhält. Bowdenzüge lassen sich bis in die Hoesch-Drahtverfeinerung zurückverfolgen, desgleichen die Drähte zahlreicher Zündkerzentypen. Wie viele Tanke, wie viele Lampengehäuse mögen zuvor Stahlband gewesen sein, das auf den Walzstraßen bei Hoesch entstand und zu Qualitätsfeinblech wurde?

Rund vier Millionen motorisierter Zweiräder laufen in der Bundesrepublik, deren Rahmen fast immer aus Stahlrohr oder Stahlblechprofilen gefertigt sind, wie sie bei Hoesch entstehen. Aber auch Tanks (unser Bild rechts zeigt, wie ein Moped-Tank bei der Zweirad-Union verschweißt wird), Schutzbleche, Bowdenzüge, Scheinwerfergehäuse und vieles andere mehr ist aus Hoesch-Material hergestellt. Das Bild oben ist bei der Endmontage von Motorrädern der Zweirad-Union aufgenommen



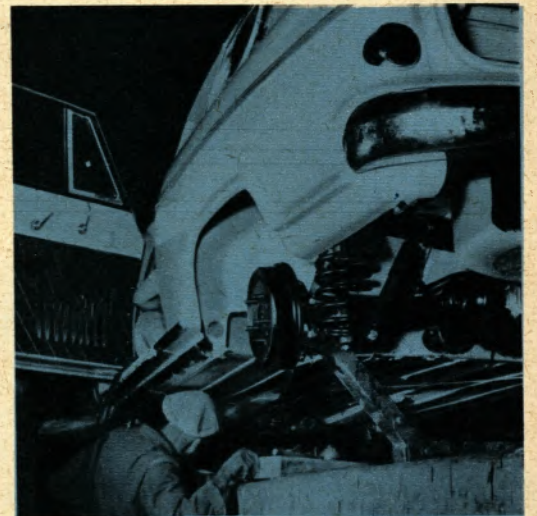




Hoesch und der PKW

Wenn man plötzlich aus allen deutschen Personenkraftwagen sämtliche aus dem Hoesch-Bereich stammenden Teile ausbauen wollte, ergäbe sich mit Sicherheit ein spaßiges Bild: Zunächst stünden die meisten Wagen ohne wesentliche Karosseriebestandteile da. Dieses Auto hätte keine Türen, jenes keine Kotflügel, das dritte keinen Kofferraumdeckel, das vierte keine Seitenteile, das fünfte keine Stoßstangen. Man könnte auch nicht mehr zügig fahren, sondern höchstens im Schrittempo schleichen, gibt es doch kaum einen Fahrzeugtyp, der nicht Federn irgendeiner Art von Hoesch enthält. Und dann gingen zahlreiche Fahrzeuge „in die Knie“ – vorn oder hinten, möglicherweise auch vorn und hinten zugleich, denn Vorderachsen sowohl als auch Hinterachsen müssen wohl sein.

Vom Motor ganz zu schweigen: Die Kurbelwelle ist sein Rückgrat. Das Schwungrad speichert die kinetische Energie. Die Nockenwelle steuert die Ventile. Die Kardanwelle verbindet Getriebehauptwelle und Antriebskegelrad. Getrieberäder haben in Wechsel- und Ausgleichsgetrieben unterschiedlichste Funktionen. Differentialgehäuse nehmen das Ausgleichsgetriebe auf. Lassen wir es bei diesen Beispielen. Denn wir müssen noch erwähnen, daß einzelne Automobilfabriken aus Gründen der Fertigungsvereinfachung und -beschleunigung schon lange dazu übergegangen sind, einbaufertige Aggregate aus dem Hoesch-Kreis zu beziehen – von Achsschenkellenkungen, Bremsstrommeln und Bremsen über Kardangelenke, Kupplungsteilen und Kurbelwellen bis zu fertig montierten Rahmen, Vorderachsen und Zwischenwellen.



◀ Das „Sphäro-Guß-Verfahren“ der Schmiedag hat sich so gut bewährt, daß man hohlgegossenen Schmiedag-Kurbelwellen heute nicht nur in deutschen Fahrzeugen begegnet. Unser Bild zeigt Heinz Sprengel beim Gießen dieser Kurbelwellen

Ob an dem DKW-Personenwagen, an der Borgward Isabella oder an vielen anderen deutschen Kraftfahrzeugen – vielseitig ist der Beitrag, den Hoesch zu ihrem Bau geleistet hat

Hoesch und das Nutzfahrzeug



1



2

Auch der Hoesch-Anteil am Nutzfahrzeug ist bedeutend. Für die vergleichsweise großen Ausmaße des im Nutzfahrzeugbau Benötigten bieten die Fertigungsstätten der einschlägigen Gesellschaften alle Voraussetzungen.

Die Führerhäuser mit ihrem Bedarf an Bekleidungsblechen – die Bodenbleché, für deren Fertigung Mittelblech verwendet wird – die schweren Längs- und Querträger – die Trittbretter mit ihren Trittbrettstützen – die massiven Kastenbeschläge – die wuchtigen Stoßfänger – die Federstützen, Federgehänge, Federböcke – und natürlich die Federn selbst – mit dieser Aufzählung könnte man „außen“ beginnen. Und man müßte nach innen und nach unten gehen: zur Kurbel- und Nockenwelle, zur Kupplung, zur Vorderachse, zum Brems- und Kupplungsgestänge, zur Vorderradnabe, zur Gelenkwelle, zu den Bremstrommeln, zur Hinterradnabe und natürlich zu einzelnen Kardangelenken und Anschlußflanschen. Und man wäre noch lange nicht am Ende der Aufzählung dessen, was unsere Nutzfahrzeuge an Hoesch-Material aufweisen.

Wenn von Nutzfahrzeugen die Rede ist, muß man ein Unternehmen erwähnen, das Hoesch durch Mehrheitsbeteiligung verbunden ist: die Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau AG. Sie fertigt Universal- und Spezialautokräne sowie Autobagger und Mobilkräne, die auf schwere und schwerste Mehrachsahrgestelle montiert und zu verschiedenen Hebe- und Baggerarbeiten eingesetzt werden.

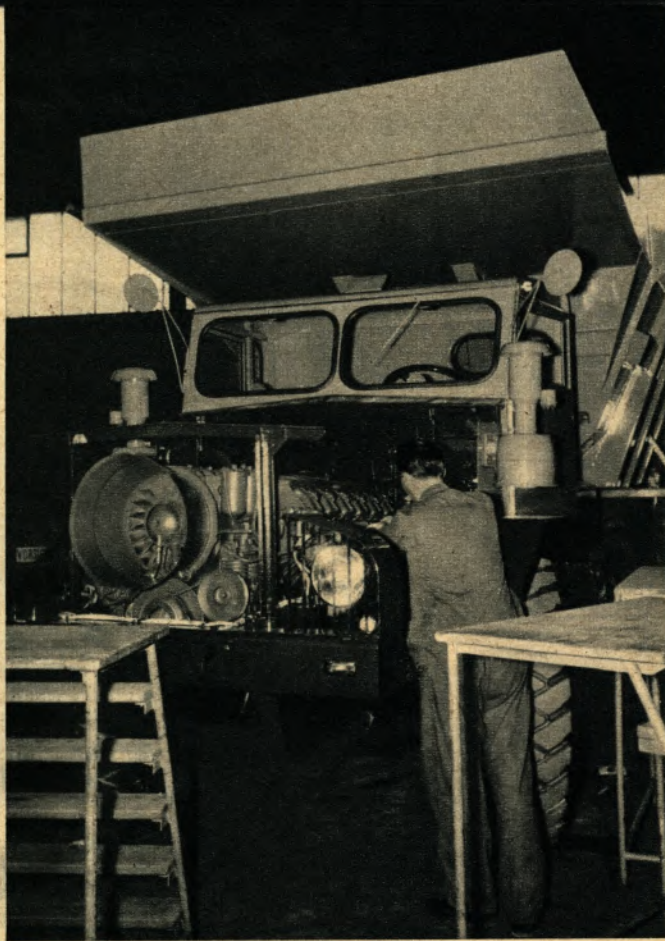
Auch am Nutzfahrzeug ist der Hoesch-Anteil bedeutend. Angefangen bei dem O & K-Universal-Autobagger mit Greiferausrüstung der Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau AG (Bild 1) über den MAN-Lastkraftwagen (dessen Führerhaus auf Bild 2 montiert wird) und den Autobus von Kässbohrer (Bild 3) bis zu dem FAUN-Schlackenkipper (dessen Motor auf Bild 4 eingebaut wird) und dem Ladewagen und Kipper von Magirus Deutz (Bild 5) – Hoesch ist dabei!



5



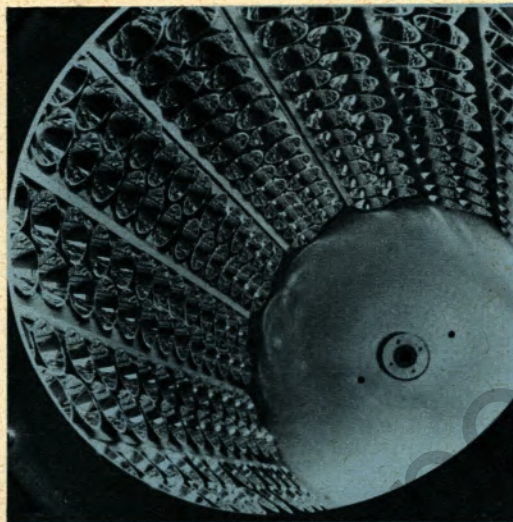
3



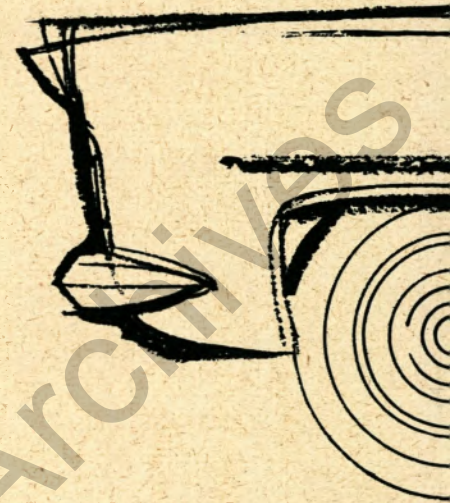
4

Hoesch und das Zubehör

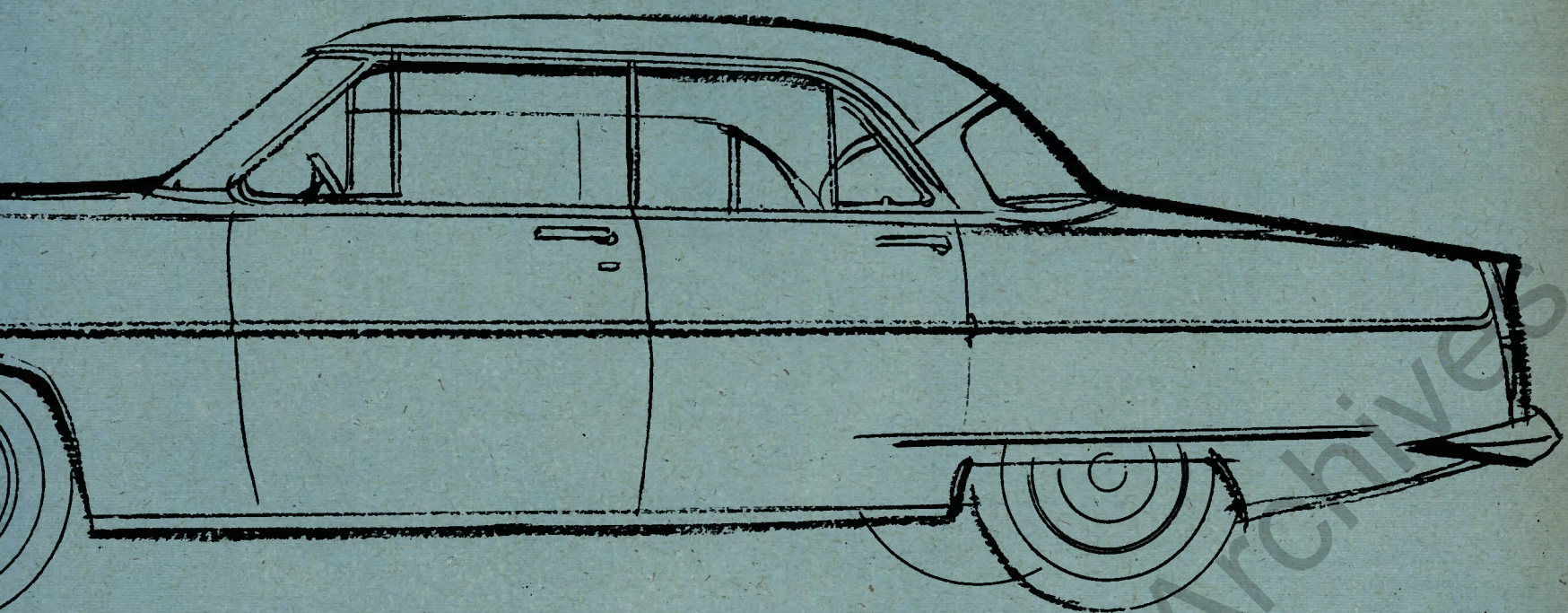
Machen wir es kurz: Es gibt kaum ein Zubehöerteil, das nicht aus Vormaterial aus dem Hoesch-Kreis gefertigt wäre – oder doch sein könnte. Dank der vielseitigen Möglichkeiten des Warm- und Kaltwalzens, des Ziehens und der verschiedenartigsten Oberflächenbehandlung erschließt sich dem Hoesch-Material auch auf dem Gebiet des Zubehörs ein großer Markt; von Armaturen und Aschenbechern bis zu Zierkappen und Zierleisten.



Aus der Fülle des Zubehörs, dessen Vormaterial Hoesch geliefert hat, mögen drei Beispiele für viele hundert stehen: die Bosch-Zündkerzen, die Bosch-Scheinwerferspiegel und die Luftfilter des Filterwerks Mann & Hummel



*Der Grundsatz des Hauses Hoesch lautet heute wie einst:
dem Fortschritt dienen.
In diesem Sinne halten wir engere Verbindung mit jenen,
die Kraftfahrzeuge bauen.
Dieser Gedankenaustausch hat es uns ermöglicht, fast überall dabei zu sein, wo ein Krastrad,
ein Personenwagen,
ein Nutzfahrzeug
oder ein Zubehöerteil entsteht.
Wir konnten aufzeigen, daß Hoesch für die Kraftfahrzeugindustrie walzt, gießt, schmiedet, preß- und einbaufertig liefert.*



HOESCH walzt:

Qualitätsfeinbleche für den Karosseriebau – mag es sich nun um Kotflügel oder Kühlermasken, Heckraumdeckel oder Türen, Seitenteile oder Brennstoffbehälter, äußeres oder inneres Zubehör handeln.

HOESCH gießt:

vornehmlich Nockenwellen, Schwungräder und Kurbelwellen. Daß sich das neue Sphäro-Guß-Verfahren besonders bewährt hat, beweisen Laufruhe und Lebensdauer mehrerer Kraftfahrzeugtypen.

HOESCH schmiedet:

sämtliche Schmiedestücke, die im Kraftfahrzeugbau verlangt werden. Vorder- und Hinterachsen, Achsschenkel und Achsschenkelnaben, Gelenkwelle und Getrieberäder, Pleuellstangen und Kurbelwellen für 3-, 4- und 6-Zylinder-Motoren, Tragrohre und Zahnräder aller Art – und darüber hinaus noch vieles, vieles andere.

HOESCH preßt:

vom Achsrohr und der Bremsabdeckplatte über Hinterachsgehäuse und Kardanwellen bis zu Rahmenlängs- und -querträgern, Stoßstangen und Trittbrettern.

HOESCH liefert einbaufertig:

Dutzende von Aggregaten, die bei der Achsschenkelenkung beginnen und bei der Zwischenwelle aufhören.

Und - HOESCH „federt“:

Schraubenfedern, Torsionsfederstähle oder Blattfedern, die im Hoesch-Kreis erzeugt wurden, sind in allen deutschen Kraftfahrzeugen zu finden.

Die Hoesch Gesellschaften und ihre Erzeugnisse



Nachdem WERK UND WIR immer wieder über die Werke und einzelnen Erzeugnisgruppen unserer Gesellschaften berichtet hat, wird es unsere Leser gewiß interessieren, das gesamte Erzeugnisprogramm aller Hoesch Werke zusammengefaßt kennenzulernen.



**Altensener Bergwerks-AG
Essen-Altenessen**

Kohle, Koks und Nebenerzeugnisse



Hoesch Bergwerks-AG, Dortmund
Kohle, Koks und Nebenerzeugnisse



Hoesch-Westfalenhütte AG, Dortmund

Erzeugnisprogramm: Walzwerkserzeugnisse in Elektro-Stahl, Siemens-Martin-Stahl, verbessertem Konverterstahl (VK), normalem Thomas-Stahl, in- und ausländischen Sondergütern. Besonderheiten: beruhigte und unberuhigte

Spezialqualitäten für die Bandseite, Dynamostähle, Automatenstähle, auch bleilegiert und Mangan-Automatenstahl, Federstähle, Kettensonderstähle, Spezialqualitäten für Profile, plattierfähige Sondertiefziehstähle. Walzprogramm: Halbzeug, Vorblöcke, Vorbrammen, Knüppel, Platten. Oberbau: Schienen, Schwellen, Laschen (schwer und leicht), Schwellen, Haken- und Unterlagsplatten ausländischer Bahnen nach Vereinbarung. Formstahl: I- und U-Profile, Grubenausbaustahl. Stahlpundbohlen: System „Hoesch“, Kanaldielen „Kölner Modell“, Konstruktionsmaterial. Stabstahl: Rundstahl, Flachstahl, Winkelstahl, T-Stahl, U-Stahl, Kettenstahl, Schrauben- und Nietstahl, Faßrollreifeneisen, Klemmplatteisen, Tragfederrippenstahl, Pufferfederstahl, Automatenstahl, auch bleilegiert und Mangan-Automatenstahl. Betonstähle: Betonstahl I (Moniereisen), Betonstahl II (Betonsonderstahl), Rippen-Torstahl (Betonrippenstahl III b). Walzdraht: insbesondere in Automatenstahlgütern, auch bleilegiert und Mangan-Automatenstahl, Stabstahl in Ringen. Warmbreitband, Grob- und Riffelblech, Mittelblech, Handelsfeinblech, Qualitätsfeinblech: kaltgewalzt, in den Gütegruppen St V 23 bis St X 23. Verpackungsblech: kaltgewalzt, Weißblech, feuerverzinkt oder elektrolytisch verzinkt, auch ein- oder doppelseitig lackiert, Feinstblech (Weißblechersatz), unbehandelt, lackiert oder metallisiert (Europatin und Alpatin). Sonstige Erzeugnisse: Draht und Drahterzeugnisse: gezogene Eisendrähte in Ringen und Stäben, in blanker, gegläuter, verkupfelter und verzinkter Ausführung, gezogene Stahldrähte, blank, verkupfert, gebondert, verzinkt und stark verzinkt für Selle, Matratzenfedern usw., Signalstahldrähte, Schweißdrähte, Kerndrähte für umhüllte Elektroden, Staheldrähte, Versatzgeflecht, Stahldrahtkorn. Nebenerzeugnisse: Hochofenzement, hochwertiger Hochofenzement, Eisenportlandzement, hochwertiger Eisenportlandzement, Thomasmehl, Hüttenkalk, Wegebau-schlacke, aufbereitet und unaufbereitet, Schlacken-sand, Schamotte, Silikatsetze, Mörtel.



Hoesch Walzwerke AG, Hohenlimburg

Wir liefern: Weichstähle für allgemeine Verwendungszwecke sowie für Zieh-, Tiefzieh- und Sondertiefzieh-zwecke. Weichstähle für geschweißte Rohre und sonstige Schweißzwecke, zur Oberflächenplattierung und Oberflächenveredelung. Automatenstähle für höchste Schnittgeschwindigkeiten, für Einsatz- und Vergütungszwecke in den bewährten Hoesch-Autax-Qualitäten. Einsatzstähle, Vergütungsstähle legiert und unlegiert für alle Zwecke des Maschinen-, Fahrzeug- und Präzisionsmaschinenbaues. Federstähle für höchste Beanspruchung zur Herstellung von Blattfedern, Schraubenfedern und Drahtstabfedern. Edelstähle legiert und unlegiert. Unser Sortenprogramm umfaßt: Warmwalzwerk: Bandelsen, Bandstahl (auch in Edelstahlgütern) in Ringgewichten bis zu etwa 7 kg/mm Bandbreite, Qualitäts- und Edelstahl (rund, flach, vierkant, sechskant) und Profilstahl. Kaltwalzwerk: kaltgewalzter Bandstahl, auch in Qualitäts- und Edelstahlgütern, ungehärtet und gehärtet, in allen vorkommenden Oberflächen-ausführungen, Höchstbreite 650 mm, in Coils und Streifen. Spezialerzeugnisse: Dynamoband, Emballagenband, Verpackungsstahlband. Kaltprofilwerk: Profile und Sonder-profile aus Warm- und Kaltband. Zieherei: Blankstahl und blanker Edelstahl (rund, flach, vierkant, sechskant) gezogen, geschält, geschliffen und poliert, in gegläuter und vergüteter Ausführung, Automatenstähle, als Sonderheit Marke „Autax“, gezogene Drähte. Federnwerk: Blatt- und Schraubenfedern, Stab-Tellerfedern und Stabilisatoren für alle Fahrzeugarten und andere Verwendungszwecke. Oberflächenveredelung: Elektrolytisch- und Feuerverzinnen, Lackieren, Verzinken und Verbleien von kaltgewalztem Bandelsen.



Hoesch Walzwerke AG Werk Federstahl Kassel

Maschinenbauteile für den allgemeinen Maschinenbau, insbesondere Brems- und Kupplungsteile für Hebezeuge. Schweißkonstruktionen: Mehrschalengreifer, Hebevorrichtungen für Fahrzeuge, Bagger, Transportgestelle; Sonderanfertigungen auf Anfrage. Werkzeuge: Schnitt- und Stanzwerkzeuge, Vorrichtungen, Lehren, Spezialfräser aus Hochleistungsgeschweißstahl. Präz.-, Zieh- und Stanzteile in roher, lackierter und vernickelter Ausführung für Pressen bis 150 t Druckleistung. Verbleites Isolierrohr-Zubehör: Abzweig- und Schalterdosen, Abzweigkästen, Winkel- und T-Stücke, Muffen, Endtüllen, Pfeifen, Rohrschellen und Einziehbänder.



Trierer Walzwerk AG Wuppertal-Langerfeld und Trier

Kaltgewalzter Bandstahl in allen Werkstoffklassen nach DIN 1624 für alle Verformungsarbeiten – für geringe bis zu höchsten Anforderungen der spanlosen Verformung, z.B. durch Tiefziehen, Pressen, Biegen, Profilieren und andere Verfahren sowie mit Oberflächen, die sich für Oberflächenveredelung eignen, in Ringen oder Stäben bis max. 500 mm Breite, in schweren Ringen bis zu 5–7 kg/mm Bandbreite. Oberflächenveredelter Bandstahl: galvanisch veredelt, verpulvert, vermessingt, vernickelt, verzinkt, verzinkt; tauchveredelt; verbleit, verbleit, verzinkt, brüniert. Lackierter Bandstahl für die Nahrungsmittelkonservierung und für alle technischen Verwendungszwecke, farblose und farbige Lackierungen in allen Stanzmaßeisfarben sowie goldfarbige Lackierungen für Lebensmittelpackungen. Metallplattierter Bandstahl kupfer-, tombak-, messing-, nickelpatiert, aluminiumplattiert „Triwallith“. Sonderheiten: P 2, PN, N 2, für die Rundfunkröhrenindustrie. Messing-Eisen-Spezialität Moselmessing.



Dortmunder Drahtseilwerke GmbH Dortmund

Drahtseile aus Eisen- und Gußstahldrähten in blanker und verzinkter Ausführung, nach allen Normen und in jeder Spezialkonstruktion. Vorgeformte, drallarme und spannungsfreie Drahtseile nach der Tru-Lay-Ausführung. Drahtseile für die Schifffahrt nach den technischen Bedingungen des Germ. Lloyd, des Brit. Lloyd, des Amerikanischen Lloyd sowie des Büro Veritas und Registro Italiano. Verwendungsgebiete: Kohlen-, Erz- und Kalibergbau, Erdöl- und Petroleum-Industrie, Bauwirtschaft, Brückenbau, Baggerbetriebe, Schiffbau, Schifffahrt und Fischerel, Elektro- und Dampfzüge, Aufzüge und Krananlagen, Luftseilbahnen, Post und Eisenbahn.



Dörken AG, Gevelsberg i. W.

Oberbaumaterial: Rippen- und Unterlagsplatten für die Befestigung von Schienen auf Holz-, Eisen- und Betonschwellen. Wagonbeschlagteile aller Art: für den Bau von Gütern, D-Zug-, Personen- und Spezialwagen, insbesondere für Laufwerk, Zug- und Stoßvorrichtung, Bremsgestänge und Türbeschlag. Bolzen und gedrehte Teile aller Art: Federbolzen, Kupplungsbolzen, Bremsbolzen nach DIN 1434/35, 36/38 und 1551, Bolzen mit gestauchten und geschmiedeten Köpfen, Gewindebolzen. Präz.- und Stanzteile jeder Art: bis zu etwa 25 kg Einzelgewicht und 40 mm Blechstärke für den Wagon- und Fahrzeugbau, für den Bergbau und die Bauindustrie. Zahnstangenwinden: mit hebendem Gehäuse nach DIN 7355/7356. Gleisehebwinden: in Ganzstahlausführung mit hebendem Gehäuse nach DIN 7359. Kabeltrommelwinden: in Teleskop-Ausführung mit ausschraubbarer Spindel für Kabeltrommeln bis zu 10 t Gewicht. Rohrverlegungswinden: mit einer Tragkraft von 1000, 1500 und 2000 kg.



Schmiedag AG, Hagen i. W. Preßwerk, Eisengießerei, Gesensschmieden, Bearbeitungswerkstätten

Für die Kraftfahrzeugindustrie: Schmiedestücke und Präz.-teile, roh oder einbaufertig bearbeitet, auch einbaufertige Aggregate, wie: Achsen komplett, Bremsen, Bremsstrommeln, Gelenkwellen, Hinterachsen, Kardangelenke, Kupplungen, Rahmen, gepreßt und fertig montiert, Schub- und Spurstangen usw. Für den Fahrzeugbau (Schlepper, Anhänger für Lastkraftwagen, Gespannswagen, Motorräder, Gabelstapler usw.): Schmiedestücke, Präz.-teile und Aggregate wie vor, ferner: Anhängerachsen, Elektrobremse, Getriebe u. a. Für die Baggerindustrie: Teile für Muldenkipper, Radsätze mit geschmiedeten Rädern, komplette Kletterdrehscheiben, Bauschwenkkräne, motorisierte Bauwinden. Für Bagger, Becherwerke und Transportanlagen: Baggerschalen und -laschen. Für den Bergbau: komplette Förderwagen-Radsätze mit Innen- und Außenlagern, mit Kegellagern (geschmiedete Räder), Förderwagenräder, Förderwagenkupplungen, Puffer, Schienenverbindungen (Unterlagsplatten), Grubenstempel, Abbaubögen, Streckenbögen, Gelenkstahlschienen, Langstahlschienen für den Grubenausbau, für den Weichenbau: Weichenbeschlagteile aller und neuer Bauart für sämtliche Typen der deutschen Eisenbahnen, auch komplette Weichenböcke sowie komplette Klammerspitzenverschleiß- und deren Einzelteile. Für den Bau von Schienenfahrzeugen (Güter-, Personen- und D-Zug-Wagen): Schrauben- und Sicherheitskupplungen, Zughaken, Achshalterhälften, Bremsdreiecke, Federböcke, Federschaken, Federstützen, Konsolen, Pufferdruckstangen, Zugkappen usw. Für Bauindustrie: Planierkleinraupen, Schalungsträger System „Hico“ Stahlrohrgerüste. Für Landschaftsgärtner: Einachserschlepper mit Pflug, Fräse usw., Planierkleinraupen. Für Landwirtschaft, Gemüse-, Obst- und Weinbau: Einachserschlepper mit Pflug, Kultivator, Fräse, Mähwerk und anderen Anbaugeräten. Schmiedestücke und Präz.-teile aller Art von 100 g bis 150 kg Stückgewicht und darüber hinaus, roh oder bearbeitet für allgemeinen Maschinenbau, landwirtschaftliche Maschinen, Motorenbau, Backerei- und Konditoreimaschinen, Industrieofenbau, Beschlagteile für Kessel, Behälter und chemische Apparate. Eisenguß bis 3 t Gewicht, Graugußmassenartikel, Hartguß, feuerbeständiger Guß. Spezialguß: Kurbelwellen, Nockenwellen usw. Kugelgraphitguß bis 3 t Gewicht,

Differentialgehäuse, Drehkolben, Exzenterwellen, Gleitschuhe, Keilriemenscheiben, Kettenglieder, Kettenlaschen, Kupplungsbolzen, Kupplungsmuffen für Walzwerke, Kurbelwellen, Räderkästen, Reglergehäuse, Seilrollen, Zahnräder, Zylinder.



Schmiedag AG Werk Ruegenberg, Olpe i. W.

Stahlmahlkörper aller Art: Stahlkugeln, Flächenkugeln, Cylpebs, Flächen-Cylpebs für Zementfabriken, Erz- und Kohleaufbereitungsanlagen usw. Schmiedeeiserne Flanschen nach dem geschlossenen DIN-Programm: Vorschweißflanschen, Walzflanschen, Gewindeflanschen, glatte Flanschen, ASA-Flanschen. Sonderschmiedestücke.



Schwinn AG, Homburg/Saar Gesensschmiede u. mech. Werkstätten

Gesensschmiedestücke für den Bergbau und Bauindustrie: aus allen Stahlqualitäten, roh und einbaufertig bearbeitet, im Stückgewicht von etwa 0,5–60 kg für Grubenausbau und den gesamten Bedarf des Bergbaues; für den Eisenbahnbedarf: einbaufertig bearbeitet, als besondere Spezialität jegliche Wagonbeschlagteile, insbesondere Schraubenkupplungen, Zughaken und durchgehende Bund- bzw. Gewindezugstangen; für den Oberbau: Klemmplatten, Rippenplatten, Unterlagsplatten und dergleichen mehr; für den Fahrzeugbau: in allen Stahlqualitäten, roh und bearbeitet, einschließlich wärmetechnischer Behandlung, im Stückgewicht von etwa 0,5 bis 60 kg, und zwar Kurbelwellen, Pleuelstangen, Achsschenkel, Schwinghebel, Nockenwellen usw.; für Landmaschinen, Apparate- und Motorenbau: in allen Stahlqualitäten, roh und bearbeitet, einschließlich wärmetechnischer Behandlung, im Stückgewicht von etwa 0,5 bis 60 kg, und zwar insbesondere für den Traktorenbau: Kurbelwellen, Pleuelstangen, Achsschenkel, Schwinghebel sowie sämtliche Beschlagteile für Motorpflüge; für den gesamten Industriebedarf und das Baugewerbe: in allen Stahlqualitäten, roh und einbaufertig bearbeitet, im Stückgewicht von 0,5 bis 60 kg. Klemmplatten: gesenkschmiedet, roh und bearbeitet, insbesondere Unterlagsplatten, Rippenplatten. Kettenteile: gesenkschmiedet, in allen Materialqualitäten, roh und bearbeitet, insbesondere Kettenglieder und Ketenschlösser. Grubenausbau und Zubehör: gesenkschmiedet, einbaufertig, und zwar Gelenk- bzw. Kettenkappen, Kappschuhe, Klammerlaschen, Rohre für Preßluft und Wasserberieselung, Förderwagenkupplungen und Zugstangen sowie Schienenbefestigungsmaterial usw.



Maschinenfabrik Deutschland AG Dortmund

Allgemeiner Maschinenbau: Hebezeuge: Laufkrane, Greifkrane, Hüttenwerkskrane, wie Stripperkrane, Tiefofenkrane, Gießkrane, Pratzkrane, Traversenkrane usw., Bockkrane, Drehkrane, Verladebrücken, Bekohlungsanlagen, Drehscheiben für Lokomotiven und Wagen, Schiebepöden, versenkt und unversenkt, Achswendelwinden, Lokomotiv- und Wagenhebebocke, Drucklufthydraulische Aufgleisgeräte, D. R. P. (Deutschlandpatent). Kokereimaschinen: Koks-ausdrückmaschinen, Koks-ofenfüllwagen, Koks-kuchen-führungswagen, Koks-loschwagen. Roh-eisen-pfannenwagen, Schlackenpfannenwagen. Weichenbau: Weichen und Kreuzungen aller Art aus Vignolschienen Preußen V und schwerer ab 900 mm Spurweite. Weichen und Kreuzungen aus Rillenschienen Phoenix 37, Bogengleise „Deutschland“ nebst Bogenweichen und Bogenkreuzungen für Gleisbögen bis herunter auf 35 m Halbmesser, Bremsersstücke, Gleisbremsen, Schienenanzüge (Dilatationen). Prellböcke. Hochleistungs-Werkzeugmaschinen bis zu den schwersten Bauarten: Spitzendrehbänke: Spitzenhöhe von 500 mm aufwärts bis zu den größten Abmessungen. Plandrehbänke: Planscheibendurchmesser ab 1600 mm bis zu den größten Abmessungen. Walzendrehbänke für alle gebräuchlichen Walzengrößen. Senkrecht-Stoßmaschinen ab 1000 mm Hub. Waagrecht-Stoßmaschinen mit 1 oder 2 transversierenden Stößeln, Hub 800 mm, Schienen- und Form-eisen-Biege-maschinen, 200 t Radsatzdrehbänke für Wagen- und Loko-motiv-Radsätze. Hydraulische Radsatzpressen, 300 bis 600 t. Achsschenkel-Prägepolier- oder Schleifmaschinen mit Nachdrehvorrichtung. Maschinen für Federherstellung und andere Sonderzwecke. Schwerwerkzeugmaschinen.



Hoesch Rohrwerke AG, Hiltrup Werke: Hiltrup, Hagen, Dortmund-Barop

Elektrisch-widerstandspreßgeschweißte Stahlrohre von 10x1 bis 219x8 mm: Gas- und Wasserleitungsrohre, schwarz, verzinkt, bituminisiert, nach in- und ausländischen Normen, von 1/2" bis 6". Siederohre von 18 mm bis 216 mm. Flanschenrohre bis NW 200 mm. Stahlmuffenrohre bis NW 200 mm. Ölleitungsrohre bis 8 1/2" mit API-Monogramm. Konstruktionsrohre bis 216 mm. Präzisionsstahlrohre von 10 mm bis 110 mm äußerer Durchmesser. Profilrohre, vierkant, oval und ähnliche. Geländerrohre von 1/2" bis 2" nebst Bogen, Stahlrohre, lackiert oder verzinkt, zur Verlegung elektrischer Leitungen nach deutschen und allen ausländischen Normen nebst Zubehör. Stahlkonstruktionen für Hallen und Dächer. Stahlrohrsäulen als Geschoßträger. Sonstige Schweißkonstruktionen. Stahlrohr-Lichtmaste. Doppelspiralgeschweißte Rohre.



Becke-Prinz GmbH, Dortmund und Hemer

Kessel-, Brücken- und Schiffsnieten: Halbbrunnieten für den Kesselbau nach DIN 123, Halbbrunnieten für den Eisen- und Brückenbau nach DIN 124, Senknieten nach DIN 302, Linsensenknieten nach DIN 303, Schiffsnieten nach den Bedingungen des Germ. und Brit. Lloyds, Büro Veritas usw. In allen HNA-Ausführungen. Handelsnieten: Gitter- und Faßnieten nach DIN 660, Senknieten nach DIN 661, Blechnieten nach DIN 662, Böttchennieten mit geriffeltem und ungeriffeltem Kopf, Spezial-Mähmessernieten mit kleinem Halbbrundkopf und Senkkopf, Türbandnieten und Riemennieten. Wir liefern diese Nieten auch in verzinkter, verzinnter, verpulvert, vermessingter und vernickelter Ausführung. Ferner fertigen wir Maßnieten in allen Formen, pakettiert oder lose ge-

schüttet. Metallnieten: Nieten aller Art in den vorstehend genannten Kopfausführungen aus Kupfer, Messing, Aluminium und Leichtmetall-Legierungen. Handelsschrauben: rohe Sechskantschrauben – Maschinenschrauben – nach DIN 601 und DIN 1050, rohe Flachrundschrauben – Schloßschrauben mit Vierkantsatz – nach DIN 603, rohe Stellschrauben nach DIN 558, rohe Senkschrauben – Pfugschrauben – in den verschiedenen Ausführungen nach DIN 604, DIN 605 und DIN 608. Halbbrundschrauben nach DIN 607, rohe Sechskantmutter nach DIN 555 und M 10–M 12 nach DIN 934 sowie Vierkantmutter nach DIN 557. Hufelsen: handelsübliche Normalform Marke „v. d. B.“, Hufelsen „Neue Form“ in Vorder- und Hintereisen, „Rheinform-Hufelsen“, in Vorder- und Hintereisen, rechts und links. Schweißgriffe für den Hufbeschlag Marke „v. d. B.“: Schweißgriffe – hohe stumpfe Form, Schweißstollen – hohe stumpfe Form. Schienenbefestigungsmaterial für Feld-, Industrie- und Grubenbahnen: Klemmplatten nach DIN 5906, mit und ohne Zapfen, Laschenbolzen nach DIN 5903, Klemmplattenbolzen nach DIN 5906, kaltgepreßte Schienen-nägel nach DIN 5911, geschnittene Grubenschienen-nägel, Schienen-nägel in Exportausführung, Type Clyde, Type Löffelkopf. Schienen-befestigungsmaterial für die schweren Oberbau: Laschenbolzen, Schwellenschrauben (Tiefonds), Klemmplatten und Hakenschrauben. Rüping Oberbau: Federnägel für die Schienenbefestigung.



Rheinischer Vulkan Chamotte- und Dinaswerke mbH Oberdollendorf am Rhein

Wir liefern: Hochfeuerfeste Erzeugnisse für jeden Verwendungszweck. Besondere Spezialqualitäten für den Bedarf der Eisen- und Stahlindustrie: Flannesteine, Gießgrubenmaterial, Stopfen und Ausgüsse in Chamotte, Grafit und Sondergütern, hochfeuerfeste Steine für SM-Öfen, Gittersteine, Winderhitzersteine, Sonderqualitäten für Walzwerks-öfen. Feuerfestes Material für die Zement-, Kalk-, Glas-, Porzellan- und Ziegelindustrie; für Industrieöfen- und Dampfkesselbau, Mörtel und Massen.



Hoesch Reederei und Kohlenhandel GmbH Hauptsitz Essen-Altenessen Gladbecker Straße 413 Kohlengroßhandel, Kohle-einzelhandel, Export, Import, Rheinschifffahrt, Schiffswerft

Zweigniederlassungen: Zweigniederlassung (Abt. Schifffahrt), Duisburg-Ruhrort, Harmoniestraße 1a. Zweigniederlassung Essen-Rüttenscheid, Franziskastraße 20. Zweigniederlassung Dortmund, Kampstraße 32–34. Zweigniederlassung Soest/Weßf., Walb.-Osth.-Wallstraße 37. Zweigniederlassung Hagen, Buschhofstraße 12. Zweigniederlassung Berlin-Wilmersdorf, Hohenzollerndamm 42a–44a. Zweigniederlassung Mainz, Diether-von-Isenburg-Straße 9–11. Zweigniederlassung Mannheim, 07, 12, Planken-Passage. Zweigniederlassung Weil a. Rh., Hauptstraße 272. Zweigniederlassung Würzburg, Domstraße 10. Verkaufsbüro Nürnberg, Bayreuther Straße 11. Zweigniederlassung Frankfurt a. M., Neckarstraße 10. Zweigniederlassung Offenbach/Main, Frankfurter Straße 67. Zweigniederlassung Stuttgart-W./Marlenstraße 32. Zweigniederlassung München 15, Sonnenstraße 13. Tochtergesellschaften: Heinrich Obermann OHG, Bielefeld, Schildescher Straße 55. Schiffswerft und Maschinenfabrik Mainz-Gustavsburg GmbH, Mainz-Gustavsburg.



Hoesch Eisenhandel mbH Dortmund, Südwahl 21–23

Niederlassungen mit Lager: Berlin-Wilmersdorf, Hohenzollerndamm 42a–44a. Frankfurt a. M., Neckarstraße 10. Hagen i. W., Körnerstraße 48. Kassel, Ochshäuser Straße 9. Nürnberg, Marientorgraben 9. Stuttgart-Untertürkheim, Am Ostal 17. Geschäftsstellen: Bielefeld, Marktstraße 4. Düsseldorf, Königsallee 19. Hamburg 36, Neuer Wall 17–19. Hannover-M., Arnswaldstraße 18.



Hoesch Düngerhandel GmbH Dortmund, Südwahl 21–23



Hoesch Export GmbH Dortmund, Südwahl 21–23

Geschäftsstelle Hamburg, Hamburg 36, Neuer Wall 17–19. Geschäftsstelle Düsseldorf, Düsseldorf, Königsallee 19.



Hoesch Limited, 30/32, Gray's Inn Road London, W. C. 1



Hoesch Italiana, Societa per Azioni Corso Italia 17, Milano



American Hoesch Inc., 375 Park Avenue New York 22, N.Y.

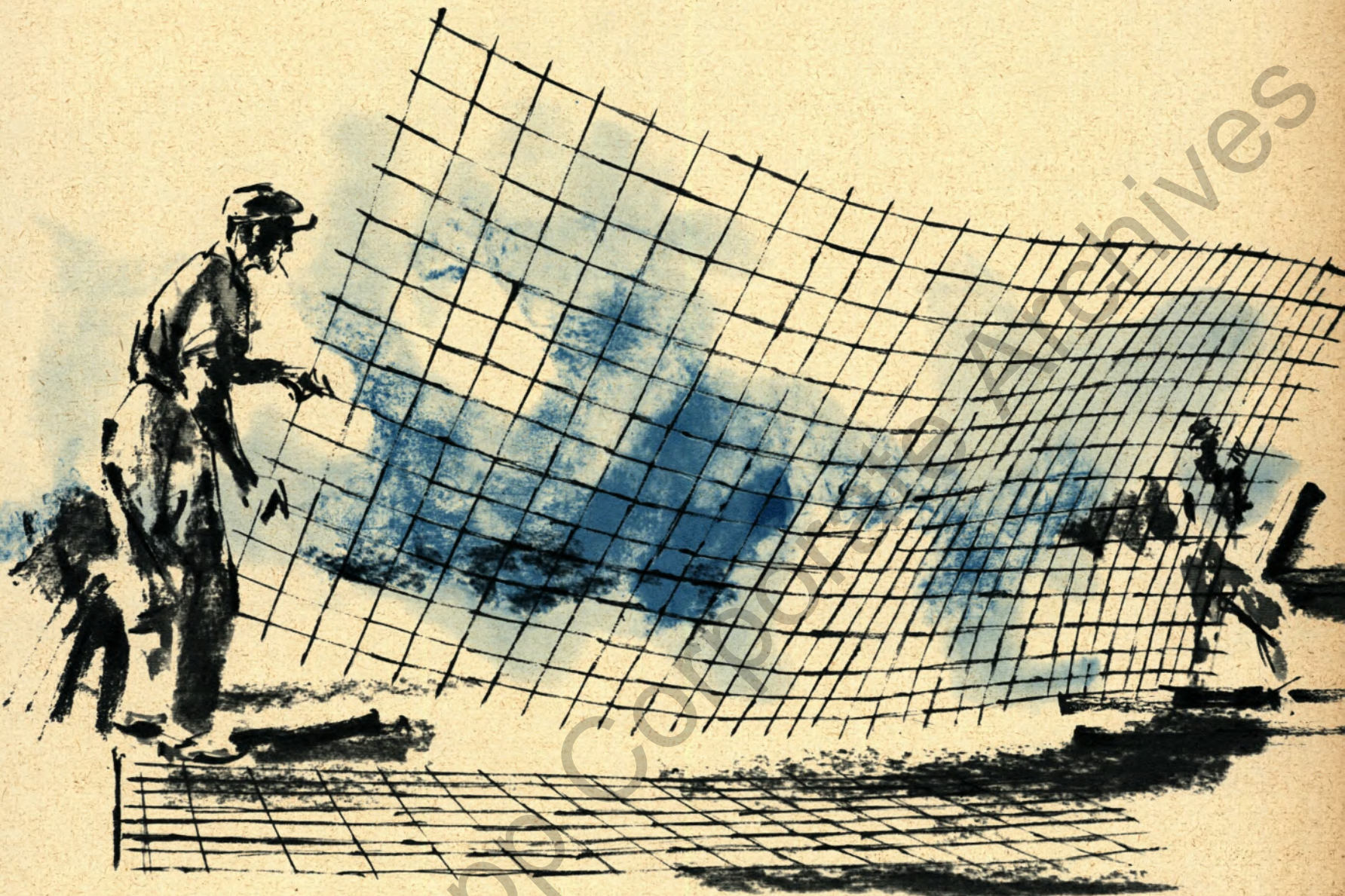


Hoesch AG, Geschäftsstellen

Berlin-Wilmersdorf, Hohenzollerndamm 42a–44a. Bielefeld, Marktstraße 4. Bremen, Parkallee 115. Düsseldorf, Königsallee 19. Frankfurt a. M., Berliner Straße 56–58. Hagen i. W., Elberfelder Straße 86. Hamburg 1, Rathausmarkt 5. Hannover-M., Arnswaldstraße 18. Kassel, Ochshäuser Straße 9. Köln, Hohenzollerndamm 12. Nürnberg, Königsstraße 25–27. Stuttgart-N., Kronenstraße 26.



Hoesch und die Straße



Im Anfang war der Pfad. Er wurde zum Weg. Und dann begann man, Straßen zu bauen – überall dort, wo menschliche Gemeinschaften entstanden – wo es galt, Verbindungen zu schaffen – wo Gefährte rollen sollten – wo man größere Gebiete erschließen und verwaltungsmäßig sichern wollte.

1958 wurden in der Bundesrepublik 660 000 Personenkraftwagen neu zugelassen. Sie fordern gebieterisch Straßenraum, wenn es nicht noch enger werden soll, als es ohnehin schon ist. Man wird also intensiver als bisher neue Straßen bauen, vorhandene erweitern und modernisieren müssen, damit der Verkehr nicht zusammenbricht.

◀ An dieser Stangenschleifmaschine der Hoesch Walzwerke in Hohenlimburg ist Willi Sack beschäftigt. Die gewalzten Rohlinge finden vielfältige Verwendung im Kraftfahrzeugbau.

Schon die alten Römer...

... verstanden viel vom Straßenbau. Mehr noch: sie erkannten seine gewaltige wirtschaftspolitische Bedeutung und handelten danach. Sie begannen 500 Jahre vor unserer Zeitrechnung mit der Anlage eines planvollen Straßennetzes, das bis zum Jahre 70 n. Chr. auf die eindrucksvolle Länge von 150 000 Kilometern gewachsen war, vom Atlantischen Ozean bis zur armenischen Grenze, von der ausgedehnten Nordküste Afrikas bis nach Schottland reichte und Deutschland an Rhein und Donau streifte. Jene Reichsstraßen, die Rom mit seinen Ländern und Provinzen verbanden und römische Kultur bis in die entferntesten Winkel des Im-

periums tragen halfen, wurden nach technischen Grundsätzen gebaut, die in wesentlichen Zügen durch zwei Jahrtausende Gültigkeit behalten haben.

Was sie bauten, hielt Jahrhunderte

Bei einer durchschnittlichen Breite von vier bis fünf Meter – nur die Ausfallstraßen Roms wurden noch breiter angelegt – füllte man einen achtzig bis hundert Zentimeter hohen Straßenkörper auf. Ausgrabungen haben zwei grundsätzliche Ausbaurverfahren erkennen lassen. Einmal: als unterste Schicht behauene Grauwacke in Kalkmörtel, darüber pflasterartig gesetzte Grauwacke in Mörtel, eine gestampfte Lehm-



▲ Die Hochofenschlacke wird auf Halde gekippt. Nach dem Abstich am Hochofen fließt sie in Schlackenpfannen und wird entweder zur Halde gefahren, wo sie als Stückschlacke langsam erkaltet und hohe Festigkeit erreicht, oder sie wird mit Wasser abgeschreckt und zu Hüttensand verarbeitet

▼ In der Brecheranlage mahlen Prallmühlen die Schlacke, die in verschiedene Körnungen zur Baustelle gelangt oder in Teermischanlagen weiterverarbeitet wird



schicht und abschließend zwei Schichten Kies oder Kiesel verschiedener Korngrößen, ebenfalls in Mörtel, als Decke. Oder: eine Packlage platter Kalksteine in Kalkmörtel als Unterschicht, darüber Grauwackeplatten in Lehm, eine dicke Lehmschicht, eine vermörtelte Kies-schicht und schließlich als Fahrbahndecke Grauwackenklarschlag in Kalkmörtel.

Beide Verfahren weisen grundsätzliche Vorzüge auf: den geschlossenen starken Tragkörper aus Bruchsteinen und die praktische Verkittung der Mineralien durch Lehm oder Kalkmörtel. Interessant ist, daß man auch heute noch nach diesen Grundsätzen baut.

Welche Bedeutung die Römer der Pflege ihres Straßennetzes beimaßen, geht aus der Tatsache hervor, daß sie für seine Unterhaltung höchste Beamte einsetzten, die ihr Amt mit weitsichtiger Sorgfalt versahen – die Straßen hielten durch Jahrhunderte.

Leonardo da Vinci und der Bürgersteig

Während des Mittelalters geschah im Straßenbauwesen nicht viel. Technik und Naturwissenschaft standen nicht hoch im Kurs. Erst Renaissance und Humanismus schufen Wandel. Man

besann sich wieder auf das naturwissenschaftliche Denken eines Aristoteles und erinnerte sich des hohen technischen Gedankenfluges eines Archimedes.

Das Universalgenie Leonardo da Vinci entwarf – neben zahlreichen Maschinen verschiedenster Art – Straßen mit höhergelegten Gehsteigen – abermals ein Gedanke, mit dem er seiner Zeit weit voraus war.

Ingenieure waren es, die im 16. und 17. Jahrhundert nach einer langen Periode unzulänglicher Straßenpflege den Straßenbau wieder aufleben ließen. Und sie knüpften dort an, wo es aufgehört hatte – bei der Straßenbautradition der Römer.

Hinter jedem Kraftwagen eine Staubwolke

Eines Tages war dann das Auto da. An die Stelle des gezogenen Rades der Pferdefuhrwerke trat das schiebende Rad des Kraftfahrzeuges. Belastung der Fahrzeuge und Geschwindigkeit der Fortbewegung stiegen um ein Vielfaches und machten einen tragenden Unterbau ebenso wie eine strapazierfähige Decke notwendig – obwohl man den Eisenreifen durch den Gummireifen ersetzt hatte und Federn die Beanspruchung der

1 Immer der Nase nach! Am Geruch erkennt man die Verarbeitung von Teer im Straßenbau. Im Lande der Zechen ist der Beförderungsweg nur kurz – von der Kokerei, die den Rohteer gewinnt, über die Destillation, wo der Teer die erforderliche Zähigkeit und Temperaturbeständigkeit erhält, zur Straßenbaustelle. Hier wird gerade Splitt aus Hochofenschlacke mit Teer verdichtet

2 LKWs bringen den Hüttenzement zur Hüttenbetonmischanlage oder direkt zur Baustelle. Die hellen Randstreifen unserer Bundesstraßen sind aus Hüttenbeton, einer Mischung von Hüttenzement und Kies

3 Bewehrte Straßen haben sich bewährt! Das Baustahlgewebe, ein Hoesch-Erzeugnis, findet schon seit dreißig Jahren Verwendung im Straßenbau. Die Baustahlmatten treffen nach Maß zugeschnitten an der Baustelle der Autobahn ein. Einfach in der Handhabung – kein Verschweißen an den Kreuzungsstellen, keine Schneidearbeit der Ränder –, gewährleisten sie eine längere Lebensdauer der Straße

Straßendecke milderten. Hinzu kam, daß der geringe Abstand zwischen Fahrzeugboden und Straße bei höherer Geschwindigkeit erhebliche Sogwirkung entstehen ließ – hinter jedem Kraftwagen stieg eine dichte Staubwolke auf. Es galt, eine bindende Masse zu finden, geeignet, den Schotter zusammenzuhalten und die Decke wasserundurchlässig zu machen.

Teer und Schlacke, Zement und Baustahlgewebe – von HOESCH

Eines der gebräuchlichsten Bindemittel ist Teer, einst lästiges Nebenerzeugnis bei der Gewinnung von Stadtgas, heute begehrt als unentbehrliches Ausgangsmaterial für die Herstellung von künstlichen Farb- und Riechstoffen, Kunstharzen, Lacken, Heilmitteln, Treibstoffen – und, neben Bitumen, als Straßenteer für die Herstellung der „Verschleißschicht“, das heißt der Fahrbahndecke. Mit Splitt und Sand wird er zum stampfbaren Teerbeton, oder er begegnet uns als Teermakadam bzw. Teerüberzug. (Für Wissendurstige: Die „Makadam“-Straße geht namentlich bis in den Anfang des 19. Jahrhunderts zurück – auf den englischen Ingenieur MacAdam, der ihren packlagelosen Aufbau einführte.)

Auch mit der Hochofenschlacke, wie sie bei der Roheisengewinnung anfällt, wußte man lange nichts anzufangen und häufte sie auf Halde. Bis man eines Tages, das war vor etwa dreißig Jahren, ihre Eignung für den Straßenbau entdeckte. Während nämlich bei einem Unterbau aus Naturstein mit Teer, Bitumen oder Asphalt vermörtelt werden muß, macht Hochofenschlacke eine Vermörtelung überflüssig. Sie hat hydraulische Eigenschaften, die der Stabilität entgegenkommen, und sie vermörtelt in sich. Es gibt zahlreiche jahrzehntealte Straßen, deren Unterbau, mit Hochofenschlacke hergestellt, noch immer hält.

Auch Hüttenzement, aus granulierter Hochofenschlacke erzeugt, findet im Straßenbau Verwendung. Während man früher als seitliche Straßenbegrenzung häufig Naturstein verwendete, bevorzugt man heute, speziell bei Bundesstraßen, Betonrandstreifen. Die in Stahlschalungen vergossene Kiesbetonmischung setzt sich aus Kies verschiedener Körnung und Hüttenzement zusammen und hält auf dem Quadratmeter einem Druck von 450 Kilogramm stand.

Aus dem Betonstraßenbau ist schließlich das Baustahlgewebe nicht fortzudenken, das die Lebensdauer der Straße wesentlich verlängert. Es verhindert die allmähliche Senkung an Rißstellen. Wer offenen Auges an Autobahnbaustellen vorbeifährt, kann unschwer feststellen, daß das Legen der auf Bestellmaß geschnittenen Baustahlmatten zum gewohnten Bild gehört.

So ist Hoesch nicht nur dem Kraftfahrzeug selbst, sondern auch seinen Wegen eng verbunden – und wird es künftig um so mehr sein können, je nachhaltiger, großzügiger und weitblickender man den Ausbau und die Modernisierung unseres Straßennetzes vorantreibt.



1



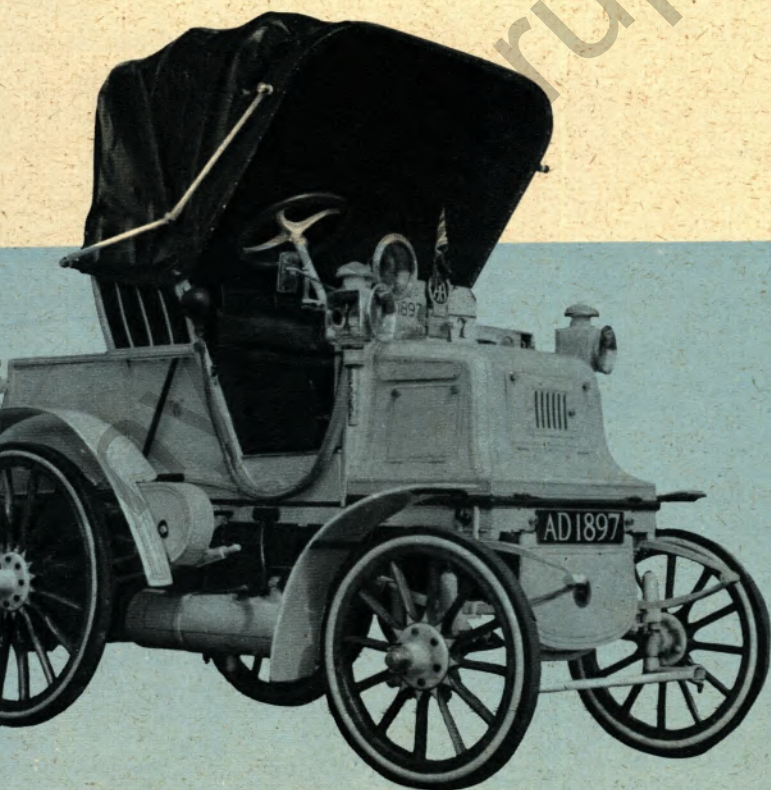
2



3



Schmunzeln gestattet



Wer wollte diesem prächtigen Daimler-Coventry Phaeton Eleganz und Rasse absprechen? Man muß nur versuchen, es mit den fahrzeugmodischen Maßstäben des Jahres 1897 zu messen. Eines ist sicher: Kein Besitzer eines rassigen, schnellen Spyder unserer Tage kann stolzer und glücklicher sein, als es der fortschrittliche Mr. Brown oder Smith damals war, wenn er auf sein Phaeton – hinaufstieg

Der großen Gemeinde jener, die in unserer vollmotorisierten Zeit grundsätzlich das jeweils neueste Kraftfahrzeugmodell fahren müssen, wenn sie sich wohl und sicher fühlen wollen, steht ein kleiner Kreis gegenüber, dessen Mitglieder einem gegensätzlichen, nichtsdestoweniger jedoch außerordentlich liebenswürdigen Spleen huldigen: Ihre Wagen können nicht alt genug sein! Sie erwerben – fast ausnahmslos zu Liebhaberpreisen – einen „Veteranen“, richten ihn mit liebevoller Sorgfalt her, bringen seinen Motor zum Laufen, wienern sein Messing auf Hochglanz und treffen sich dann und wann mit Gleichgesinnten und – Gleichaltrigen. Irgendwo an der Karosserie blinkt ein Schild, das sie als Mitglieder eines deutschen „Schnauferl-Clubs“, eines englischen „Veteran Car Club“ oder eines amerikanischen „Antique Automobile Club“ ausweist. Die Eiligen unter ihnen und die Pessimisten hängen das gute, alte

Stück an ihren modernen Straßenkreuzer, unter einer Persenning gegen Wind und Wetter geschützt. Die Zeitbesitzer dagegen und die Optimisten sagen: Er lief damals – warum sollte er es heute nicht mehr tun? Sie fahren einen Tag oder eine Woche früher los – fauchend, knatternd und dröhnend. Und kommen an.

Wir sehen sie, staunen und schmunzeln. Wie schnell die Zeit vergeht – wie schnell aus der guten, alten Zeit eine neue wurde, die nicht immer gut ist. Hüten wir uns davor, mitleidig zu lächeln, wenn wir einem Veteranen begegnen! Vieles deutet darauf hin, daß die Zeit nicht mehr fern ist, in der man über unsere heutigen Wagen schmunzeln wird. Aha, wird man dann vielleicht sagen, das ist noch eines von jenen Autos, die man selbst lenken mußte, damit sie in die gewünschte Richtung fuhren. Bei denen man noch auf die Bremse treten mußte, wenn ein Hindernis auftauchte. Und auf Rädern rollten sie auch noch! Utopie? Wer will das mit Sicherheit sagen?



1



2



5



6





1 Dieses Polymobil aus dem Jahre 1904 dürfte von seinem Besitzer mit der gleichen Sorgfalt gehütet werden, wie sie etwa ein Briefmarkensammler seinen „blauen Mauritius“ oder seiner „Zürich, Kantonalpost 1843“ entgegenbringt. Gebaut wurde dieser zweisitzige 4,5-PS-Einzylinder nämlich von den – Polyphon-Musikwerken in Leipzig.

2/3 1911 war man der Kutschenform bereits ziemlich weit entfernt. Mochte die Karosserie des sagenumwobenen „Wanderer-Puppchen“ – 4-Zylinder-Motor mit 12 PS – auch noch wenig von aerodynamischen Erkenntnissen verraten – zwei Personen kamen, hintereinandersitzend, für damalige Verhältnisse rasch ans Ziel. Siehe Tacho!

4 Aus dem gleichen Jahre stammt das Ford-T-Modell, das zu einem der größten Schlager des Automobilbaus werden sollte: es wurde nicht weniger als fünfzehn Millionen Male gebaut!

5 Der Bug eines auf einen Anhänger verladenen Motorbootes? Mitnichten! Das spitze Heck eines Audi-Tourenwagens – Alpensieger 1914.

6 Dem spitzen Heck von 1914 folgte ein knappes Jahrzehnt später der spitze Kühler. Dahinter kam so viel Motorhaube, daß für den Fahrersitz kaum noch Platz blieb. Aber schnell war der „Targa-Florio-Sportwagen“ von Daimler-Benz schon.

7 Und seine Kompressorrohre galten bis in die dreißiger Jahre als Symbol höchster motorischer Kraft.

8 Einer der populärsten Kleinwagen um 1925 war der Hanomag-Einzylinder, genannt „das fahrbare Kommißbrot“. Er lief 65 Kilometer in der Stunde und tuckerte jeden Berg hinauf. Ob er allerdings vor- oder rückwärts fuhr, ließ sich nur aus unmittelbarer Nähe feststellen. Fotos: Dr. Seifert



3

4

7

8

100 Jahre Werk Federstahl Kassel



Wie erleichtert und begeistert die Pariser Damen im Jahre 1856 nach der Erfindung eines ihrer Landsleute griffen – er hatte aus Stahlband ein käfigartiges Gestell gebaut, das die weiten Röcke jener Zeit der Mode entsprechend wölbte und bauschte –, wird jeder verstehen, der sich die Last von einem Dutzend roßhaarverstärkter Unterröcke vorstellen kann, die vordem zur Stütze der glockenförmigen Röcke – so wie heute, nur leichter und angenehmer, der Petticoat – dienten. Innerhalb von vier Wochen sank in Paris ein wahres Unterrockgebirge dahin – und der Erfinder des Metallkäfigs verdiente in der gleichen Zeit 250 000 Francs. In einem wahren Siegeszug eroberte das halbpfündige Stahlgehäuse die Welt: Die Dame im Salon, die Köchin am Herd und die Magd auf dem Feld – sie alle fanden es unentbehrlich.

Warum in die Ferne schweifen ...

Wohl oder übel machten sich die Stoffhändler jener Zeit von überall her auf den Weg nach

Paris, um dort die nötigen Stahlbänder einzukaufen, bis dem tüchtigen Kasseler Leinwandhändler Siegfried Hirsch die Reiserei zu bunt wurde: er beschloß, die schmalen Stahlstreifen selber herzustellen und gründete deshalb am 7. Juli 1859 die Firma A. Hirsch & Co., die der Volksmund bald in „Krinoline“ umbenannte. Hundert Jahre später – am 11. Juli 1959 – erinnerten sich einige hundert Menschen in einem waldumstandenen Restaurant an der Kasseler Wilhelmshöhe dieser heiter-leichten Geburtsstunde des Werkes Federstahl. Belegschaftsmitglieder, Pensionäre und Gäste schmunzelten, als Prokurist Hans Lohmann – der auch an Dienstjahren älteste Mitarbeiter – von diesem Beginn sprach, der das junge Werk aufblühen ließ, so daß das erste Grundstück jenseits der Fulda beim ehemaligen Waisenhaus bald nicht mehr ausreichte und das Werk an seinen heutigen Standort umsiedeln mußte.

Von der Krinoline zum Korsett

Mit Hilfe einer fauchenden Dampfmaschine erhöhte sich damals die Produktion von Monat zu Monat, und das Krinolinenstahlband wanderte von Kassel aus in alle Welt – bis eines Tages ein Pariser Modekünstler einen neuen Einfall hatte, der die Damenwelt die Krinoline über Nacht vergessen ließ und der dem Werk ein jähes Ende bereitet hätte, wäre nicht auch dem Besitzer der „Krinoline“ ein neuer glänzender Gedanke gekommen: er beschloß, die schmalen Stahlstreifen nunmehr als Einlagen für Korsetts zu verwenden, zumal das bislang für diesen Zweck benutzte Fischbein sehr teuer war. Auch diese Idee trug ihre Früchte. Das Werk dehnte sich aus, 1886 wurde es in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, und im Jahre 1888 arbeiteten im Kasseler Hauptwerk und in drei Zweigwerken in Aschersleben, in Wiesensteig in Württemberg und in Hofgeismar fünfhun-

dert Belegschaftsmitglieder. In 24 langen Jahren lag die Dividende nie unter zwölf v. H., so daß die Arbeiter, die eine Jahresvergütung von fünf Mark für jedes Prozent Dividende erhielten, in jedem Jahr einen Zuschuß von wenigstens sechzig Mark erhielten – eine Summe, die damals einen beträchtlichen Wert besaß.

Federstahl Kassel vereinigt sich mit Hoesch

Eine der wichtigsten Werksabteilungen wurde das 1889 errichtete Kaltwalzwerk, denn es versorgte alle anderen Abteilungen mit dem benötigten Bandstahl und lieferte daneben in großem Umfang Bandeisen für die Kartonagenindustrie. Zum Kaltwalzwerk gehörten eine galvanische Verzinkungsanlage, eine Verzinnei und eine Verbleierei.

Nach und nach verdrängte die Erzeugung von hochwertigem Federbandstahl die Herstellung von Bandeisen. Die wichtigsten Erzeugnisse waren nun technische Federn, Federn für die Nürnberger Spielwaren-Industrie und Federn für die Schwarzwälder Uhrenfabriken. Dazu kamen Schreibfedern, Rasierklingen, Sägen, Sprechmaschinenfedern – sogar ein zerlegbares Stahlboot fehlte nicht im Katalog. Nach dem ersten Weltkrieg nahm eine Abteilung, die bislang Ladestreifen und Patronenrahmen hergestellt hatte, die Erzeugung von Isolierrohr-Zubehör auf.

1930 erhielt die Gesellschaft den Namen „Federstahl AG, Kassel“, und 1937 trat sie mit der damaligen „Hoesch-Köln-Neuessen AG für Bergbau und Hüttenbetrieb“ in ein Organisationsverhältnis.

Nur wenige Jahre blieben dem Werk für eine gute Entwicklung im Rahmen dieses großen Verbundunternehmens. Dann brach der Krieg aus, und bei dem Fliegerangriff auf Kassel am 22. Oktober 1943 erlitt auch das Werk Federstahl schwere Schäden. In den letzten Kriegstagen, am 31. März 1945, wurde sogar noch die nach Gensungen verlegte Abteilung Lehrnbau zerstört.

So stand auch Federstahl Kassel 1945 vor dem Nichts. Und der Wiederaufbau war hier besonders schwer: völlig zerstört lag das Werk an der Zonengrenze in einem wirtschaftlichen Not-



◀ Diese Tafel entstand 1909, als das Werk sein fünfzig-jähriges Bestehen feierte. Oben links ist Siegfried Hirsch, der Gründer der Firma abgebildet, rechts Direktor Rühling, darunter links Direktor Pulvermacher und rechts Direktor Ronte

standsgebiet. Trotz aller Schwierigkeiten gelang aber der unermüdlichen Beharrlichkeit der Unternehmensleitung und dem Fleiß der Belegschaft ein neuer und guter Beginn. 1952 wurde das Werk im Zuge der Neuordnung zu einer Zweigniederlassung der Hohenlimburger Walzwerke, die schon seit Jahrzehnten Hauptrohstofflieferant des Werkes waren. In gemeinsamer Anstrengung entwickelte das 1955 in „Hoesch Walzwerke AG, Werk Federstahl Kassel“ umbenannte Werk ein neues Produktionsprogramm, zu dem Maschinenbauteile wie Brems- und Kupplungsteile für Hebezeuge, Schweißkonstruktionen wie Mehrschalengreifer, Hebevorrichtungen für Fahrzeuge und Baugeräte, Schnitt- und Stanzwerkzeuge, Lehren und Spezialfräser, Preß-, Zieh- und Stanzteile in roher, lackierter und vernickelter Ausführung und verbleites Isolierrohr-Zubehör gehören...

1859–1959: Jahrhundert der Umwälzungen

Die Gesichter der Zuhörer waren ernst geworden, als Hans Lohmann vom zweiten Weltkrieg, seinen Zerstörungen und dem schwierigen Wiederaufbau sprach. Sie alle, Belegschaft und Unternehmensleitung, die an diesem Tag zusammengekommen waren, um mit dem alljährlichen Betriebsfest das hundertjährige Bestehen ihres Werkes zu feiern, hatten die schwersten Tage des Werkes miterlebt. Sie kannten nur zu gut die Mühen und Sorgen, die der neue Beginn von ihnen allen gefordert hatte. Und in ihren Augen stand Zustimmung, als Dr. Koch vom Vorstand der Hoesch AG erklärte, daß es gewiß von der Tüchtigkeit der im Werk arbeitenden Menschen abhängt, ob und wie sich das Werk entwickelt – daß aber alle Mühe und alle Anstrengung vergeblich bleiben, wenn das politische Geschehen und die allgemeinen Zeitumstände eine friedliche wirtschaftliche Entwicklung verhindern.

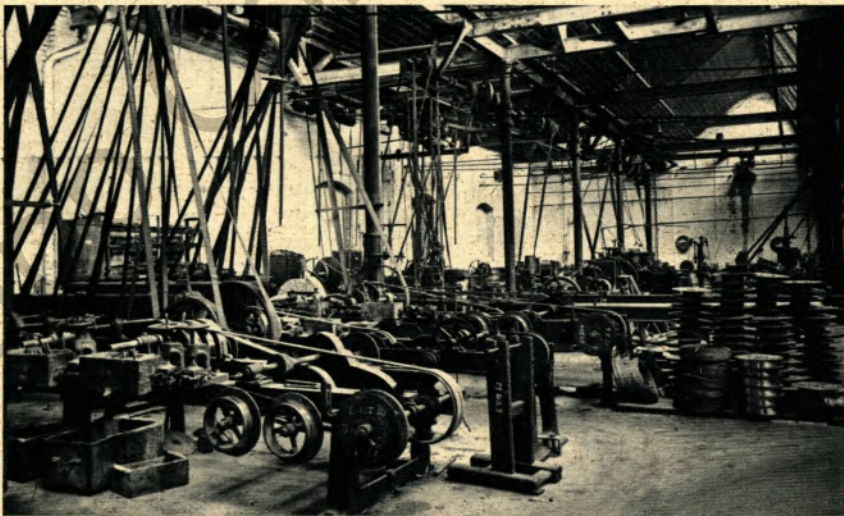
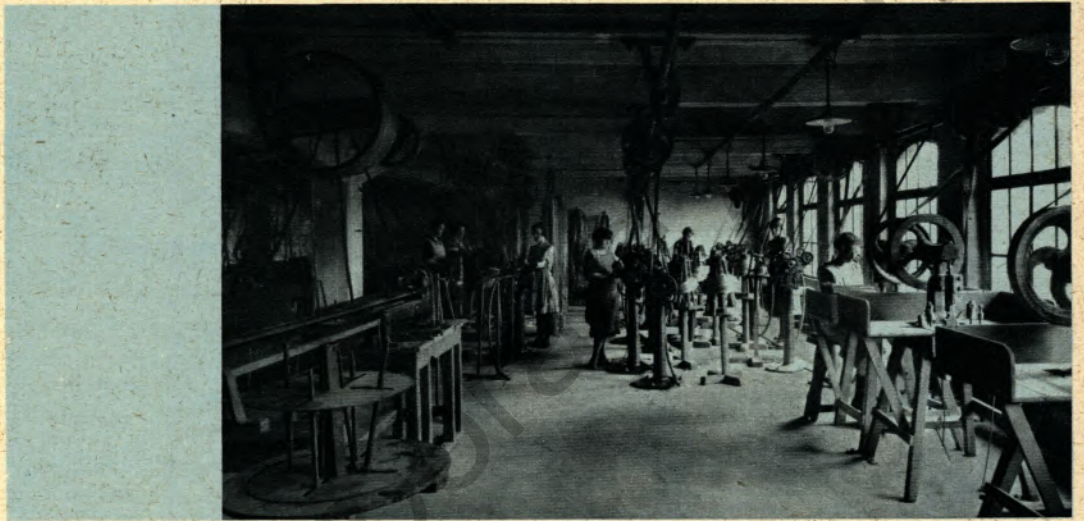
Und dann verknüpfte Dr. Koch die kleine Welt des Werkes Federstahl Kassel, die in diesen Minuten der Erinnerung bildhaft vor aller Augen stand, mit dem großen Weltgeschehen der vergangenen hundert Jahre. Rückschau zu halten und Rechenschaft zu geben, führt ja nicht nur in die Vergangenheit zurück, sondern gibt auch die Richtung für die Zukunft an. Und darum ging es Dr. Koch, als er zunächst an das Jahr 1848 erinnerte – elf Jahre vor der Gründung des Werkes Federstahl –, in dem freiheitliche, fortschrittliche und begeisterte Männer unseres Volkes bemüht waren, die Fesseln eines autoritären Herrschaftssystems abzuschütteln und unserem Volke eine Gesellschaftsordnung zu geben, die dem Bild vom Menschen und seiner Würde entsprechen. An die Stelle des in Gehorsam gebundenen Untertanen sollte der fortschrittliche Mensch treten, der selbst die Regeln des Zusammenlebens in der staatlichen Gemeinschaft setzt, sie anerkennt und sich ihnen einfügt. Aber noch war die Zeit nicht reif. Das Feuer der Begeisterung, das die Männer in der Frankfurter Paulskirche erfüllte, wurde zertraten, und mancher, der in der Frankfurter Nationalversammlung für eine bessere und würdigere Zukunft gestritten hatte, erlitt Not und Verfolgung.

Die Demokratie muß in den Herzen der Bürger leben

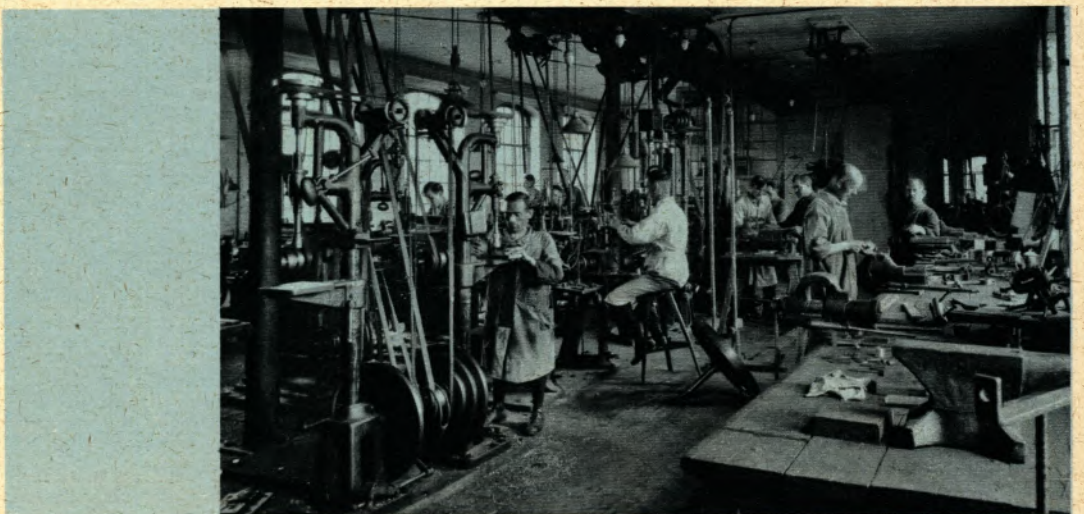
So wurde die bürgerliche Revolution von 1848 zwar niedergeschlagen, ihre Ideen – staatliche Einheit und politische Mitbestimmung – wirkten jedoch weiter. 1866 schlossen sich unter der Führung Preußens die norddeutschen Staaten zum Norddeutschen Bund zusammen. 1871 –



So sah bis zum zweiten Weltkrieg das Fabrik- und Verwaltungsgebäude von Federstahl Kassel aus



Diese Aufnahmen sind älter als ein Menschenalter. Sie wurden in der Korsett-federabteilung, in der Poliererei des Walzwerks und in der Werkzeugmacherei aufgenommen

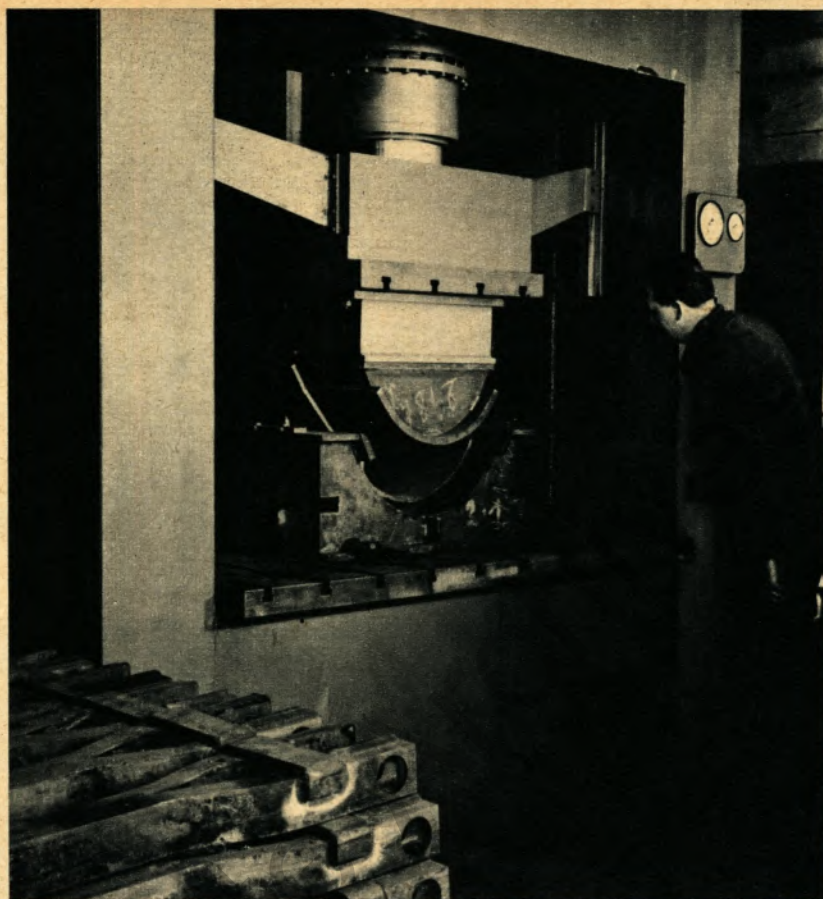


1 Dieses Bild zeigt Maschinenschlosser Günther Schulze, wie er an der hydraulischen 250-Tonnen-Presse Fingerschalen für den Greifer preßt

2 An dieser Werkzeugmaschine entsteht ein Spezialfräser aus Hochleistungsschnellstahl

3 Berta Herbst bedient eine der neuzeitlichen Werkzeugmaschinen, mit denen im Werk Federstahl Kassel hochwertige Werkzeuge hergestellt werden

▼ Hier wird der Mehrschalengreifer zusammengebaut. Er ist ein bekanntes Erzeugnis des Werkes Federstahl und gehört zu den vielseitigen Schweißkonstruktionen, die in Kassel gefertigt werden



das Werk Federstahl Kassel war mit 22 Jahren gerade volljährig geworden – schlossen sich diesem Bund die süddeutschen Staaten an. Das Deutsche Reich, das Kaiserreich, war gegründet, und mit ihm kam die konstitutionelle Monarchie. Die Demokratie konnte sich jedoch nur schwer durchsetzen; die sogenannten Sozialistengesetze verboten von 1871 bis 1890 die Sozialdemokratie und entfremdeten die Arbeiterschaft dem Staat. Schon sechzig Jahre alt war das Werk Federstahl Kassel, als es 1919 gelang, eine neue deutsche Demokratie im Geist der Männer und Frauen von 1848 aufzubauen. „Lassen Sie uns nie vergessen“, mahnte Dr. Koch, „warum dieser Demokratie, die nach ihrer allzu optimistischen Verfassung und ihrem Willen eine vollendete Demokratie hätte sein sollen, nur vierzehn Jahre Zeit blieb, an ihren Idealen zu arbeiten:

weil sie nur formalpolitisch eine Demokratie war,
weil es nicht gelang, diese Demokratie in die Herzen der Bürger zu senken,
und weil es nicht gelang, neben dem Staat auch die Wirtschaft zu demokratisieren.“

So fiel Deutschland in die Schande jenes 1000-jährigen Reiches, das nicht nur über uns, sondern nahezu über die ganze Menschheit unendlich viel Leid und Elend gebracht hat. Jenes System stellte alles in Frage, was Generationen wertvoller Menschen als Ziel menschlichen Fortschrittes erarbeitet, gelehrt und gelebt haben. „Wir wollen nicht anklagen, aber wir dürfen auch nicht vergessen, damit unser Volk nicht noch einmal diesen Weg geht.“ Nach dem furchtbarsten Zusammenbruch der deutschen Geschichte im Jahre 1945 kam das

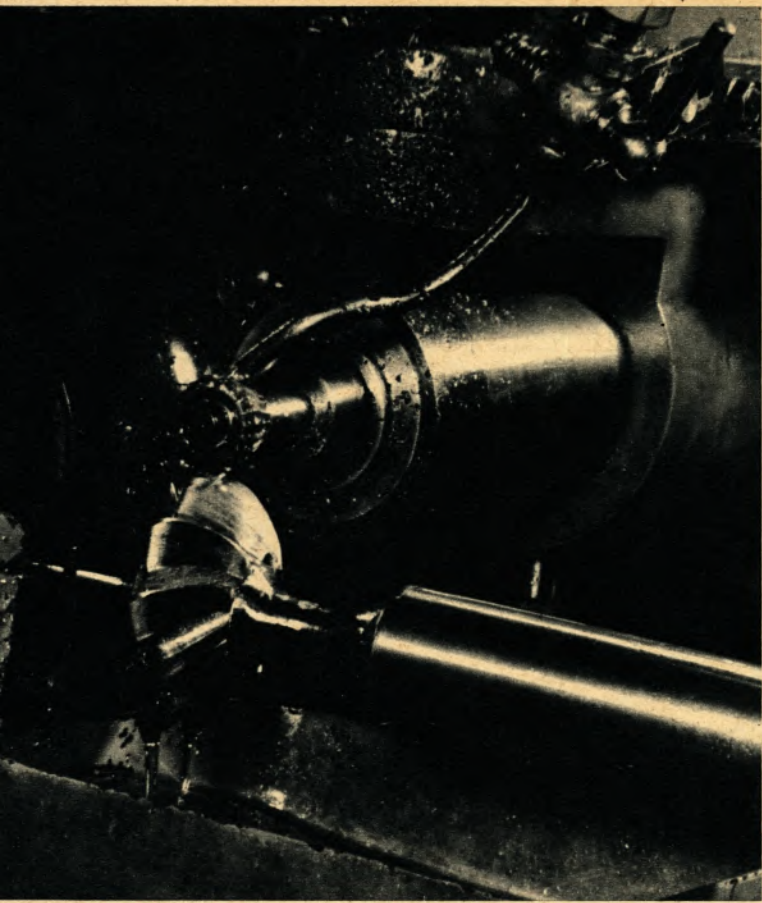
► Prokurist Hans Lohmann ist der an Lebens- und Dienstjahren älteste Mitarbeiter von Federstahl Kassel. Er ließ in einem Vortrag bei der 100-Jahr-Feier des Werkes die Geschichte von Federstahl Kassel lebendig werden

Jahrzehnt des Wiederaufbaus – das jüngste Jahrzehnt in der 100jährigen Geschichte unseres Werkes –, das Jahrzehnt, das im deutschen Wirtschaftswunder gipfelte, von dem das Ausland so oft spricht, obwohl dieser schnelle Wiederaufbau in der Arbeit und Tüchtigkeit der schaffenden Deutschen und in dem Gefühl der Zusammengehörigkeit aller begründet ist, die an diesem Aufbau mitgearbeitet haben. Dr. Koch sagte: „Erinnerungstage, wie der, den wir heute hier feiern, haben ihre Berechtigung, wenn wir uns darauf besinnen, daß jeder einzelne nur dann auf die Dauer glücklich sein und zufrieden leben kann, wenn auch unser Staat in allen Gliederungen gesund und lebensfähig ist.“

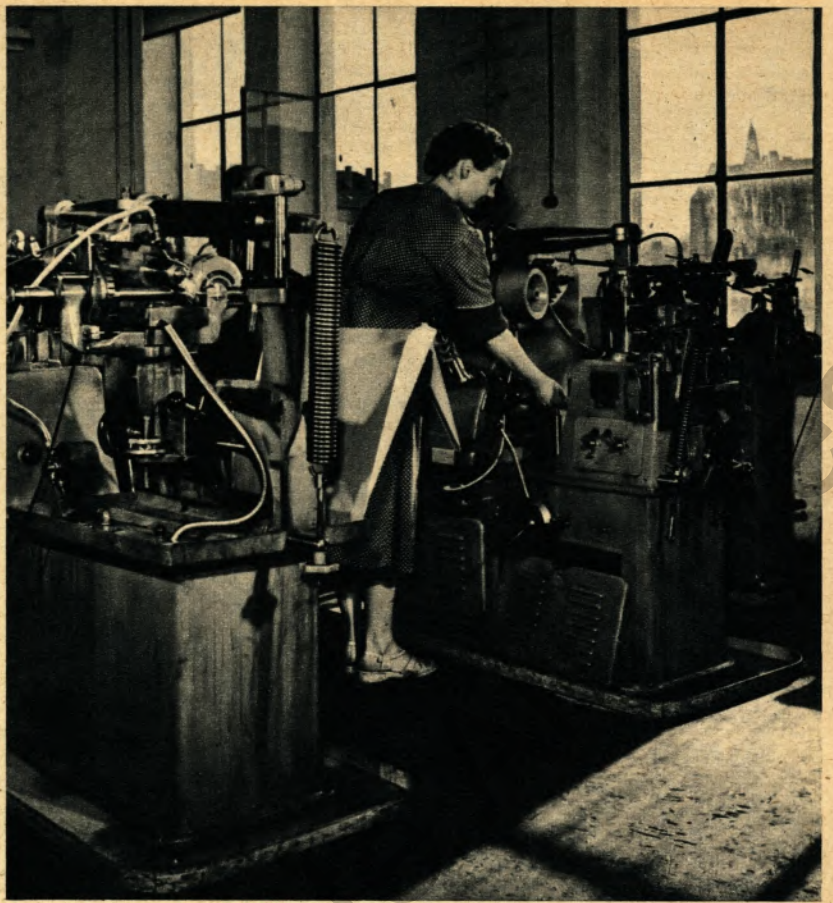
Heute ist der Arbeiter ein geachteter und gleichberechtigter Partner

Nach dieser Rückschau über die großen Linien der politischen Entwicklung wendete sich Dr. Koch den sozialen Umwälzungen des vergan-





2



3

genen Jahrhunderts zu. Denn es ging in dieser Zeitspanne ja nicht allein darum, daß der einzelne staatsbürgerliche Rechte erhielt, er mußte auch im wirtschaftlichen Existenzkampf gesichert sein. So begann mit fortschreitender Industrialisierung der Kampf der Arbeitnehmerschaft nicht nur um ihre politischen Rechte, sondern ebenso sehr auch um ihre sozialen Rechte und um ihre soziale Sicherheit.

Am Beginn der Industrialisierung standen Menschen, die zwölf und mehr Stunden täglich arbeiten mußten und dafür einen Lohn bezogen, von dem sie nicht leben und nicht sterben konnten. Nach und nach verbesserten Arbeitsschutzgesetze die Lage der Arbeiterschaft. In den Jahren 1881 bis 1889 traten die großen Sozialgesetze in Kraft, die Gesetze der Kranken-, Unfall-, Invaliden- und Altersversicherung. Den Gewerkschaften gelang es, in harten Kämpfen die soziale Lage der Arbeiterschaft zu verbessern. Die auf dem Pariser Kongreß im Jahr 1889 erhobene Forderung nach dem Acht-Stunden-Tag wurde in Deutschland nach dem ersten Weltkrieg verwirklicht.

Heute ist der Arbeiter ein geachteter und gleichberechtigter Partner in der Gesellschaft. Die Mitbestimmung gibt ihm die Möglichkeit, wichtige betriebliche Entscheidungen zu beeinflussen. Trennte vor hundert Jahren Arbeitnehmer und Arbeitgeber eine scharfe Trennungslinie, so scheidet diese Trennungslinie nunmehr – nach den Worten eines klugen Unternehmers – die fortschrittlichen Arbeitgeber und Arbeitnehmer auf der einen Seite und die rückschrittlichen Arbeitgeber und Arbeitnehmer auf der anderen Seite. Denn heute wissen alle, die fortschrittlichen Geistes sind, daß nur echte soziale Partnerschaft die Grundlage sein kann für die Weiterarbeit am Aufbau und an der Zukunft unserer Wirtschaft und unseres Vaterlandes. Nur wenn es gelingt, Demokratie und Wirtschaft in diesem neuen Geist aufzubauen, werden wir einen weiteren Aufstieg erleben.

Dr. Koch schloß seine Ansprache mit den Worten: „Wenn wir in das zweite Jahrhundert dieses Werkes eintreten, wollen wir uns ganz klar darüber sein, daß um des Gedeihens und Fortbestehens auch dieses Werkes und um seiner Menschen willen dreierlei zusammenkommen muß: der unternehmerische Leistungswille, die fachliche Tüchtigkeit aller Mitarbeiter und das soziale Verantwortungsbewußtsein der Werksleitung im Zeichen der Mitbestimmung. Wenn wir uns diesen Geist der Zusammenarbeit erhalten, werden wir auch in der Zukunft alle Aufgaben zu lösen verstehen. Und dieses Gefühl des Zusammengehörens und Zusammenstehens gibt uns das Recht, an die Wahrheit und Gültigkeit des Wortes zu glauben, das sich immer wieder und gerade in der Geschichte des deutschen Volkes erprobte, das Wort des Dichters:

Wenn etwas ist gewaltiger als das Schicksal,
dann ist's der Mensch, der's unerschrocken
trägt.“

Willy Figge – ein guter Anwalt des Werkes und seiner Menschen

Nach seiner Rückschau dankte Dr. Koch im Namen des Vorstandes der Hoesch AG den Pensionären und Belegschaftsmitgliedern des Werkes Federstahl Kassel und ihrer Betriebsvertretung herzlich für ihre Mitarbeit in all den Jahren, in denen sie im Dienste dieses Werkes standen. Ganz besonders dankte er auch Willy Figge, dem Leiter des Werkes: „Nie – und wenn die Schwierigkeiten auch noch so groß waren – hat er sich entmutigen lassen. Immer wieder ist er nach Dortmund gekommen mit Plänen und Vorschlägen, mit Wünschen und

► Dr. Koch vom Vorstand der Hoesch AG verknüpfte in seiner Ansprache die kleine Welt des Werkes Federstahl mit dem großen Weltgeschehen der vergangenen hundert Jahre

Forderungen: er war ein guter Anwalt Ihrer Interessen.“

Der Wunsch aller: Ein guter Start ins zweite Jahrhundert

Nun ergriff Paul Huf, der gegenwärtige Vorsitzende des Gesamtbetriebsrates der Hoesch Walzwerke, das Wort. Auch er erinnerte an die großen Hoffnungen, mit denen freiheitliche Menschen nach dem ersten Weltkrieg die Demokratie in Deutschland zu verwurzeln suchten. Auch er sprach von den bitteren Jahren danach, in denen Deutschland der Gedankenwelt des Faschismus erlag. Und auch er erklärte, daß die Kraft des demokratischen Aufbaus nach dem zweiten Weltkrieg bewiesen hat, daß die Hoffnungen von 1918/1919 nur in echter Partnerschaft von Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu verwirklichen seien. Paul Huf überbrachte den Mitarbeitern des Werkes Federstahl Kassel die Grüße der Hohenlimburger Belegschaften





▲ Bei der 100-Jahr-Feier des Werkes, die zusammen mit dem alljährlichen Betriebsfest begangen wurde, fanden die Belegschaftsmitglieder ihren Spaß an lustigen Spielen, bei denen sie ihre Geschicklichkeit beweisen konnten ►



◀ Auch Dr. Georg-August Zinn, der Ministerpräsident von Hessen, hat die 100-Jahr-Feier unseres Werkes Federstahl besucht. Er wünschte in einer kurzen Ansprache dem Werk und seinen Mitarbeitern auch für die Zukunft alles Gute

► Bevor der Ministerpräsident das Fest verließ, stellte er sich noch einmal zu einer Aufnahme mit Willy Figge, dem Leiter von Federstahl Kassel (links), Dr. Harald Koch und Karl Witzel, dem Betriebsratsvorsitzenden (rechts)



und des Gemeinschaftsausschusses der Betriebsräte aller Hoesch-Gesellschaften.

Karl Witzel, der junge Betriebsratsvorsitzende des Werkes Federstahl, dankte mit herzlichen Worten den Belegschaftsmitgliedern und der Unternehmensleitung für die vertrauensvolle und erfolgreiche gemeinsame Arbeit und wünschte dem Werk und allen in ihm Tätigen einen guten Start ins zweite Jahrhundert.

Willy Figge, der Geschäftsführer des Werkes Federstahl, der schon zu Beginn der festlichen Zusammenkunft in einer kurzen Ansprache seinen Dank an Pensionäre, Belegschaftsmitglieder und an den Vorstand der Hoesch AG mit einem knappen Bericht über die vielfältigen Schwierigkeiten des Wiederaufbaus verknüpft hatte, ließ seine Worte in der Zuversicht ausklingen, daß mit der Hilfe aller, die guten Willens sind, auch für das Werk Federstahl Kassel der Erfolg nicht ausbleiben würde. Er dankte allen Sprechern dieses Nachmittags und beschloß damit die zunächst heitere, dann sehr ernst gestimmte Rückschau, die in den Belegschaftsmitgliedern des Werkes zweifellos aufnahmebereite Hörer gefunden hatte . . .

Draußen sammelten sich nun viele junge Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen um zwei Tische, an denen sie ihre Geschicklichkeit erproben konnten. Die lustigen Spiele bereiteten viel Spaß, und bald waren alle Preise vergeben. Die Alten blieben indessen an ihren Tischen, tauschten Erinnerungen aus und bemerkten kaum, daß ein zweiter Höhepunkt dieses festlichen Tages nahe war.

Der Ministerpräsident auf der 100-Jahr-Feier

Ohne viel Aufhebens war noch ein Gast eingetroffen, der besonders herzlich begrüßt wurde. Es war Dr. Georg-August Zinn, seit 1950 Ministerpräsident von Hessen.

Dr. Koch, der Georg-August Zinn seit ihrer gemeinsamen Arbeit im hessischen Kabinett in den Jahren 1946 bis 1949 freundschaftlich verbunden ist, hatte dem Ministerpräsidenten bei der Eröffnung der Kasseler Dokumenta von der 100-Jahr-Feier des Werkes Federstahl berichtet. Der Ministerpräsident ließ es sich nicht nehmen, einige Stunden im Kreis der Mitarbeiter des Werkes Federstahl zu verbringen. Als er das Wort ergriff, begrüßte er die Anwesenden mit der vertrauten Anrede „Liebe Kollegen“ zum Zeichen seiner engen Bindung zur Stadt Kassel und deren Arbeiterschaft, unter der er groß geworden ist. Wenn er auch – zu seiner Schande, wie er sagte – von der 100-Jahr-Feier des Werkes Federstahl nichts gewußt habe, so sei ihm das Werk noch aus seiner Jugend als „die Krinoline“ ein Begriff. Danach drückte er seine Freude über die gute Entwicklung der Stadt Kassel aus, für die das Wort „Kassel – Armenhaus des Landes Hessen“ heute durchaus nicht mehr zutreffe. Er erklärte, daß beispielsweise im Jahr 1961 zehn- bis zwölftausend Arbeitsplätze mehr als 1958 in Kassel vorhanden sein werden und daß auch diese Zahlen den guten Fortschritt im Kasseler Raum beweisen. Dr. Zinn schloß seine kurze Ansprache mit den Grüßen und guten Wünschen des Landes für das Fortbestehen unseres Werkes Federstahl.

Nach diesem überraschenden und ehrenden Besuch des Ministerpräsidenten nahm der Abend einen heiteren, unbeschwerten Fortgang. Conférence, Gesang, Operetten- und Schlagermelodien vergnügten die Gäste bis spät in die Nacht und sorgten für einen freundlichen Abschluß dieses denkwürdigen Tages, den wohl keiner der Anwesenden in seiner harmonischen Mischung von Heiterkeit und nachdenklich stimmendem Ernst vergessen wird.

SICHERHEIT

STATT

Chaos



„Eine unheilvolle Unruhe geht durch die Steinkohlenreviere.“ Mit diesen Worten traf Heinrich Gutermuth, der erste Vorsitzende der IG Bergbau, genau die Stimmung der zweitausend Gewerkschaftsfunktionäre, die sich am 5. August zu einer Kundgebung in der Essener Gruga-Halle zusammenfanden.

Heinrich Gutermuth erklärte, daß die Kohlenkrise im Bergbau nunmehr ausschließlich zu einem strukturellen Problem geworden sei, daß Kohle und Öl einen umfassenden Konkurrenzkampf führten, der noch schärfere Formen annehmen werde, und daß der Steinkohlenbergbau auf Grund seiner geologischen Lage und der hohen Arbeitskosten dem Wettbewerb nicht gewachsen sei. Die Arbeitsplätze von über hunderttausend Bergarbeitern und die soziale Sicherheit ihrer Familien seien gefährdet. Milliarden Mark, die im Bergbau investiert seien,

drohten als Volksvermögen verlorenzugehen. Damit der Bergbau endlich seine Grenzen für Investition, Rationalisierung und den Grad der Beschäftigung kenne, sei die politische Entscheidung der Bundesrepublik unumgänglich notwendig, ob und in welchem Umfang der deutsche Steinkohlenbergbau künftig an der Energieversorgung der Bundesrepublik teilnehmen solle. Dabei stellte Heinrich Gutermuth erneut fest, daß nach Ansicht der IG Bergbau das privatwirtschaftliche System die Strukturkrise im Bergbau nicht lösen könne. „Alle bisherigen Versuche von Regierung und Unternehmen scheiterten.“ Eine wirksame Einschränkung der Kapazität sei nur dann möglich, wenn sie in den Bereich der Eigentumsinteressen eingreifen könne und zentral gesteuert werde. Innerhalb Deutschlands sei zudem der schon seit langem geforderte Energiewirtschaftsrat zu bilden.

Fritz Dahlmann, der zweite Vorsitzende der IG Bergbau, ergänzte in seinem Referat diese Forderung dahingehend, daß auch übernational – zumindest im Bereich der sechs Länder des Gemeinsamen Marktes – die Energiepolitik abgestimmt werden müsse. Werden diese Vorschläge nicht erfüllt, erhebt die IG Bergbau eine Reihe sozialpolitischer Forderungen, die Heinrich Gutermuth wie folgt zusammenfaßte:

1. Stilllegungen von Schachtanlagen dürfen nur planmäßig, langfristig und in Zusammenarbeit mit den dafür zuständigen Stellen (Bund, Länder, Kommunen, Unternehmensverband und IG Bergbau) erfolgen.

▲ 2000 Funktionäre der IG Bergbau trafen in der Essener Gruga-Halle zu einer Kundgebung zusammen, um die Öffentlichkeit auf die angespannte Lage im Kohlenbergbau aufmerksam zu machen

2. Schachtanlagen dürfen nur dann stillgelegt werden, wenn gewährleistet ist, daß die freierwerdenden Arbeitskräfte an gleichwertigen anderen Dauerarbeitsplätzen untergebracht werden können.

3. Die neuen Dauerarbeitsplätze müssen am Ort bzw. in der näheren Umgebung der stillgelegten Schachtanlagen vorhanden sein oder durch Ansiedlung neuer Industrien geschaffen werden.

4. Bis zur Vermittlung in einen anderen Dauerarbeitsplatz sind Montanunion, Bund und Länder verpflichtet, den durch die Stilllegung betroffenen Bergleuten Übergangsentschädigungen in Höhe ihres bisherigen Einkommens zu garantieren.

5. Solange durch das bestehende System dem Bergmann Zwangsfeierschichten auferlegt werden, ist ihm der dadurch entstehende Verdienstausschlag zu ersetzen.

6. Die Altersgrenze in der knappschaftlichen Rentenversicherung für die Gewährung des Knappschaftsruhegeldes (Altersrente) ist für alle unter Tage beschäftigten Arbeitnehmer auf das 55. Lebensjahr und für die über Tage beschäftigten Knappschaftsversicherten auf das 60. Lebensjahr herabzusetzen.

7. Wer nicht an einen anderen Dauerarbeitsplatz vermittelt werden kann, aber das 50. Lebensjahr vollendet hat, kann invalidiert werden, und zwar so, als hätte er die Voraussetzungen nach den heute geltenden Bestimmungen erfüllt.



◀ Heinrich Gutermuth, der Vorsitzende der IG Bergbau, schilderte in seinem Referat die Lage des Bergbaus und stellte eine Reihe von Forderungen, um die Kohlenkrise zu lösen

8. Wer seinen Arbeitsplatz im Bergbau durch Stilllegung einer Schachanlage aufgeben muß, aber mindestens 15 Jahre im Bergbau tätig war, behält seinen Anspruch auf Deputatkohle.

Paul Arendt, Mitglied des geschäftsführenden Vorstandes der IG Bergbau, erklärte nach einer kurzen, aber heftigen Diskussion unter großem Beifall, daß die IG Bergbau ihren Forderungen im Revier aber auch in Bonn mit einer Welle von Protestkundgebungen Nachdruck verleihen werde. An der Diskussion beteiligte sich auch Heinz Orzelski, der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der Hoesch Bergwerks-AG. Er forderte wie die anderen Sprecher, daß es nicht beim Reden bleiben dürfe, sondern an der Zeit sei, auch Taten sehen zu lassen.

Anpassung von Förderung und Absatz

Die ungünstige Entwicklung auf dem Kohlenmarkt trifft auch unsere Schachanlagen. Unsere Haldenbestände betragen nahezu 1 Million Tonnen. Auch wir kommen an der Notwendigkeit, Förderung und Absatz in Übereinstimmung zu bringen, nicht vorbei. Alle dadurch notwendig werdenden Maßnahmen werden in sorgfältiger Abwägung aller wirtschaftlichen, technischen, nicht zuletzt aber aller sozialen Gegebenheiten getroffen. Es wird alles versucht, Entlassungen auf einem Mindestmaß zu halten und in Zusammenarbeit mit den Betriebsräten Lösungen zu finden, die soziale Härten so weit als möglich vermeiden.

Aus diesem Grunde bedauern wir die irreführenden Pressemeldungen über 400 Entlassungen auf der Schachanlage Kaiserstuhl. Richtig an dieser Meldung ist lediglich die Tatsache, daß die Belegschaft von Kaiserstuhl um 400 Beschäftigte vermindert wird. Dieses Ziel wird dadurch erreicht, daß etwa 200 Beschäftigte, die das 55. Lebensjahr erreicht haben und bereits eine Knappschaftsrente beziehen, auf Grund der Betriebsvereinbarung vom 1. Februar 1954, die diesen Beschäftigten bis zum Erreichen der Knappschaftsvollrente eine Ausgleichsrente sichert, ausscheiden. Weitere 100 Beschäftigte – vor allem Ledige – werden auf die Altenessener Schachanlagen umgesetzt, weil sie dort in den Wohnheimen untergebracht werden können. Nur von 100 Beschäftigten mußten wir uns trennen. Wir wissen, diese Maßnahme, die auch uns sehr schwer fiel, ist für die Betroffenen schmerzlich, sind aber überzeugt, daß diese Mitarbeiter bei dem gegenwärtig knappen Angebot an Arbeitskräften ohne größere Schwierigkeiten an einen anderen Arbeitsplatz vermittelt werden können.



Am 1. September 1959 beging Alfred Berndsen seinen 65. Geburtstag. Seit zwölf Jahren gehört er als Arbeitsdirektor dem Vorstand der Hoesch-Westfalenhütte an. Bestimmt von der Sorge um den arbeitenden Menschen – der er sein ganzes Leben gewidmet hat – stand Alfred Berndsens Arbeit in diesen zwölf Jahren im Zeichen seiner warmen Menschlichkeit.

Alfred Berndsen wurde am 1. September 1894 in Hörde als Sohn eines Schneidermeisters geboren. Als Sechzehnjähriger nahm er bei der Dortmund-Hörder Hüttenunion die Arbeit auf. Nach dem ersten Weltkrieg – in dem er mehrfach verwundet worden war – kehrte er nach Hörde an seinen Arbeitsplatz im Walzwerk zurück. Zu gleicher Zeit wurde er Mitglied des



2

Passiert

Notiert

Fotografiert



1

Alfred Berndsen zum 65. Geburtstag

Deutschen Metallarbeiterverbandes. Während der nationalsozialistischen Herrschaft mußte er einige Jahre die Arbeit in Hörde aufgeben. Doch nach dem Zusammenbruch im Jahre 1945 gehörte er zu den ersten, die ihre Arbeitskraft im Zeichen eines demokratischen Wiederaufbaus voll einsetzten. Da ihm das Vertrauen der Belegschaft gehörte, wurde er Betriebsratsmitglied und wenig später Vorsitzender des Betriebsrates des Werkes Hörde der Dortmund-Hörder Hüttenunion. Zum 1. Oktober 1947 berief ihn die IG Metall zum Arbeitsdirektor der Hoesch-Westfalenhütte. Zwölf Jahre hat Alfred Berndsen unermüdlich mit Rat und Tat am Wiederaufbau der Hütte mitgearbeitet. Zwölf Jahre galt sein Streben vor

allem dem Wohl der Belegschaft. Mit seiner Erfahrung, seinem Wissen und seiner Warmherzigkeit gelang es ihm immer wieder, auch die schwierigsten Aufgaben zu meistern. Im Grunde seines Wesens ist Alfred Berndsen getreu der Inschrift an seiner Haustür: „Bliw wie du bist“, der geblieben, der er immer war: ein Mensch mit Gefühl und Herz, der Sorgen und Nöte auch des letzten Werksangehörigen versteht und zu tragen hilft. Zu seinem 65. Geburtstag schließen wir uns den guten Wünschen von Vorstand, Betriebsrat und Belegschaft an und wünschen Alfred Berndsen von Herzen alles Gute und vor allem eine wieder gefestigte Gesundheit.



Es ist klar, daß jeder, der im Hoesch-Bereich arbeitet, einmal die Hoesch-Westfalenhütte besuchen möchte. Vor allem dann, wenn er beim Hoesch-Eisenhandel beschäftigt ist und mit eigenen Augen gesehen haben will, wie das entsteht, was er verkaufen hilft. Und so werden zu den neuntausend Besuchern, die die Hütte alljährlich zählt, in diesem Jahr auch Mitarbeiter des Hoesch-Eisenhandels aus Dortmund, Frankfurt und Nürnberg gehören. Sie machten ihren Rundgang am 3. August – begleitet von unserer Kamera.

1 Es geht los! Die kleine Gruppe verschwindet fast neben dem Hochofen. Aber nur keine Bange! Der „Bärenführer“, diesmal ist es Ing. Martens, weiß genau Bescheid

2 Hier warten Walter Basfeld, Hüttening. Stank, Mathilde Biebel und Hans Schult (v.r.n.l.) auf den Hochofenabstich

▼ 1000 Jugendliche der Jahrgänge 1939-42 trafen sich im vergangenen Monat in Duisburg-Wedau im Bundes-Auswahllager der deutschen Sportjugend. 600 von ihnen erhielten am Ende des Lehrganges die Fahrkarte zu den Olympischen Spielen in Rom. Nicht allein die sportliche Leistung, sondern auch charakterliche Bildung und die Fähigkeit, sich in die Gemeinschaft einzuordnen, wurden bei der Auswahl berücksichtigt. Jeder Jugendliche erhielt auf diese Weise Gelegenheit, eine Fahrkarte nach Rom zu erringen. Die Vorteile, die der sportlich Geübtere hatte, konnten beim Aufsatzwettbewerb, in der Diskussion oder in Fragen der Musik und der Malerei wettgemacht werden. Einer der 600 ist der zwanzigjährige Rudi Preiss, der als Maschinenschlosser bei den Hoesch-Walzwerken arbeitet. Zu seiner Wahl und zur Reise im nächsten Jahr wünschen wir ihm viel Glück!



Josef Döring stammt aus einer Bergarbeiterfamilie. Schon sein Vater und sieben Brüder waren und sind wie er Bergleute. 250 Arbeitsjahre haben die Familienmitglieder Döring im Dienst der Altenessener Bergwerks-AG gestanden. Fünfzig davon fallen nun auf Josef

Döring, der sich vom Bergklaubler bis zum Steiger emporarbeitete. Als Josef Döring 1915 eingezogen wurde, mußte er den Besuch der Bergvorschule unterbrechen. 1919 wurde er Steiger auf der Schachanlage Anna. Von 1924 bis 1954 arbeitete er als Grubensteiger auf Schacht Fritz-Heinrich. In seinem Schrebergarten hat Josef Döring den Ausgleich zur Arbeit gefunden. Wir wünschen ihm, daß er noch recht viele erholsame Stunden in seinem Garten verlebt.



Georg Grimmenstein wurde am 4. Juli 1895 in Dortmund geboren. Zu seinem vierzehnten Geburtstag fing er als Laufjunge bei der Westfalenhütte an. Sein Dienst begann morgens um sechs Uhr und dauerte meist bis abends sechs Uhr. Als er sechzehn Jahre alt wurde,

wechselte er zur Maschinenabteilung über. Danach arbeitete er zuerst im Walzwerk III, und nun ist er schon seit 28 Jahren im Walzwerk I tätig. Er fährt die Rollgänge und Umkehrmotoren. Nur der erste Weltkrieg unterbrach seine Arbeit. Georg Grimmenstein pflegt schon seit Jahrzehnten mit viel Liebe einen schönen Garten mit vielen Obstbäumen. In ihm will er auch in den kommenden Jahren Erholung finden und gesund bleiben.



Wilhelm Meierdress ist am 9. August fünfzig Jahre bei der Altenessener Bergwerks-AG tätig. Mit vierzehn Jahren hat er die Arbeit als Bergklaubler aufgenommen. Dann wurde er Pferdejunge und schließlich Lehrhauer. Der Weltkrieg unterbrach seine Tätigkeit.

1918 kehrte er an seinen alten Arbeitsplatz zurück. Als Hauer arbeitete er bis 1936. Nach einem Unfall war er sechs Jahre als Rauber beschäftigt. Später wurde er Lokführer, danach arbeitete er über Tage in der Schlosserei. Die letzten fünf Berufsjahre war er als Pförtner am Eingang Winkhausstraße der Zeche Fritz beschäftigt. Nun genießt Wilhelm Meierdress seinen wohlverdienten Ruhestand. Zu seiner Freude haben ihm seine Söhne einen Hund geschenkt, mit dem er weite Spaziergänge unternimmt.

50 Altenessener Bergwerks-AG

9. 8. 1959 Wilhelm Meierdress, Tagesarbeiter
Schachtanlage Emil

40 Hoesch Bergwerks-AG

2. 8. 1959 August Jeromin, Kauenwärter
Kaiserstuhl Ostfeld
7. 8. 1959 Wilhelm Simon, Kokereiarbeiter
Kaiserstuhl Ostfeld
24. 8. 1959 Ferdinand Wagemann, Hauer
Kaiserstuhl Ostfeld

Altenessener Bergwerks-AG

1. 8. 1959 Johann Dicken, Zimmerhauer
Schachtanlage Emil
5. 8. 1959 Heinrich Pöhler, Hauer
Schachtanlage Fritz
5. 8. 1959 Karl Stuhldreier, Tagesarbeiter
Schachtanlage Fritz
7. 8. 1959 Fritz Keller, Ausbauhelfer
Schachtanlage Radbod
13. 8. 1959 Wilhelm Wolfs, Hauer
Schachtanlage Fritz
13. 8. 1959 Hermann Scherkamp, Schmied
Schachtanlage Fritz
17. 8. 1959 Andreas Golob, Ausbauhelfer
Schachtanlage Radbod
27. 8. 1959 Theodor Ishorst, Elektriker
Schachtanlage Fritz
27. 8. 1959 Peter Bürling, Grubenlokfürer
Schachtanlage Fritz
30. 8. 1959 Franz Kreuch, Kauenwärter
Schachtanlage Emil

Hoesch-Westfalenhütte AG

1. 8. 1959 Wilhelm Sonntag, Motorwärter
1. 8. 1959 Wendelin Schröter, Vorarbeiter

4. 8. 1959 Franz Heppner, Oberingenieur
4. 8. 1959 Heinrich Weber, I. Einsetzer
11. 8. 1959 Paul Spiweike, Gasleitungsreiniger
13. 8. 1959 Alfred Kampeter, Bahnhofsaufer
16. 8. 1959 Ernst Hölscher, Fräser
21. 8. 1959 Bernhard Pollet, Winderhitzer
25. 8. 1959 Richard Schnabel, Gießhallenmeister
26. 8. 1959 Karl Gleba, Weichensteller
27. 8. 1959 Johann Krieger, Betriebsvorarbeiter
28. 8. 1959 Wilhelm Nagel, Schlosser
29. 8. 1959 Anton König, Schamottmüller

Dörken AG

6. 8. 1959 August Weckelmann, Maschinen-
steller
11. 8. 1959 Paul Bonnet, Werkmeister

Maschinenfabrik Deutschland AG

13. 8. 1959 Alfred Thienel, Schlosser
13. 8. 1959 Heinrich Meier, Revisor
25. 8. 1959 Fritz Schmits, Modellschreiner

25 Hoesch Bergwerks-AG

3. 8. 1959 Dietrich Hardt, Hauer
Fürst Leopold-Baldur
6. 8. 1959 Rudolf Joswig, Ausbauhelfer
Fürst Leopold-Baldur
8. 8. 1959 Reinhold Kollberg, Vorarbeiter
Kaiserstuhl Ostfeld
13. 8. 1959 Gustav Schlitter, Ausbauhelfer
Kaiserstuhl Ostfeld
15. 8. 1959 Heinrich Feuerbaum, kaufm. Ange-
stellter
Kaiserstuhl Ostfeld
24. 8. 1959 Peter Lonsdorfer, Tafelführer
Kaiserstuhl Ostfeld

28. 8. 1959 Josef Deppe, Tagesarbeiter
Fürst Leopold-Baldur

Altenessener Bergwerks-AG

1. 8. 1959 Johann Florczak, Tagesarbeiter
Schachtanlage Fritz
8. 8. 1959 Paul Schindler, Elektriker
Schachtanlage Fritz
9. 8. 1959 Ernst Gans, Lok.-Führer
Schachtanlage Emil
9. 8. 1959 Günther Karger, Schweißer
Schachtanlage Emil
21. 8. 1959 Johann Jahnert, Ausbauhelfer
Schachtanlage Emil
26. 8. 1959 Karl Bielski, Gleisbauarbeiter
Schachtanlage Carl
26. 8. 1959 Walter Fuchs, Hauer
Schachtanlage Emscher

Hoesch-Westfalenhütte AG

1. 8. 1959 Wladislaus Mistersky, Waschkauen-
wärter
3. 8. 1959 Emil Köhler, Ofenmann
7. 8. 1959 Oskar Fliege, Maschinenmeister
8. 8. 1959 Emil Paegert, Vorarbeiter
11. 8. 1959 Karl Mücher, Sachbearbeiter
11. 8. 1959 Walter Fehser, Kolonnenführer
15. 8. 1959 Bernhard Hagenkötter, Kalkulator
21. 8. 1959 Hans Kamstein, Kokillenmann
29. 8. 1959 Fritz Schürmann, Normalspur-Lokf.

Becke-Prinz GmbH

31. 8. 1959 Otto Bracht, Hufeisenbündler
Werk Dortmund

Schiffswerft und Maschinenfabrik Mainz-Gustavsburg GmbH

26. 8. 1959 Johann Neuber, Dreher



Foto-Wettbewerb

Bild links oben:

Luftmatratzen-Kapitäne Wilhelm Bertram, Schmiedag AG

Bild links Mitte:

In Stockholm Rita Junkmann, Hoesch AG

Bild links unten:

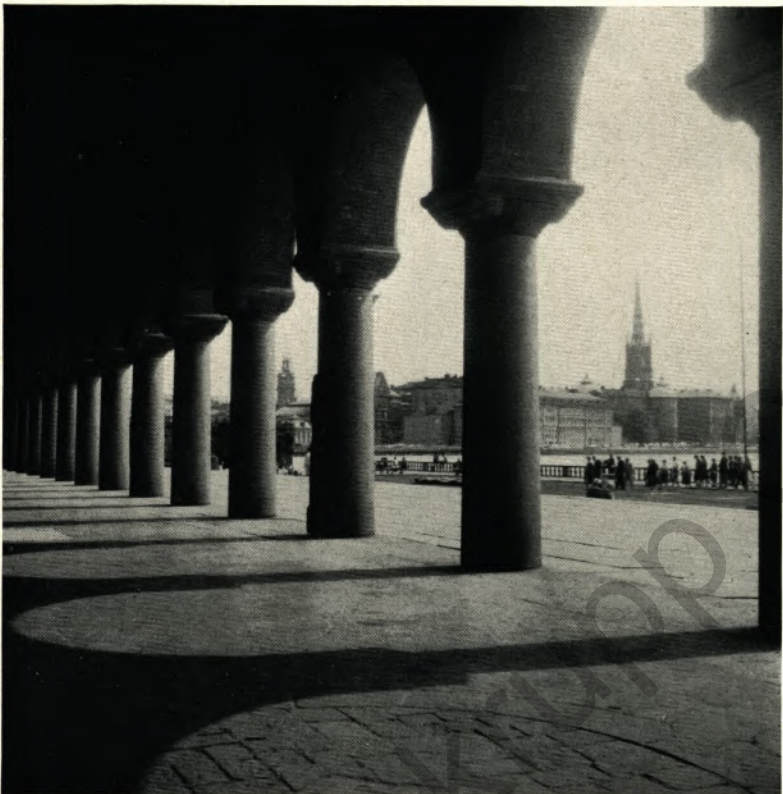
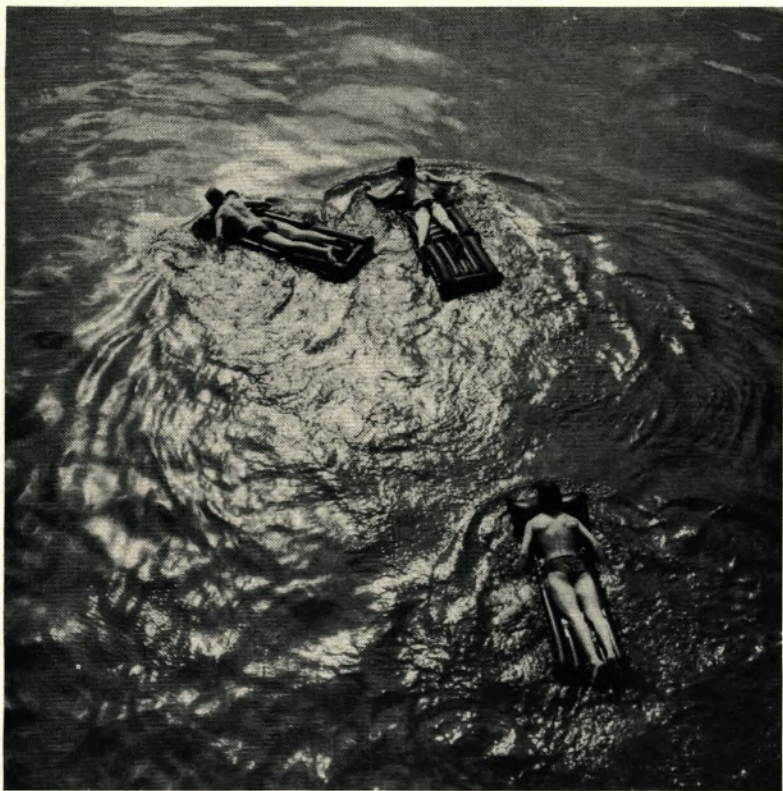
Hufschmiede in Nieder-Marsberg Karl Huth, Hoesch Walzwerke AG

Bild rechts oben:

So trinkt man Wein in Spanien Norbert Pottschulte, Hoesch-Westfalenhütte AG

Bild rechts unten:

Aufziehendes Unwetter Helmut Daume, Becke-Prinz GmbH





10/32

Nr. 10/32
Chg. AI
Auftrags Stück
300
Stück

10/32