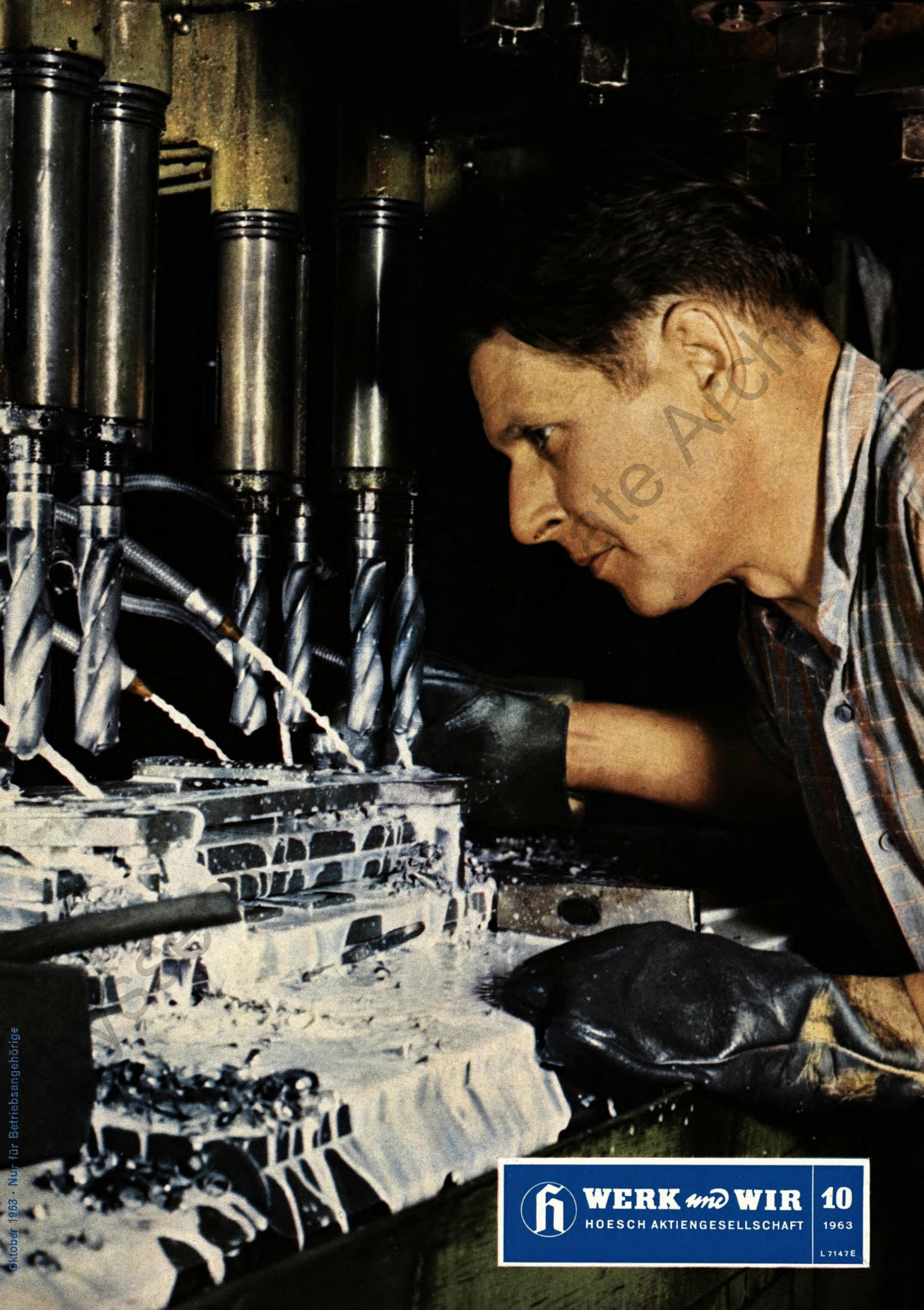
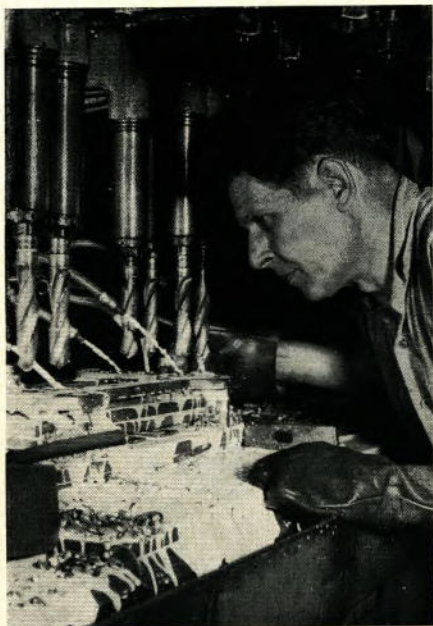




100 Jahre Dörken AG



Titelseite: Bei der Dörken AG in Gevelsberg, die in diesem Monat ihren hundertsten Geburtstag begeht, steht die sechzehnspindlige Bohrmaschine, die Paul Hoppe gerade einrichtet



Rückseite: Für den Automobilbau sind die bei der Schmiedag hergestellten Zahnräder bestimmt, die Herbert Berg kontrolliert

Im vorliegenden Heft gedenken wir des hundertjährigen Bestehens der Dörken AG, deren Vorläuferin am 1. Oktober 1863 die Brüder Eduard und Heinrich Dörken in Gevelsberg als Offene Handelsgesellschaft gründeten. Fünf Männer waren anfangs nur in dem kleinen Unternehmen beschäftigt, das Baubeschläge herstellte. Nach einem halben Jahrzehnt arbeiteten bereits 25 Mann in dem Unternehmen, das als erstes im Gevelsberger Raum Dampfkraft und moderne Maschinen nutzte und auf rentable Arbeitsvorgänge bedacht war.

Liest man in der hundertjährigen Geschichte des Werkes, die reich an Wechselfällen und Krisen war und das Unternehmen vom zeitbedingten Auf und Ab nicht verschonte, so wird man an Gustav Freytags Roman „Soll und Haben“ erinnert, der zehn Jahre vor der Gründung des Betriebes der Gebrüder Dörken erschienen war und bald zu einer beliebten Lektüre unserer Väter und Großväter wurde. Wie in diesem Roman kaufmännischer Wagemut und Unternehmungsgeist in ihrem ständigen Kampf und in ihrem Wettlauf mit technischem, wirtschaftlichem und sozialem Fortschritt geschildert werden, so kennzeichnen Wagemut und Unternehmungsgeist auch den Werdegang des Hauses Dörken.

Vor der Jahrhundertwende stellte die Firma Dörken ihr Lieferprogramm auf den raschen Siegeszug des Eisenbahnwesens ein. Nach dem ersten Weltkrieg wurde in den sogenannten goldenen zwanziger Jahren die Offene Gesellschaft in eine AG umgewandelt und in einem neuen kritischen Zeitabschnitt am 1. Januar 1929 mit dem damaligen Eisen- und Stahlwerk Hoesch in Dortmund verbunden.

Den zweiten Weltkrieg überstand die Dörken AG ohne Schäden. Doch wurde das Werk im Oktober 1947 auf die Demontageliste gesetzt; wenn es dann nach mehr als einem Jahr lähmender Ungewißheit im April 1949 von dieser Liste gestrichen wurde, verdankte es das vor allem auch der Deutschen Reichsbahn, die die Besatzungsmächte von der volkswirtschaftlichen Notwendigkeit der Dörken AG für den Wiederaufbau des kriegszerstörten Eisenbahnnetzes überzeugen konnte.

Die Werksanlagen waren jedoch völlig veraltet. Es wurde deshalb ein grundlegendes Neubauprogramm eingeleitet und stufenweise verwirklicht. Neue Werkshallen wurden errichtet und ein neuer Maschinenpark, der nach modernen Gesichtspunkten arbeitet, aufgestellt. Nachdem vor einiger Zeit die Firma Heinz Walter Dörken aus dem Werksgelände ausgezogen war, stand weiterer Raum zur Verfügung, um den Aufbau zu vollenden. Durch eine vierte moderne Werkshalle wird die Möglichkeit geschaffen, daß die Dörken AG das gesamte Erzeugungsprogramm der ebenfalls zur Hoesch AG gehörenden Becke-Prinz GmbH übernimmt, die in ihren Werken Dortmund und Hemer Schrauben, Muttern und Nieten fertigte und insbesondere durch Schienenbefestigungsmaterial bekannt geworden ist. Damit wird gerade zum Zeitpunkt des hundertjährigen Bestehens der Dörken AG ein weiterer einschneidender Wandel vollzogen.

So tritt die Dörken AG in ihr neues Jahrhundert mit erweitertem Aufgabenbereich und im Zeichen einer Entwicklung, die wie zu den Zeiten des Anfangs weiter von dem Willen zur Rationalisierung und zu einem marktgerechten Lieferprogramm bestimmt wird. Durch diese Konzentration hat die Hoesch AG im Raume Gevelsberg ein Unternehmen, das ihre Vorprodukte weiterverarbeitet und das durch die moderne Ausrichtung die Gewähr für eine wirtschaftliche Fertigung gibt. Die Arbeitsplätze der alten, angestammten Belegschaft werden hierdurch auf lange Zeit gesichert. Die vertrauensvolle Zusammenarbeit der Geschäftsleitung mit der Belegschaft, die sich in der Vergangenheit immer bewährt hat, wird zu einer gedeihlichen Entwicklung auch in Zukunft entscheidend beitragen.

Ein herzliches Glückauf für den Weg in das zweite Jahrhundert!

Dr. Albrecht Harr

Vorsitzender des Aufsichtsrates der Dörken AG

Inhalt

- 363 Hoesch an 46. Stelle
- 364 100 Jahre Dörken AG
- 372 Hoesch bei der IAA 1963
- 375 Passiert – notiert – fotografiert
- 376 Englische Lehrlinge auf der Westfalenhütte
- 378 Bild des Monats
- 379 Moselkanalisierung vor dem Abschluß
- 383 Wir lasen für Sie
- 384 Gewerkschaftstag der IG Bergbau und Energie
- 385 Professor Dr. Leo Brandt ausgezeichnet
- 386 Singen ist ihr Steckpferd
- 388 August Mackes „Frau vor Hutladen“ ■
- 390 Fotografieren mit Köpfchen ■
- 394 Jubilare
- 395 Fotowettbewerb

Unsere Werke und Gesellschaften

	Hoesch AG Bergbau Essen-Altenessen		Hoesch Werk Federstahl Kassel
	Hoesch AG Westfalenhütte Dortmund		Hoesch AG Tektal-Vertrieb Dortmund
	Hoesch AG Walzwerke Hohenlimburg		Hoesch Eisenhandel mbH Dortmund
	Hoesch AG Rohrwerke Hiltrup, Hagen, Dortmund		Claasen, Muth & Co. GmbH Bremen
	Schmiedag Aktiengesellschaft Hagen i. Westf.		Hoesch Reederei und Kohlenhandel GmbH Essen
	Maschinenfabrik Deutschland AG Dortmund		Schiffswerft Gustavsburg GmbH
	Trierer Walzwerk Aktiengesellschaft Wuppertal-Langerfeld, Trier		Hoesch Düngerhandel GmbH Dortmund
	Becke-Prinz GmbH Dortmund		Hoesch Export GmbH Dortmund
	Dörken Aktiengesellschaft Gevelsberg		Hoesch Export GmbH Oficina de Madrid
	Schwinn Aktiengesellschaft Homburg/Saar		Hoesch Argentina S.A. Industrial y Comercial Buenos Aires
	Schwinn S.à r.l. Hénin-Liétard (Pas-de-Calais)		Hoesch Limited London
	Rheinischer Vulkan, Chamotte- und Dinaswerke mbH Oberdollendorf a. Rhein		Hoesch Italiana S.p.A. Mailand
	Dortmunder Drahtseilwerke GmbH Dortmund		American Hoesch Inc. New York
	Hoesch Hammerwerk Ruegenberg GmbH Olpe i. W.		Hoesch France S.à r.l. Paris
	Dortmunder Plastik GmbH Dortmund		Industriewerte AG Dortmund
	Hoesch Bergbautechnik GmbH Dortmund		Gesamtbelegschaft 48000



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

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

Verantwortlich für WERK UND WIR Hoesch Aktiengesellschaft Ausgabe BERGBAU, Seiten 109 bis 120: Willi Laser. Redaktion: Erhard Jahn und Rolf Grötling. Graphische Gestaltung: K.-G. Schmidt, Dortmund. Anschrift der Redaktion: Dortmund, Eberhardstraße 12. Telefon 8041. Fernschreiber 0822 294/0822 123. Druck: DuMont Presse, Köln.

Verantwortlich für WERK UND WIR Hoesch Aktiengesellschaft Ausgabe WESTFALEN-HÜTTE, Seiten 325 bis 360: Walter Hölkeskamp. Redaktionsleitung: Johannes Holschen. Anschrift der Redaktion: Dortmund, Eberhardstraße 12. Telefon 8041. Fernschreiber 0822 123/0822 294. Druck: Westfalendruck, Dortmund.

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

Bildnachweis: Titelseite: Brigitte Korte, Dortmund. Rückseite: Manfred Kampmann, Dortmund. Farblinnenseiten: Erich Kreuzner, Dortmund. Schwarz-Weiß-Aufnahmen: Fotoabteilung Hoesch AG; Fotostelle der Westfalenhütte; Herta Arbert, Düsseldorf; Bergbaumuseum, Bochum; Günther Pesch, Hamm; Karl-Heinz Vogel, Dorsten; und Werk- und Privataufnahmen. Zeichnungen: Hans Geisen, Heinz Kalisch, beide Dortmund, und Ulrik Schramm, Feldafing.



HOESCH an 46. Stelle

Unternehmen	Branche	Land	Beschäftigte	Umsatz in Mill. DM
1 Unilever	Nahrungsmittel / Seifen	Großbrit. / Holland	292 700	16 544
2 Siemens	Elektro	Deutschland	239 700	5 400
3 Philips	Elektro	Holland	233 000	6 116
4 Royal Dutch / Shell	Erdöl	Holland / Großbrit.	225 000	24 088
5 Hawker Siddeley	Luftfahrt / Maschinen	Großbritannien	127 000	3 664
6 AEG	Elektro	Deutschland	127 000	3 120
7 Fiat	Auto / Stahl	Italien	119 800	5 048
8 Fried. Krupp	Montan / Maschinen	Deutschland	110 500	4 160
9 Daimler-Benz	Auto	Deutschland	100 000	4 704
10 British-American Tobacco	Tabak	Großbritannien	100 000	3 528
11 Dunlop Rubber	Gummi	Großbritannien	99 500	3 012
12 Associated Electrical Industries	Elektro	Großbritannien	99 000	2 356
13 Imperial Chemical Industries	Chemie / Metall	Großbritannien	93 900	6 484
14 Rheinische Stahlwerke	Montan / Maschinen	Deutschland	91 600	3 244
15 Volkswagenwerk	Auto	Deutschland	91 200	6 384
16 Guest, Keen & Nettlefolds	Maschinen	Großbritannien	85 600	2 744
17 British Motor	Auto	Großbritannien	83 300	3 484
18 Nestlé	Nahrungsmittel	Schweiz	81 500	7 316
19 Mannesmann	Montan / Maschinen	Deutschland	81 200	3 660
20 Gutehoffnungshütte	Montan / Maschinen	Deutschland	79 800	3 352
21 Salzgitter AG	Montan / Maschinen	Deutschland	79 600	2 260
22 English Electric	Elektro	Großbritannien	78 000	2 236
23 Montecatini	Chemie	Italien	77 000	2 204
24 Brown, Boveri	Elektro	Schweiz	76 500	2 348
25 Farbenfabriken Bayer	Chemie	Deutschland	76 000	4 016
26 Finsider	Eisen / Stahl	Italien	74 100	3 376
27 Robert Bosch	Elektro	Deutschland	69 500	2 032
28 Associated British Foods	Nahrungsmittel	Großbritannien	67 000	2 048
29 Renault	Auto	Frankreich	65 200	3 000
30 Tube Investments	Metalle / Maschinen	Großbritannien	62 000	3 080
31 Gelsenkirchener Bergwerks AG	Kohle / Öl	Deutschland	61 300	3 308
32 Courtalds	Textilien	Großbritannien	60 000	2 076
33 Schneider & Cie	Metalle / Maschinen	Frankreich	60 000	2 048
34 Pirelli	Gummi	Italien	58 200	2 332
35 Vickers	Flugzeuge / Schiffe	Großbritannien	57 600	1 732
36 Algemene Kunstzijde Unie	Textilien	Holland	56 000	2 208
37 ENI	Erdöl	Italien	55 800	2 288
38 SKF (Svenska Kullagerfabriken)	Lager	Schweden	55 600	1 888
39 Joseph Lucas (Industries)	Fahrzeuge / Luftfahrt	Großbritannien	54 600	1 396
40 Farbwerke Hoechst	Chemie	Deutschland	53 700	3 460
41 Phoenix Rheinrohr	Eisen / Stahl	Deutschland	53 000	2 352
42 Leyland Motor	Auto	Großbritannien	50 000	1 680
43 Rhône-Poulenc	Chemie / Textilien	Frankreich	50 000	3 972
44 Snia Viscosa	Textilien	Italien	50 000	1 376
45 Klöckner Werke	Eisen / Stahl	Deutschland	48 100	1 724
46 Hoesch AG	Montan	Deutschland	48 000	1 844
47 August Thyssen-Hütte	Eisen / Stahl	Deutschland	47 500	4 116
48 Bergwerksges. Hibernia	Kohle / Chemie	Deutschland	45 500	2 084
49 Saarbergwerke	Kohle	Deutschland	45 500	944
50 Badische Anilin (BASF)	Chemie	Deutschland	45 000	2 856

Auch wenn man internationale Größenmaßstäbe anlegt: Hoesch gehört zu den großen Unternehmen der Welt. Es belegt unter den fünfzig größten Industrieunternehmen Europas – gemessen an der Zahl der Beschäftigten – den 46. Platz.

Als größtes europäisches Unternehmen führt diese von der amerikanischen Zeitschrift „Fortune“ aufgestellte Liste Unilever mit 292 700 Beschäftigten an; dieser britisch-holländische Konzern erzeugt Fette, Waschmittel, Kosmetika und vieles andere. Auf dem zweiten Platz folgt ein deutsches Unternehmen: Siemens mit 239 700 Mitarbeitern.

Mit insgesamt 20 Konzernen ist Deutschland unter den 50 „Größten“ Europas am stärksten vertreten. England zählt 14 Unternehmen unter den großen 50, die restlichen 16 Gesellschaften verteilen sich auf Italien (6), Frankreich (3), die Schweiz (2), Holland (2), Holland-Großbritannien (2) und Schweden (1).

Ordnete man die Unternehmen nicht nach der Zahl ihrer Belegschaftsmitglieder, sondern nach der Höhe der Umsätze, verschöbe sich die Reihenfolge etwas: Hoesch beispielsweise rückte mit einem Umsatz von 1,8 Milliarden DM auf die 44. Stelle vor, Unilever (16,5 Milliarden DM Umsatz) gäbe den ersten Platz an Royal Dutch Shell (24,1 Milliarden DM Umsatz) ab und Siemens fiel mit einem Umsatz von 5,4 Milliarden DM vom zweiten auf den achten Platz zurück.

100 JAHRE DÖRKEN AG

Einer nannte sich „Jacobus Dörcken“. Mit anderen Schmieden kam er aus Remscheid, hatte seiner Heimat 1735 den Rücken gekehrt, obwohl er wußte, daß er nie wieder würde zurückkehren können, denn die Remscheider hatten allen, die ihr Handwerk ins Märkische, in die Fremde, ins Ausland trugen, „wohl gar den Tod geschworen“.

Auch seine beiden Söhne Arnold und Peter Wilhelm Dörken kamen einige Jahre später von Remscheid nach Gevelsberg. Die Heimatforscher sind sich heute darüber einig, daß mit diesem Schritt die Entwicklung einer blühenden Kleisenindustrie an der Ennepe eingeleitet wurde. Hatte der Vater wenige Jahre zuvor die Kunst des Schlittschuhschleifens nach Gevelsberg gebracht, so verpflanzten seine Söhne – in Remscheid als Kleinschmiedemeister und „vorzüglich künstliche Arbeiter“ hochangesehen – zwei weitere eisenhandwerkliche Zweige aus dem Bergischen ins Märkische: Mit Arnold Dörken kam das Schmieden von Kutschenstangen, Feuerzangen und Feuerschuppen nach Gevelsberg – sein Bruder Peter Wilhelm verstand sich auf die Herstellung von Bochknieren (Scharnieren), Klinken und Grendeln (Riegeln) und legte damit den Grundstein zur Baubeschlagindustrie.

Die Kunde vom Geschehen in der „großen weiten Welt“ drang nur vereinzelt in die Wohnhäuser Gevelsbergs, die fast ausnahmslos einen Anbau hatten, in dem eine Schmiedewerkstatt untergebracht war. Hier fertigten die Kleinschmiede jeweils „ihre“ Artikel – Sensen, Pflugschare, Äxte, Beile, Haumesser, Spaten, Schaufeln, Pfannen. Daß Friedrich Wilhelm I. die preußische Krone seinem Sohn Friedrich II. übertragen hatte, war auch in Gevelsberg bekanntgeworden. Man hatte sich auch erzählt, daß die Folter abgeschafft sei und der junge König erklärt habe, in seinem Lande könne jeder nach eigener Fassung selig werden.

Wichtiger als das politische Tagesgeschehen schienen den Gevelsbergern Berichte über eine technische Entwicklung. Da hatte in England ein gewisser Darby in einem Hochofen Eisenerz geschmolzen – und zwar nicht mit Holzkohle, sondern mit Koks. Seine Entdeckung kam gerade zur rechten Zeit, denn der Raubbau in den heimischen Wäldern ließ die Holzkohle immer knapper werden. Das Glück war den Gevelsbergern hold: In unmittelbarer Nachbarschaft, in Haßlinghausen, Sprickhövel und Silschede, hatte man Steinkohle gefunden. Die Ennepe begann, zu einem der fleißigsten Gewässer der Welt zu werden. Kein Zoll ihres Gefälles blieb ungenutzt. Hunderte von Wasserrädern mußte sie drehen und mit ihnen die schweren Achsen der Schmiedehämmer. Ihre Kraft und der Fleiß derer, denen sie half, wird in überlieferten Zahlen deutlich: 1804 werden entlang ihrer Ufer in 63 Sensenfeuern 273000 Sensen gefertigt. Und eine Aufzeichnung aus

dem Jahre 1830 berichtet von 139 Schmiedebetrieben, die jährlich neben zahlreichen anderen Eisenwaren 750000 Hauer und 2400000 Messer herstellten.

In den 120 Jahren, die zwischen dem Seßhaftwerden der Familie Dörken in Gevelsberg und der Gründung der gleichnamigen Offenen Handelsgesellschaft liegen, änderte die Technik das Gesicht der Welt und auch des Gewerbes im Gevelsberger Raum.

Da hat Friedrich der Große angeordnet, man möge zwischen den Kohlenzechen an der Ruhr und dem Industriegebiet an Lenne, Volme, Ennepe und Wupper ein Straßennetz schaffen, das den Kohlentransport erleichtert und der Industrie zugute kommt.

Da hat James Watts Dampfmaschine ihren Siegeszug angetreten – bis an die Ufer der Ennepe.

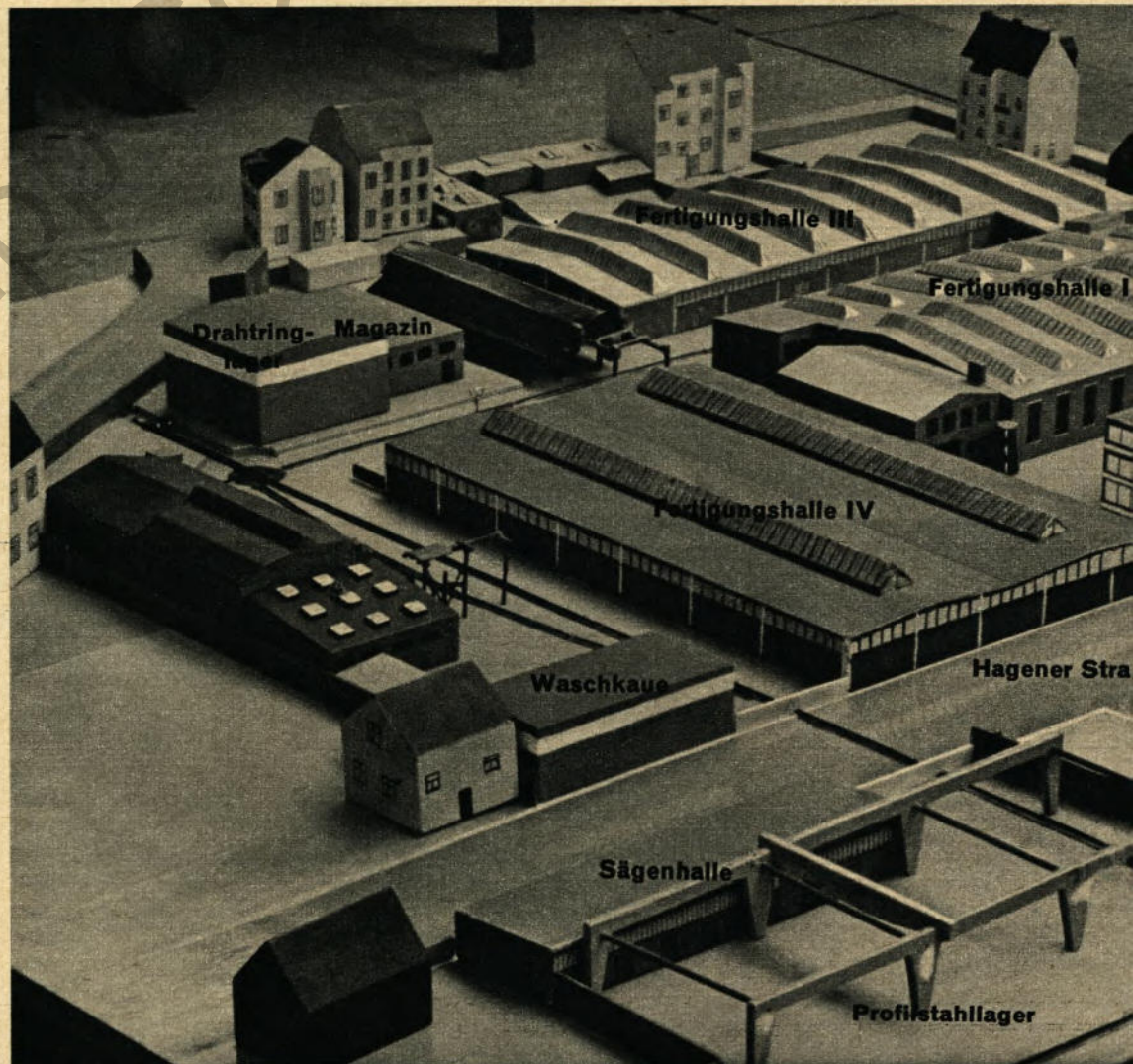
Da werden die ersten Raffinierstahlhämmer aufgestellt. Man gewinnt den ersten Gußstahl. Mit dem steten Fortschritt der Technik wird das Erzeugungsprogramm der Gevelsberger Klein-

eisenindustrie breiter. Die Vielfalt neuer Artikel macht das unaufhaltsame Wachstum der Kleisenindustrie sichtbar – man fertigt nun auch Ambosse und Schiffsanker, Schlösser und Garnspindeln, Herde und Öfen, Schraubstöcke und Winden, Werkzeuge verschiedenster Art und dazugehörige Ersatzteile und – nicht zuletzt – Bau- und Wagenbeschläge.

Peter Wilhelm Dörken hatte 1739 die Kunst der Herstellung von Beschlagteilen aus Remscheid nach Gevelsberg gebracht – zwei Träger des gleichen Namens setzen fast 125 Jahre danach die Tradition ihres Ahnen fort.

Zwei Gründer und fünf Mann

Am 1. Oktober 1863 gründen die Brüder Eduard und Heinrich Dörken in Gevelsberg die Offene Handelsgesellschaft Gebr. Dörken. Sie beginnen mit fünf Mann und stellen Baubeschläge aller Art her. Ihr durch Generationen vererbtes handwerkliches Können und die technischen Fortschritte des Maschinenzeitalters ergänzen



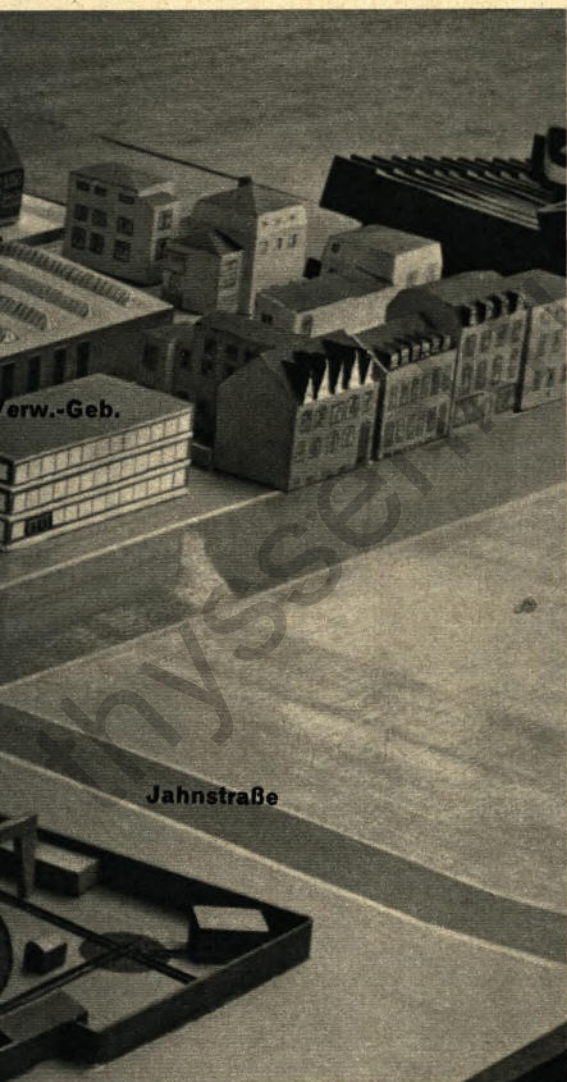
sich in idealer Weise. Die Erzeugnisse des anfänglich noch kleinen Unternehmens genießen schon nach wenigen Jahren einen ausgezeichneten Ruf. Kaum ein halbes Jahrzehnt später arbeiten bereits 25 Mann in dem Betrieb, der sich als einer der ersten im Gevelsberger Raum Dampfkraft und moderne Maschinen zunutze gemacht hat und – wenn auch in bescheidenem Umfange – so etwas wie Serienfabrikation betreibt.

Ein Teil der Erzeugnisse wird exportiert, und zwar nach Holland und Südamerika. Ein bißchen Glück war natürlich dabei: Der dritte Bruder Dörken hatte sich in Brasilien niedergelassen und konnte den Gevelsbergern dank seiner ausgezeichneten Geschäftsverbindungen gute Aufträge vermitteln. Über Holland wanderten die Dörken-Beschläge bis in die Häuser der schnell wachsenden brasilianischen Städte.

Die Kunde von dem Schaffen und der handwerklichen Kunst der Brüder Dörken hat sich bis auf den heutigen Tag gehalten. Und zwar nicht nur im Betrieb selbst und bei den Gevelsbergern, sondern auch bei den Nachkommen der ersten Abnehmer des jungen Gevelsberger Unternehmens.

Der Zufall wollte es vor wenigen Jahren, daß zwei Kaufleute aus dem Ennepetal in Amsterdam Gäste eines Plantagenbesitzers aus Niederländisch-Indien waren, dessen Großvater bereits in den sechziger Jahren Überseehandel betrieben und ein weltweites Handelshaus aufgebaut hatte. Natürlich blieb die Frage nach dem Zuhause der beiden nicht aus – und so fiel denn der Name Gevelsberg. Der betagte Mijner stutzte und meinte dann, irgendwie sei ihm

▼ So wird – nach Abschluß aller Bauarbeiten – in zwei Jahren das Werksgelände der Dörken AG in Gevelsberg aussehen



dieser Name vertraut; er glaube, in alten Familienpapieren müsse er ihm schon begegnet sein. Damit trat er an einen schweren geschnitzten Bücherschrank, der von der Ferne ebenso zu erzählen schien wie von redlichem Kaufmannsgeist. Wenig später hielt der Herrscherr eine alte vergilbte „Factura“ in der Hand, die Schrift kalligraphisch gestochen, mit spitzer Feder geschrieben, so wie einst die „Comptoiristen“ zu schreiben pflegten. Verblichen und doch deutlich lesbar eine Rechnung der Gebr. Dörken über die Lieferung von 12 Dutzend „Cremones“ (das sind Riegel) für Fenster und Rahmen. In handschriftlicher Fraktur der Name Gevelsberg, das Datum, der Tag der „Ordre“, der Tag des Versandes, und natürlich der Betrag – in Thalern, Silbergroschen und Pfennigen. Die Factura trug das Datum des 24. Januar 1869. Anderthalb Jahre später löste die Emser Depesche den Deutsch-Französischen Krieg aus, an dessen Ende die Krönung Wilhelms I. zum Deutschen Kaiser und die Reichsgründung standen.

Export nach Ost, Süd und West

Auch bei Dörken spürte man die Unruhe der Gründerzeit. Die Milliarden der französischen Kriegsentschädigung flossen ins Land, ermöglichten Spekulationen und gewagte Neugründungen. Das Ausmaß des Gründungsfiebers wird an zwei Zahlen deutlich: In Preußen waren vor 1870 insgesamt etwa 300 Aktiengesellschaften gegründet worden. Demgegenüber betrug die Zahl der Neugründungen allein 1870/71 nicht weniger als 780!

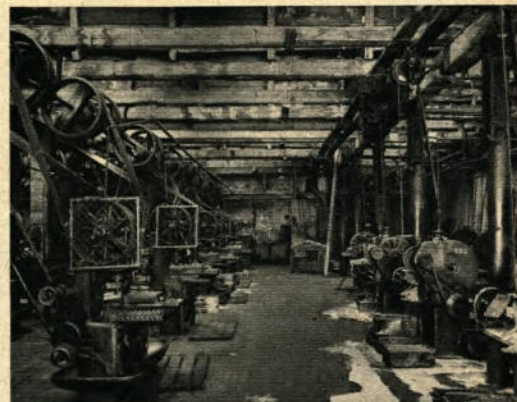
Natürlich profitierten auch die Gebr. Dörken von dieser Entwicklung. Denn wo gebaut wurde

▲ Vor kurzem noch erhob sich über der Werkseinfahrt das alte Fachwerkgebäude, in dem die Verwaltung untergebracht war

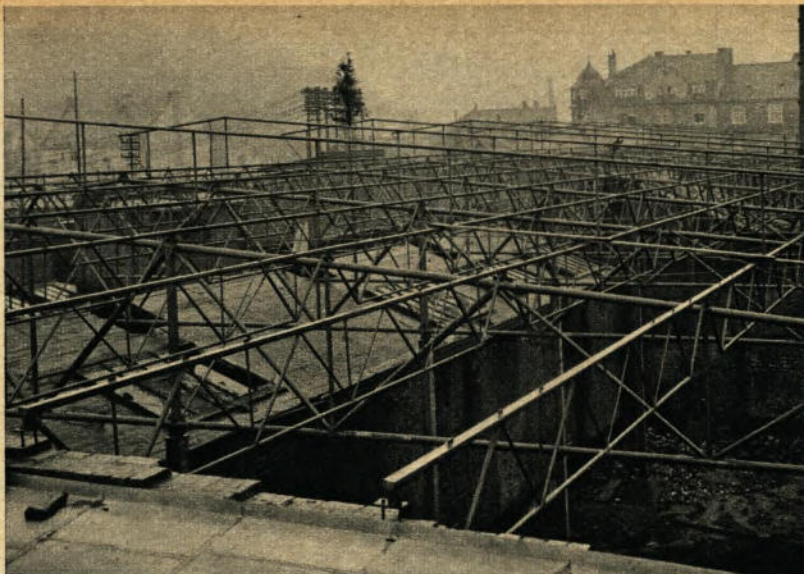
– und es wurde überall gebaut –, benötigte man Baubeschläge. Doch nicht alle Aufträge brachten Gewinn, nicht alle Abnehmer erwiesen sich als zahlungsfähig. Mehr als eine Forderung mußte, insbesondere während des Krisenjahres 1873, als uneinbringlich abgeschrieben werden. Immerhin vermochten einzelne Rückschläge die allgemeine Aufwärtsentwicklung der Gesellschaft nicht zu beeinträchtigen.

Anfang der neunziger Jahre arbeiteten 200 Mann in dem Betrieb der Gebr. Dörken, dessen Haupterzeugnisse nach wie vor Baubeschläge waren. Der Versuch, das Fertigungsprogramm um Schraubstöcke zu erweitern, brachte nicht den gewünschten Erfolg und wurde nach wenigen

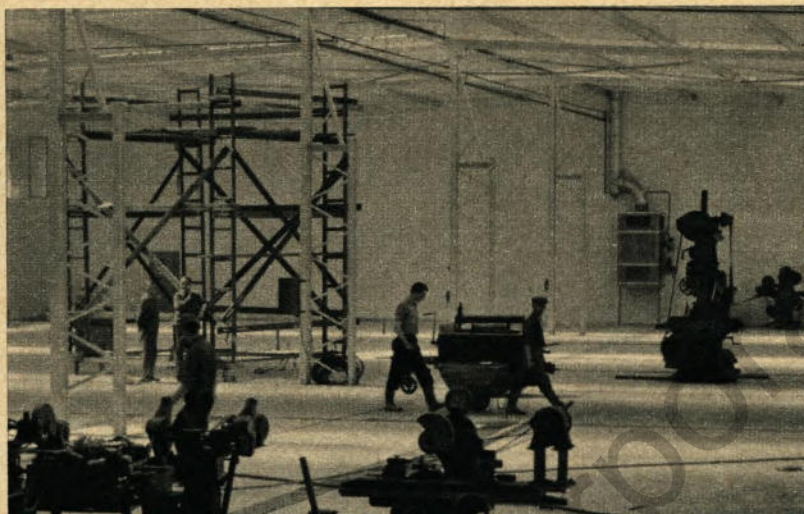
▼ Erst nach dem Kriegsende konnten die alten Fertigungshallen erneuert werden



Den ersten Bauabschnitt der nach der Währungsreform begonnenen Erneuerung zeigt diese Aufnahme aus dem Jahr 1950, als über der alten Werkshalle – in der noch gearbeitet wurde – die neue Fertigungshalle 1 mit Hilfe einer Rohrkonstruktion unseres Hiltruper Rohrwerks entstand



Der zweite Bauabschnitt folgte 1957, als die Fertigungshalle 3 errichtet wurde



Der dritte Bauabschnitt, der heute das Werk wie eine einzige große Baustelle erscheinen läßt, wird der Dörken AG das im Modell vorgestellte Gesicht geben



Jahren wieder aufgegeben. Um so reichhaltiger dagegen war das Angebot an Beschlagteilen. Bekanntlich hatten die Gebrüder Dörken schon wenige Jahre nach Gründung der Gesellschaft den Export aufgenommen. Diese Auslandsgeschäfte konnten im Verlaufe der Jahrzehnte wesentlich erweitert werden. Von Brasilien aus, wohin man schon in den sechziger Jahren geliefert hatte, gelang es, auch Argentinien zu erschließen. Zu einem bedeutsamen Markt wurde darüber hinaus Marokko. Und ein beträchtlicher Teil der Ausfuhrlieferungen ging nach Rußland.

Die guten Exportverbindungen machten es möglich, neben eigenen Erzeugnissen auch eine Vielzahl von Fremdartikeln auszuführen.

Das innenpolitische Geschehen der neunziger Jahre wird bestimmt durch das Zerwürfnis Kaiser Wilhelms II. mit seinem Kanzler Bismarck, der entlassen und durch Graf Caprivi ersetzt wird.

Zahlreich sind die Fortschritte auf technischem und naturwissenschaftlichem Gebiet. Sie beginnen mit den ersten Segelflügen Lilienthals. Und dann folgen nacheinander entscheidende Erfindungen und Entdeckungen: des Gasglühlichtes durch Auer, des Dieselmotors durch Diesel, des Diphtherieserums durch Behring, der örtlichen Betäubung durch Schleich, der „X-Strahlen“ durch Röntgen, der Funktelegraphie durch Marconi und des Radiums durch Marie Curie. Und der Beginn des neuen, des 20. Jahrhunderts kann kaum eindrucksvoller begangen werden als mit der ersten Zeppelfahrt.

Nach 40 Jahren: ein neuer Kunde – die Eisenbahn

Kurz vor der Jahrhundertwende hatten die Brüder Dörken in ihrem Betrieb eine Tempergießerei errichtet. Versuche hatten ergeben, daß sich getempertes – also auf dem Wege des Glühfrischens entkohltes – Gußeisen dank seines stahlartigen Charakters besonders gut zu Beschlagteilen verarbeiten ließ. Übrigens wurde das Temperguß-Verfahren von Reaumur entwickelt, der auch durch seine 80°-Thermometer-Skala bekanntgeworden ist.

Das Erzeugungsprogramm der Gevelsberger war bereits in jenen Tagen ungewöhnlich reichhaltig. Da gab es Schwalbenschwanzbänder, Koffergehänge und Flügelscharniere. Da gab es eine Unzahl von Scharnieren, sogenannten „Anwürfen“ – Schmalkaldener, Hamburger, Amerikaner und Westfälische. Ausgeschweift mit Krampe und Splint für Stalltüren – extra schwer, lackiert und genietet für Seekisten. Da gab es Gehänge – Nußgehänge und Klapptischbänder, Bochknieren und Oplegger, Ankerbänder und Laternenhülsen, Türnasen und Bierwagenkreuzbänder, Backflaps und Tintenfaßdeckel, Berliner und französische Trittleiterbänder, Würge-, Sekretär- und Ladenbänder, Daumgehänge und „Haken zum Eingypsen“, Loppenhaken und Krähenpfoten. Und als Nr. 4480 der angebotenen Artikel erschien sogar ein „Irrenhausband“ im Katalog.

Inzwischen war das deutsche Schienennetz bereits auf eine Länge von mehr als 50000 Kilometer angewachsen. Die Heißdampflokomotive hatte ihren Siegeszug angetreten. Eine von Maffei in München erbaute S 2/6 erreichte die auch aus heutiger Sicht noch erstaunliche Geschwindigkeit von 154 Stundenkilometern. In Preußen und Bayern wurden die ersten elektrischen Strecken in Betrieb genommen.

Während der Gründerjahre hatte man das

► Blick in die Werkzeugmacherei, in der Karl-Heinz Scheidemann (vorn) und Horst Biermann Werkzeuge für die Produktionsbetriebe herstellen



Hauptaugenmerk auf eine Erweiterung des Streckennetzes gerichtet – um die Jahrhundertwende wurden Komfort und technischer Fortschritt groß geschrieben. Bereits in den siebziger Jahren hatte der Belgier Negelmackers die Erfindung des Zimmermanns George Mortimer Pullman aus Massachusetts für Europa übernommen und die „Internationale Schlafwagen-gesellschaft“ gegründet. 1880 war der erste Speisewagen in Dienst gestellt worden. 1882 flammte erstmals elektrische Zugbeleuchtung auf – übrigens auf der Strecke München–Starnberg. Und 1883 verließ der erste Luxuszug, der Orient-Expreß, Paris in Richtung Konstantinopel. Der Aufschwung des Eisenbahnwesens veranlaßte die Dörkens unmittelbar nach der Jahrhundertwende, ihr Erzeugungsprogramm abermals zu erweitern – um Waggonbeschlagteile. Was ihnen das Erschließen dieses neuen Marktes wesentlich erleichterte, war die Tatsache, daß sie die meisten Waggonbeschlagteile, die bislang geschmiedet worden waren, aus Profileisen herstellten. Das brachte zwei große Vorzüge: Die Ware war sauberer und billiger. So fiel es nicht schwer, schon bald alle deutschen Waggonfabriken als Kunden zu gewinnen. Vierzig Jahre nach Gründung der Gesellschaft hatte der Jahresumsatz längst eine siebenstellige Zahl erreicht, im Betrieb arbeiteten etwa 300 Menschen.

Nach einem halben Jahrhundert: für alle Bahnen

Die stetige Entwicklung der Gesellschaft hielt an. Vor Ausbruch des ersten Weltkrieges waren mehr als 500 Arbeiter und Angestellte bei den

▼ Heinz Meise steuert die Kaltkreissäge, die am Anfang der Klemmplatten-Fertigung steht

Gebr. Dörken beschäftigt. Das Werk hatte seinen Ruf in der Kleineisenindustrie weiter festigen können – einmal dank der Vielfalt seines Angebotes, zum anderen dank der Qualität seiner Erzeugnisse. Der Jahresumsatz lag nun bei sechs Millionen Mark. Die Rentabilität war ungewöhnlich gut.

Da fielen am 28. Juni 1914 in Sarajewo jene verhängnisvollen Schüsse, die vier Wochen später den ersten Weltkrieg auslösen sollten.

Während der Kriegsjahre war der Betrieb voll beschäftigt. Außer Waggonbeschlagteilen werden Zubehörteile für Proviant- und Munitionswagen, Beschlagteile für Schutzschilder und zahlreiche andere Artikel gefertigt, zu denen auch Gießereierzeugnisse gehören, die in der neuen vor Kriegsbeginn eingerichteten mechanischen Werkstätte bearbeitet werden.

Der große Bedarf der Eisenbahn schlug sich in den Büchern der Gesellschaft nieder: Sie konnte ihren Umsatz von sechs Millionen Mark im ersten auf mehr als 18 Millionen Mark im letzten Kriegsjahr steigern.

Der Weg zur Aktiengesellschaft

Nach dem Kriege änderte sich die Gesellschaftsform: Aus der Offenen Handelsgesellschaft Gebr. Dörken wurden zunächst drei Kommanditgesellschaften, die dann 1922 die Gebr. Dörken AG mit einem Grundkapital von 20 Millionen Mark gründeten und ihre Aktiva und Passiva in die Gesellschaft einbrachten – jedoch ohne Grundstücke, Fabrikgebäude und Maschinen. Bereits zwei Jahre später zwang die Inflation zu einer Kapitalumstellung. So wurde denn das Aktienkapital 1924 auf 750 000 Goldmark festgesetzt und 1926 um den gleichen Betrag auf 1 500 000 Mark erhöht.

Etwa zur gleichen Zeit hatte man das Fabrika-

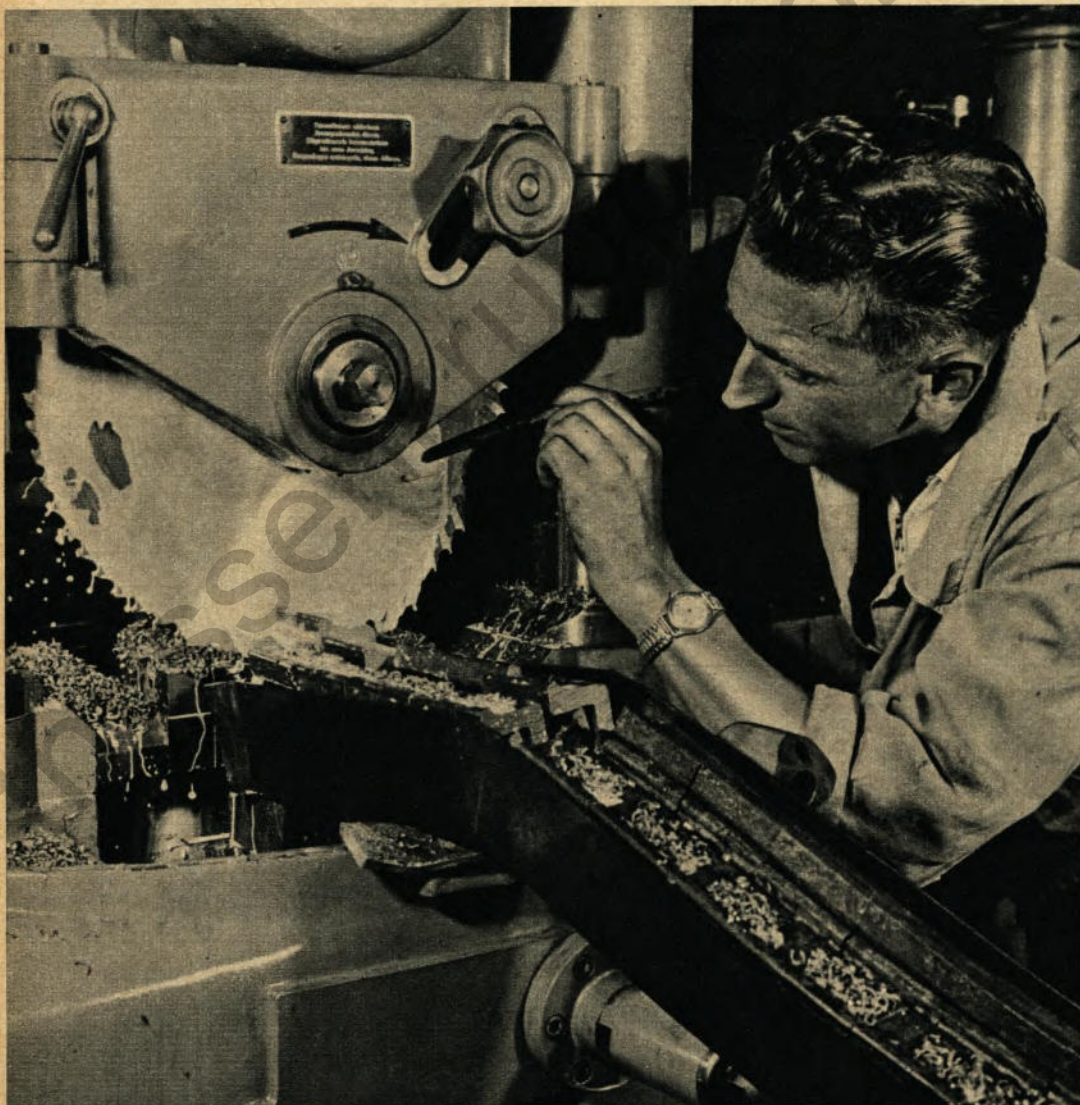
tionsprogramm abermals erweitert. Spiralbohrer, Fahrradteile, Pendeltürbänder und Fittings waren hinzugekommen. Die Folgen der Inflation schienen überwunden. Die Umsätze stiegen von 3,6 Millionen RM im Jahre 1924 auf 8,5 Millionen im Jahre 1927. Und auch die Belegschaft wuchs – bis auf über 1100 Mann.

Die Verbindung mit Hoesch

Der wirtschaftliche Aufschwung des Jahres 1927/28 hielt nicht an. Da der Absatz von Fittings nicht die erwartete Entwicklung nahm, wurde die Fittingserzeugung wieder aufgegeben. Ein neuer Absatzmarkt sollte mit der Herstellung von Haushaltswaren – vornehmlich Fleischwölfen und Fruchtpressen – erschlossen werden. Doch auch hier blieb der Erfolg aus. Die Bankverpflichtungen stiegen, und die Hypothekenlasten wurden größer. Das Jahr 1928 brachte dann den schwersten Schlag: Ganz plötzlich gingen die Bestellungen der Deutschen Reichsbahn ebenso wie die der Waggonfabriken empfindlich zurück.

Nun galt es, den Tatsachen ins Auge zu sehen. Der Anschluß an ein größeres, krisenfestes Unternehmen schien der einzig mögliche Ausweg, die schwierige Wirtschaftslage zu überstehen. Gespräche mit dem damaligen Eisen- und Stahlwerk Hoesch in Dortmund wurden daher aufgenommen. Paul Dörken, in dessen Händen die Leitung der Gesellschaft lag, ging von der Überlegung aus, daß Hoesch wegen seiner umfangreichen Walzwerkserzeugung an einer engeren Verbindung mit einem materialintensiven Betrieb wie der Dörken AG inter-

▼ Hell und weiträumig sind die neuen Fertigungshallen. August Weckelmann (links) und Karl Schmale stellen Schalenmuffen her





▲ Seit 1955 ist Dipl.-Ing. Franz Mayer (rechts) technisches Vorstandsmitglied der Dörken AG; Dr. Richard Utsch ist der Nachfolger Albert Wendts und wurde 1962 als kaufmännisches Mitglied in den Vorstand der Gesellschaft berufen

essiert sein müsse. 1929 kam es zum Vertragsabschluß.

Die Gebrüder Dörken Aktiengesellschaft und ihre Aktionäre, die Familie Dörken, verkauften RM 800000,— Aktien zum Kurse von 100 v.H. an das Eisen- und Stahlwerk Hoesch und räum-

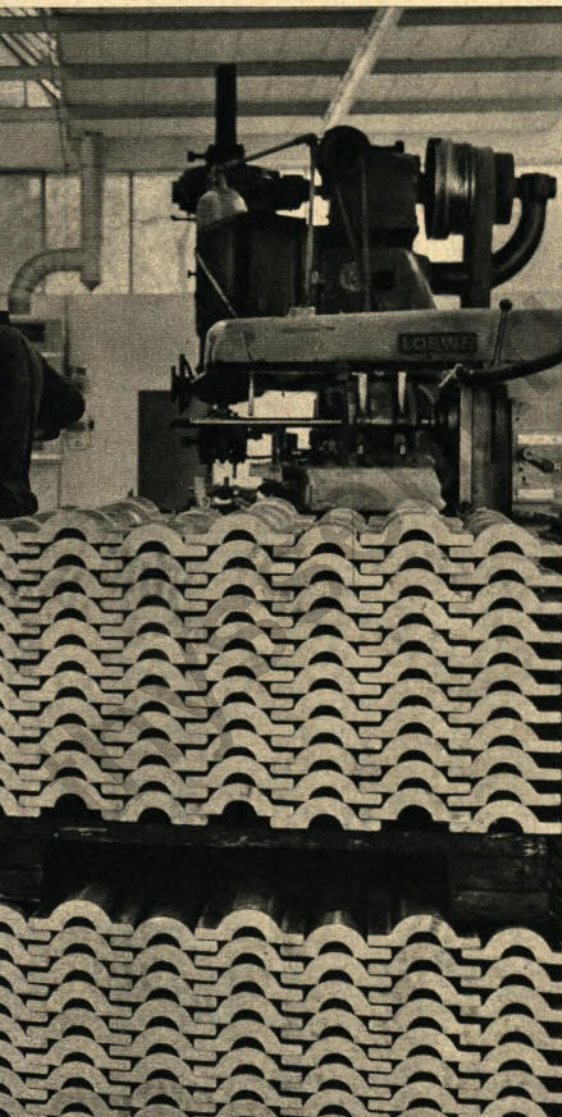


▲ Seit 26 Jahren arbeitet Walter Schmale (rechts), der Betriebsratsvorsitzende der Dörken AG – auf unserem Bild im Gespräch mit Betriebsratsmitglied Fritz Vogler –, als Fräser bei der Dörken AG

Stanz- und Preßteilen aufgegeben. Diese Betriebsabteilung übernahm Heinz Walter Dörken, der bis dahin bei der Gesellschaft als Prokurist tätig war, und führte sie als eigenen Betrieb fort. Vom 1. Januar 1934 an wurde dann die Dörken AG in Personalunion mit der Schmiedag in Hagen geführt. Zu Vorstandsmitgliedern wurden Oskar Paul und Dipl.-Ing. Heinrich Bitter bestellt.

Konzentration auf Eisenbahnbedarf

Eine Anzahl betrieblicher Maßnahmen, insbesondere aber auch eine durchgreifende Programmereinigung schufen dann die Voraussetzungen für eine rationellere Fertigung. Das Erzeugungsprogramm wurde noch stärker als bisher auf Zulieferungen für die Eisenbahn ausgerichtet. An erster Stelle standen Weichenrippenplatten aus Walzprofilen für Eisen- und Holzschwellen. Dank des erneuerten Maschinenparks konnten Zerspanungs-, Preß- und Stanzarbeiten ebenso durchgeführt werden wie Stumpfschweißungen. Groß war auch das Angebot an Waggonbeschlagteilen. Sie um-



ten ihm für die restlichen Stammaktien im Werte von RM 700000,— das Vorkaufsrecht ein. Des weiteren erklärte sich die Dörken AG bereit, künftig den gesamten Bedarf an Eisen, Stahl, Kohle und Koks bei Hoesch zu decken. Der Vertrag wurde am 1. Januar 1929 wirksam. Zur gleichen Zeit blickte die Gesellschaft auf eine fünfundzwanzigjährige Erfahrung in der Fertigung von Waggonbeschlagteilen zurück. Nachdem dank der von Hoesch erworbenen Mehrheitsbeteiligung die finanziellen Sorgen behoben waren, lag es nahe, sich um noch engere Verbindungen mit der Eisenbahn zu bemühen.

Als das Reichsbahnzentralamt in Berlin einen Teil seines Bedarfs an Weichenrippenplatten bei Dörken zu decken begann, war für die weitere Zukunft eine gesunde Basis geschaffen; Weichenrippenplatten sind bis zum heutigen Tage ein wichtiges Erzeugnis der Gesellschaft geblieben.

Die Weltwirtschaftskrise der dreißiger Jahre beeinträchtigte auch die Geschäfte der Dörken AG, so daß man sich gezwungen sah, das Aktienkapital im Verhältnis zwei zu eins auf RM 750000,— zusammenzulegen. Später erwarb Hoesch die restlichen der im Besitz der Familie Dörken befindlichen Aktien und besitzt somit seit 1939 das gesamte Aktienkapital der Gesellschaft. Damit war die Gebrüder Dörken AG eine Tochtergesellschaft der Hoesch AG geworden, die sich ein Jahr zuvor mit dem Köln-Neuessener Bergwerksverein zur „Hoesch-Köln Neuessen Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb“ zusammengeschlossen hatte.

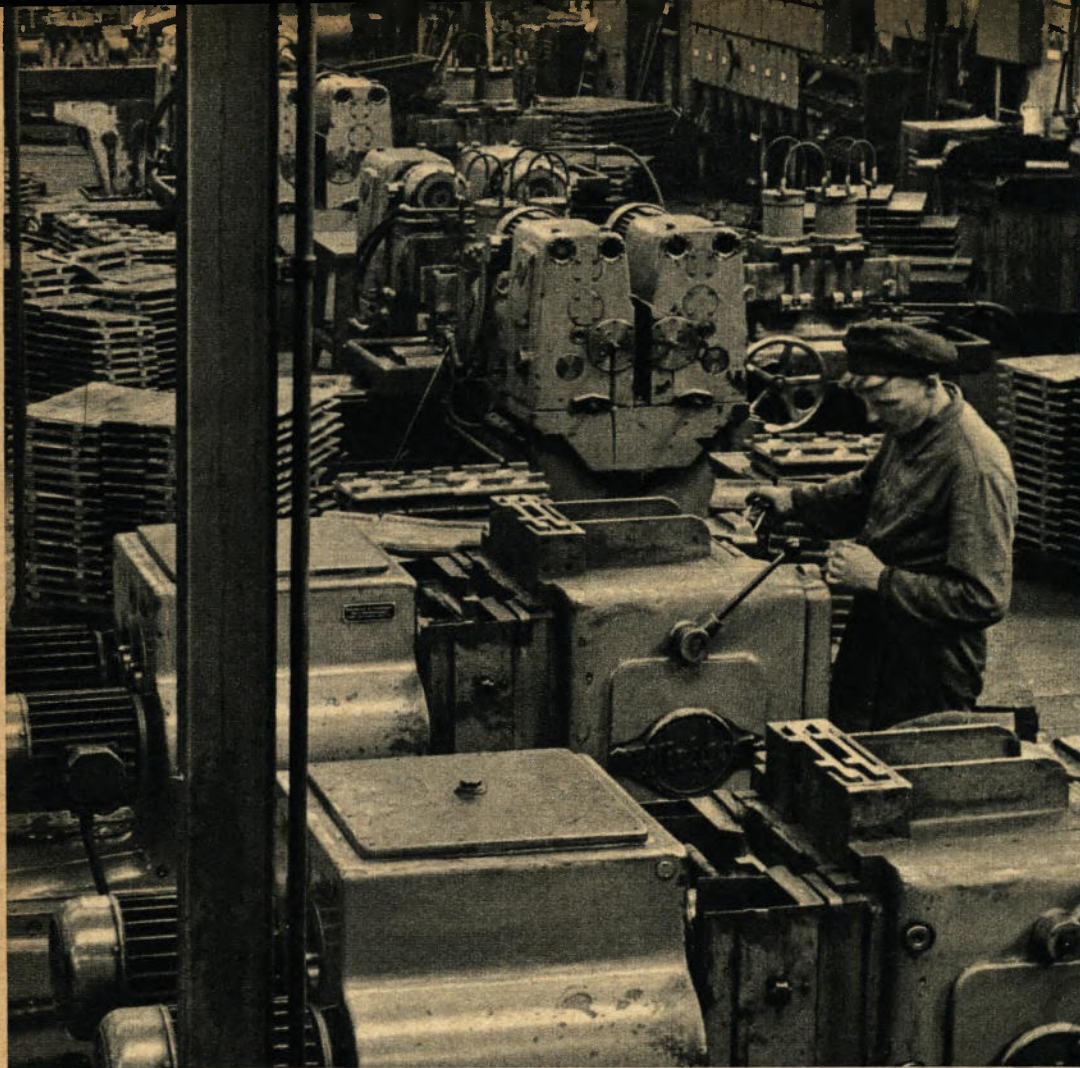
Irrtum, Krise und Sanierung

Die Gevelsberger „Tochter“ aber blieb noch immer ein Sorgenkind. Das Erzeugungsprogramm war 1931 erweitert worden – dieses Mal um Schiffsnägel. Für die Herstellung dieses neuen Erzeugnisses waren Spezialmaschinen in Finnland erworben worden. Aber die vornehmlich in Britisch-Indien und China erhofften guten Absatzmöglichkeiten für Schiffsnägel sollten sich nicht erfüllen.

Doch das blieben nicht die einzigen Sorgen. Die Wirtschaftskrise wurde auch bei Dörken immer deutlicher spürbar. Die Gießerei mußte aus Mangel an Aufträgen stillgelegt werden, ebenso die Spiralbohrerabteilung. Schließlich wurde 1933 auch die Herstellung von Fahrrad-



▲ Am 1. Juli 1962 hätte Albert Wendt, von 1948 an kaufmännisches Vorstandsmitglied der Dörken AG, 40 Jahre im Dienst der Hoesch AG gestanden. Er starb in der Nacht zu diesem 1. Juli



◀ Helmut Ernst steuert einen 16spindeligen Fräsaufmaschinen für Rippenplatten

faßten nicht nur Federböcke und Zugvorrichtungshalter, Schalenmuffen und Zugmuffen, sondern auch Beschläge aller Art für Güter-, Personen- und D-Zug-Wagen. Des weiteren wurden Bolzen aller Art hergestellt – sowohl für die Reichsbahn als auch für den Automobil-, Fahrzeug- und Baggerbau. Preß- und Stanzteile für den Waggon- und Fahrzeugbau sowie Preßteile für den Bergbau – beispielsweise Spurlattenhalter – rundeten das Programm ab.

Schon bald belieferte die Gesellschaft vornehmlich die Reichsbahn und unterhielt darüber hinaus bis zum Beginn des zweiten Weltkrieges auch zu ausländischen Staatsbahnen und Waggonbauanstalten enge geschäftliche Beziehungen.

Kampf gegen Demontage

Das Werk hatte den Krieg ohne Schaden überstanden. Aber das kunstvolle Geflecht der Schienenstränge in Deutschland schien hoffnungslos zerrissen: 3150 zerstörte Eisenbahnbrücken, 4200 Kilometer zerstörtes Gleis, 19600 zerstörte Weichen, kaum zu zählen schließlich die betriebsunfähigen Lokomotiven, die zerstörten, zerbombten, verbrannten, gesprengten Waggonen. Und doch fuhren die Züge. Sie hatten keine Fenster. Zerstörte Fernspregleitungen und verbogene Signale machten primitivste Signalgebung mit Flaggen und Laternen notwendig. Die Züge krochen dahin, ohne Fahrplan – aber sie fuhren, wenn auch bis über die Puffer besetzt.

Die Gevelsberger packten zu. Sie sahen, wieviel Arbeit sich ihnen bot. Und sie waren entschlossen, das Ihre zu tun, nicht zuletzt für den Wiederaufbau der Eisenbahn. Da traf sie im Oktober 1947, völlig unerwartet, ein harter Schlag: Die Dörken AG, Speziallieferwerk der Deutschen Reichsbahn, wurde auf die Demontageliste gesetzt. Völlige Demontage – bis zur letzten Werksanlage.

Ein zähes Ringen begann – Argumente der Vernunft hier, Grundsatzentscheidungen aus Siegersicht dort. Die Konzernleitung in Dortmund protestierte, in Gevelsberg schlossen sich Belegschaft und Werksleitung – die vorübergehend Friedrich Wilhelm Engel, das damalige alleinige Vorstandsmitglied der Hoesch AG, wahrnahm – an. Regierungsstellen und Wirtschaftsorganisationen wurden vorstellig. Schließlich brachte auch die Deutsche Reichsbahn überzeugende Unterlagen über die volkswirtschaftliche Notwendigkeit, dieses Werk am Leben zu lassen. Nach anderthalbjähriger lähmender Ungewißheit wurde das Werk im April 1949 endgültig von der Demontageliste gestrichen. Inzwischen waren am 21. September 1948 Dipl.-Ing. Gerhard Labisch und Albert Wendt zu Vorstandsmitgliedern der Gesellschaft bestellt worden.

Das zehnte Jahrzehnt

Man hätte nun hoffnungsfroh an den Wiederaufbau gehen können, wenn nicht die Unsicherheit über die Zukunft der Dortmunder Muttergesellschaft gewesen wäre, mit deren Schicksal das der Dörken AG zwangsläufig eng verknüpft war.

Erst das Gesetz zur Neuordnung des Kohlenbergbaus und der Eisen- und Stahlindustrie brachte Gewißheit und Klarheit. Zu den Tochtergesellschaften der am 25. Juli 1952 neu gegründeten Hoesch Werke AG gehörte auch die Dörken AG mit einem Stammkapital von 3 Millionen DM.

Nach der Neuordnung im Jahre 1952 konnte dann mit einer weitgehenden Erneuerung des Werkes begonnen werden, die bis zum heutigen Tage fortgeführt worden ist. Vier große Hallen erstanden, von denen drei die Fertigung aufnahmen, während die vierte als Säghalle dient. Der Maschinenbestand wurde erneuert: Seit 1952 sind nicht weniger als 140 alte Maschinen aus dem Betrieb genommen und durch

80 neue ersetzt worden, von Produktionsdrehbank, 16spindeliger Bohr- und Lochmaschine und leistungsstarkem Halbaufmaschinen bis zur Friktions-Spindelpresse, Kaltkreissägemaschine und Mittelfrequenz-Induktions-Härteanlage. Fertigungsstraßen halfen die Kapazität steigern und Transportwege einsparen. Mit Hilfe von Gabelstaplern konnte der gleislose Transport wesentlich vereinfacht und beschleunigt werden. Erweiterte Krananlagen erleichterten den Umschlag des Vormaterials. Vollständig erneuert wurde schließlich die Abteilung Werkzeugbau.

Insgesamt wurden in den vergangenen 12 Jahren 6 Millionen DM investiert, von denen 5,7 Millionen durch Abschreibungen finanziert werden konnten. Der mit ihrer Hilfe erzielte Rationalisierungserfolg schaffte die gesunde Grundlage für einen hoffnungsvollen Eintritt in das Jubiläumsjahr 1963.

Gleich, nachdem das Werk von der Demontageliste gestrichen worden war, bemühte man sich mit gutem Erfolg um die Wiederaufnahme der Verbindung zur Eisenbahn. Von diesem Zeitpunkt an nahm die Entwicklung der Gesellschaft, bestimmt von der allgemeinen konjunkturellen Lage, vor allem aber auch durch die Investitionspolitik der Bundesbahn, die nach wie vor der Hauptabnehmer der Gesellschaft ist, eine gute und glückliche Entwicklung. Die umfangreichen Neubauten und die völlige Erneuerung des Maschinenparks machten das Werk leistungsfähig und ließen die Umsätze ansteigen. Auch die Verbindungen mit der Waggonbauindustrie, mit dem Bergbau, mit Hüttenwerken und mit anderen Wirtschaftszweigen konnten in erfreulichem Maße ausgeweitet werden.

Das Geschäftsjahr 1960/61 wurde zum erfolgreichsten Jahr der Nachkriegszeit. Der Umsatz überschritt erstmalig die 20-Millionen-DM-Grenze.

Im Jahre 1955 war Dipl.-Ing. Gerhard Labisch aus dem Vorstand ausgeschieden, um innerhalb des Hoesch-Kreises eine andere Führungsaufgabe – die Leitung des heutigen Hoesch Hammerwerks Ruegenberg GmbH in Olpe i. W. – zu übernehmen. An seine Stelle trat am 10. Juni 1955 Dipl.-Ing. Franz Mayer.

Am 1. Juli 1962, dem Tage seines 40jährigen Dienstjubiläums, verstarb das kaufmännische Vorstandsmitglied Albert Wendt, der länger als drei Jahrzehnte die Geschicke der Dörken AG mitbestimmt hatte. Sein Nachfolger wurde am 1. Oktober 1962 Dr. Richard Utsch, Geschäftsführer der ebenfalls zum Hoesch-Kreis gehörenden Becke-Prinz GmbH in Dortmund und Hemer, deren Zusammenlegung mit der Dörken AG zu diesem Zeitpunkt bereits vorgesehen war.

Die Dörken AG heute

Das Arbeitsprogramm der Gevelsberger ist sehr vielfältig. So geht allein die Zahl der Waggonbeschläge in die Hunderte. Sie werden als Preß- und Stanzteile, Schmiede- und Gußstücke, vor allem aber aus Walzprofilen hergestellt – mit größtmöglicher Genauigkeit und in einer Güte, die verständlich macht, warum man ihnen an Personen- und Güterwagen, D-Zug- und Straßenbahnwagen und Spezialfahrzeugen begegnet. Und nicht nur dort. Sie gehören zur Zug- und Stoßvorrichtung. Sie gelangen als Bremsen zum Einbau. Nicht minder beeindruckend ist die Vielzahl der Bolzen und Drehteile.

An der Spitze der Erzeugnisse aber steht Schienenbefestigungsmaterial, insbesondere

Rippen- und Unterlagsplatten, wie sie zur Befestigung von Schienen auf Holz-, Eisen- und Betonschwellen benötigt werden – auf den Strecken der Deutschen Bundesbahn ebenso wie auf denen ausländischer Eisenbahngesellschaften.

Die Waggon- und Fahrzeugindustrie, der Bergbau und die Bauindustrie beziehen aus Gevelsberg Preß- und Stanzteile bis zu Stückgewichten von 25 Kilogramm.

Die Vielfalt der Erzeugnisse wäre nicht denkbar ohne moderne betriebliche Einrichtungen. Wer heute auf dem weitläufigen Gelände neue Hallen entstehen sieht oder durch die neuen Werksanlagen geht, den Maschinenpark betrachtet und vielleicht vor einem Bohr- und Fräswerk oder einer Doppelständerkurbelpresse stehenbleibt, wird spüren: das Werk wächst weiter.

Ein guter Geist

In den einhundert Jahren, die hinter dem Werk liegen, waren mehr als einmal Krisen zu überwinden. Daß es immer wieder gelang, mit allen Schwierigkeiten fertig zu werden, ist nicht zuletzt der vertrauensvollen Zusammenarbeit der Geschäftsleitung mit den Arbeitern und Angestellten zu danken. Dieses Vertrauensverhältnis bewährte sich in ganz besonderem Maße in den Nachkriegsjahren, als es galt, die Betriebe unter oft recht schwierigen Verhältnissen wieder in Gang zu bringen. Das Vertrauensverhältnis zeigte sich in dem gemeinsamen Bemühen, die Demontage des Werkes zu verhindern, und es bewährte sich schließlich, als man daran ging, zum Nutzen des Werkes wie seiner Beschäftigten Werkshallen neu zu bauen, den Maschinenpark zu erneuern und gleichwohl unter oft improvisierten Verhältnissen die Produktion weiterlaufen zu lassen. Dieses Vertrauensverhältnis beruhte nicht zuletzt auf der gemeinsamen Erkenntnis, daß für jeden einzelnen der Arbeitsplatz nur gesichert ist, wenn das Werk gesund und leistungsfähig ist.

Zusammenschluß mit Becke-Prinz

Das Werk wächst, gerade auch in diesen Tagen. Zum Hoesch-Kreis zählt auch eine Gesellschaft, die durch Schienenbefestigungsmaterial, durch Schrauben und Muttern und nicht zuletzt durch Nieten bekanntgeworden ist: Becke-Prinz. Mit ihren beiden Werken in Dortmund und Hemer gehört sie bereits seit Jahrzehnten zu Hoesch. Im Jahre 1912 kam das Dortmunder Hammerwerk von der Becke & Co. – 1871 gegründet und damit gleichaltrig mit dem einstigen Eisen- und Stahlwerk Hoesch – in den Hoesch-Verbund. 1920 folgte die Hemer Nietenfabrik Gebrüder Prinz GmbH, deren Gründungsjahr 1869 war. Beide Unternehmen wurden später zur Becke-Prinz GmbH vereint. Becke-Prinz war seit langem als Hersteller von Schienenbefestigungsmaterial bekannt und lieferte, insbesondere für die Bundesbahn, in großem Umfange Klemmplatten und Oberbauschrauben. Die enge Verbindung zum Eisenbahnwesen, die Vertrautheit mit den Fragen des Oberbaus und der Schienenbefestigungsmittel veranlaßte Becke-Prinz schon frühzeitig, sich auch mit dem Problem der Verspannung der einzelnen Gleisteile genauer zu befassen. Im Rahmen dieser Arbeiten wurde ein „Feder-nagel“ – inzwischen zum Doppelschaft-Feder-nagel geworden – entwickelt, der sich auf vielbefahrenen Strecken auch unter ungünstigsten Bedingungen bewährt hat.

Neben Schienenbefestigungsmaterial hält Becke-Prinz ein großes Angebot an Schrauben

und Muttern sowie Nieten aller Art nach DIN bereit.

Angesichts der Tatsache, daß die Produktionsprogramme der Dörken AG und der Becke-Prinz GmbH einander in mehreren Bereichen ergänzen und einige Erzeugnisse zudem in dieselben Abnehmerkreise gelangen, lag der Gedanke nahe, beide Gesellschaften zu vereinen. Damit ist ein weiterer Schritt zur Rationalisierung getan worden. Produktion und Verwaltung wurden in Gevelsberg zusammengefaßt, alle Möglichkeiten einer sorgfältigen Programmabstimmung sind gegeben. Diese Maßnahmen werden, gemeinsam mit der bereits erfolgten Modernisierung des Maschinenparks und der Transportanlagen, einem breiten Abnehmerkreis zugute kommen.

Am 1. Oktober 1963 hat die Dörken AG das Erzeugnisprogramm der Becke-Prinz GmbH sowie deren Betriebsanlagen, die nach Gevelsberg verlagert werden, übernommen.

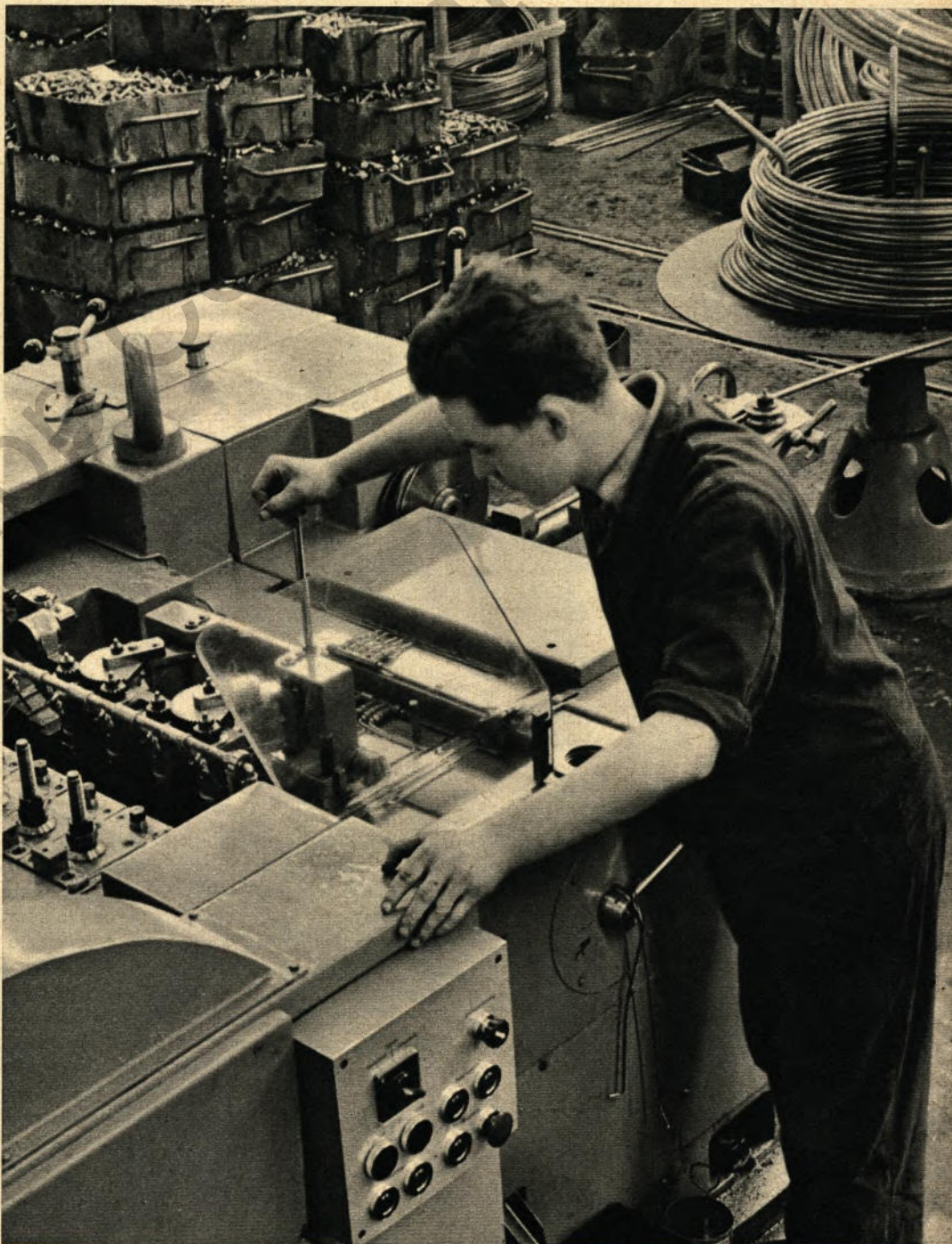
Für alle Zweige der Technik

Von den einhundert Jahren, auf die Dörken heute zurückblicken kann, hat das Unternehmen sechs Jahrzehnte lang vorwiegend für die Eisenbahn gearbeitet – hat das Seine getan, damit Schienenstränge gelegt und Eisenbahnen gebaut werden konnten.

Das Werk wird erweitert, seine technischen Möglichkeiten wachsen. Schon läßt die große Baustelle auf dem Gelände an der Hagener Straße in Gevelsberg ahnen, wie es dort nach Übernahme der Becke-Prinz GmbH aussehen wird – mit größeren Lagern, neuen Hallen, erweitertem Maschinenpark, sinnvoll angelegten Transportwegen.

Von hier aus tritt die Dörken AG voller Zuversicht den Weg in das zweite Jahrhundert ihres Bestehens an. Dieses Vertrauen gründet sich nicht nur auf technisches Wissen. Was nicht minder wertvoll erscheint, ist der inmitten neuester Maschinen lebendig gebliebene märkische Handwerkergeist vergangener Jahrhunderte, der die Arbeit jedes einzelnen Mitarbeiters bestimmt –, auch wenn es modernste Automaten sind, an denen sie stehen. In diesem Geist will die Dörken AG auch künftig überall dort dabeisein, wo Eisenbahnen rollen und Kraftfahrzeuge fahren, wo Schiffe auf Helling gelegt und Brücken geschlagen werden, wo man Maschinen, Kessel und Behälter baut – überall dort, wo die Technik dem Alltag dient.

▼ Zu den vielen Bearbeitungsmaschinen, die aus dem Werk Hemer nach Gevelsberg übersiedeln, gehört auch diese neuzeitliche Mutternpresse, an der Jürgen Dorla seinen Arbeitsplatz hat





Frankfurter Notizbuch

Der heilige Christophorus möge mir verzeihen: ich bin zur großen Autoschau mit dem – Flugzeug gereist. Obwohl ich in einer an der Autobahn gelegenen Großstadt wohne, gern Autofahre und mich noch gut der Zeiten entsinne, da ich die Messestadt am Main in weniger als drei Stunden erreichte. Inzwischen aber habe ich unzählige Baustellenerfahrungen machen und mich fernen Zielen zu oft mit schleifender Kuppelung im Schrittempo nähern müssen, als daß ich zu dem Risiko bereit gewesen wäre, mir in kilometerlanger Schlange die Laune und damit die Freude an der Begegnung mit den neuesten vierradrigen Schönheiten verderben zu lassen. Der Taxifahrer nutzte die Privilegien seines Standes geschickt aus, indem er sie in Geschwindigkeit umsetzte und mich in kaum fünfzehn Minuten vom Rhein-Main-Flughafen zum Ausstellungsgelände brachte – vorbei an verkehrsregelnden Polizeibeamten, die sich redlich bemühten, mehr als 15000 anstürmende Automobile in rechte Bahnen und freie Parkplatzlücken zu lenken.

Jetzt habe ich die Ausstellung hinter, das Notizbuch vor und einen weißen Wolkenteppich unter mir – ich bin auf dem Heimflug. Das in Frankfurt Gesehene, Gehörte und Gelesene wächst zu einem bunten Mosaik zusammen.

Die Kluft wird breiter

„So unwahrscheinlich es klingt: Abgesehen von Japan gibt es kein führendes Industrieland der Welt, das noch so wenig motorisiert ist wie die Bundesrepublik. Die Enge unserer Straßen und das noch unzureichend ausgebaute Autobahnnetz täuschen in Deutschland eine Verkehrsdichte vor, die in Wirklichkeit gar nicht besteht.“

So stand es zu lesen in Nr. 10 von WERK UND WIR, Jahrgang 1955, anlässlich der 37. Internationalen Automobilausstellung. Damals kam in der Bundesrepublik auf je 37 Einwohner ein Kraftfahrzeug. An diese Zahlen mußte ich denken, als der Präsident des Verbandes der deutschen Automobilindustrie in seiner Eröffnungsansprache mitteilte, daß sich die westdeutsche Automobilproduktion seit 1948 um das 39fache, der Export sogar um das 162fache gesteigert habe, daß ferner im Jahr 1963 mit einer Erzeugung von etwa 2,6 Millionen Automobilen gerechnet werden könne. „Bezogen auf

die Einwohnerzahl erreichen wir damit das Produktionsniveau der Vereinigten Staaten von Amerika.“

Und dann folgten sehr offene Worte des Präsidenten Wolfgang Thomale: „Wenn wir heute 7,5 Millionen Kraftwagen haben, dann werden es Ende 1966 bereits etwa 11 Millionen sein. Bis 1975 können wir mit einer Verdoppelung des heutigen Verkehrs rechnen. Wenn wir uns das vor Augen halten, dann ist unsere große Sorge zu verstehen, daß der Straßenbau mit der Verkehrsentwicklung nicht Schritt hält, und daß der seit Jahren aufgelaufene Rückstand sich weiter vergrößert. . . . Ich spreche hier vor aller Öffentlichkeit mit Nachdruck aus, daß die Bundesregierung die Größe der Gefahr einer immer breiter werdenden Kluft zwischen Motorisierungsdichte und Straßenvolumen offenbar bisher nicht erkennt und ihr nicht genügend Rechnung trägt.“

Unter den Zuhörern befand sich auch Professor Ludwig Erhard, der in diesen Tagen die Nachfolge Bundeskanzler Adenauers antreten soll.

Von 14 bis 340 PS

Eindrucksvoll erschien mir das Ergebnis der Forschungsarbeit zweier Professoren, Jürgen- sen und Wehner, über die Abhängigkeit der Gesamtproduktivität der Volkswirtschaft von rationaler, kostensparender Verkehrsbedien- ung: Professor Jürgensen – vielen Hoesch- Belegschaftsmitgliedern auch als Dozent der Harzburger Akademie für Führungskräfte be- kannt – hat errechnet, daß eine Verkürzung der Fahrzeiten der Automobile durch bessere Stra- ßen um nur 10 v. H. zu jährlichen Ersparnissen von zwei Milliarden DM führen würde. Gesamt- eindruck der Ausstellung? Genau der, den Juan Manuel Fangio, „König der Rennfahrer“, folgen- dermaßen formulierte: „Ich habe noch niemals zuvor eine so große und umfassende Ausstel- lung erlebt wie hier in Frankfurt.“

In der Tat war der Bogen des Gezeigten so weit gespannt, daß jeder das Seine finden mußte. Er reichte von solider Konfektion bis zu an- spruchsvollster Maßschneiderei, von konserva- tiver Gebrauchslinie bis zur Raketensilhouette von morgen, vom häßlichen Entlein bis zum Star für unruhige Träume, von 14 PS (Glas Goggo- mobil T 250) bis zu 340 PS (Ferrari 400 „Super- america“) Motorleistung, von 245 (Goggo-

mobil T 250) bis zu 6289 Kubikzentimeter (Mercedes-Benz 600) Hubraum, von 80 (Goggo- mobil T 250) bis zu 280 (Ferrari 400) km/h Spit- zengeschwindigkeit, von 3190 DM (Fiat 500D) bis zu 117300 DM (Rolls Royce „Phantom V“) Anschaffungspreis.

Nicht zu übersehen war das Bemühen der Kon- struktoren, die Kraftfahrzeuge leistungsmäßig der steigenden Verkehrsdichte anzupassen und den erhöhten Anforderungen an Beschleuni- gungs- und Bremsvermögen der Kraftwagen Rechnung zu tragen. So haben sie denn immer mehr PS unter die Hauben gezaubert: die Motor- leistungen ebenso wie die Drehmomente sind gestiegen, die Leistungsgewichte niedriger ge- worden. Das Vierganggetriebe setzt sich immer mehr durch und stopft die insbesondere beim Überholen so gefürchteten „Löcher“ in einzel- nen Geschwindigkeitsbereichen. Das alles sind, ebenso wie weiterentwickelte Bremsanlagen, Kupplungs- und Getriebeautomatiken, die den Fahrer entlasten, echte Beiträge zur Sicherheit im Straßenverkehr. Hierher gehören auch die von der Industrie entwickelten Sicherheits- reifen. Nicht zu vergessen schließlich neuartige Sicherheitsgurte und die entsprechenden serienmäßig angebrachten Befestigungsein- richtungen.

Die Rosinenschau

Der Bummel von Stand zu Stand war wirklich das, was ein Frankfurter Journalist „Rosinen- schau“ nannte. Deren gab es nämlich diverse herauszupicken. Hier sind sie:

Auto Union / DKW stellte den F 12 Roadster vor, einen sportlichen Zweisitzer mit 889 ccm Hubraum, 45 PS und 128 km/h Spitze, in den sich vornehmlich Junioren beiderlei Ge- schlechts verliebt haben dürften – und genau das wird den Schöpfern dieses 7250-DM-Ge- fährts vorgeschwebt haben. Außerdem wurde der Typ F 102 aus der Taufe gehoben: zwei- bzw. viertürige Limousine, 1175 ccm, 60 PS, 135 km/h schnell und für 6990 DM zu haben. Übrigens: beide Typen sind serienmäßig mit Scheibenbremsen ausgestattet.

Die Bayerischen Motorenwerke haben zwei Varianten ihres BMW 1500 geschaffen, einmal den 1800 mit 90 PS, die ihm 160 km/h Spitze ver- leihen, und dann, für noch Schnellere, den



1800 TI, für dessen 110 Pferdestärken man knapp 11000 DM hinblättern muß – runde 1000 DM mehr als für den 1800.

Ford aus Köln hat die lange Reihe seiner 12 M- und 17 M-Typen um ein recht schnittiges Coupé bereichert, das 12 M-Coupé mit 55-PS-Motor. Nicht nur seine Spitze (140 km/h) ist beachtlich, sondern auch sein Preis (6300 DM), der es zum billigsten deutschen 1,5-Liter-Coupé macht.

Auf dem Stand der Dingolfer *Hans Glas GmbH* ging es buchstäblich rund: man schob, stieß, drängelte sich um einen Sportwagen von bestechender Eleganz – den 1300 GT, den es wahlweise als zweisitziges Coupé oder Cabriolet gibt. Unter dem von dem Italiener Frua mit Liebe und Geschmack geschneiderten Maßkleid entwickelt ein mit zwei Vergasern ausgestatteter Vierzylinder 75 PS, die sich spielend in 170 km/h Spitze verwandeln lassen und damit auch gehobeneren sportlichen Ansprü-

chen gerecht werden – der Ordnung halber: zum Preise von 11600 DM. Ebenfalls neu ist der Glas 1500, eine viertürige, fünfsitzige Limousine, 70 PS stark und 145 km/h schnell, nicht minder elegant als der 1300 GT, ebenfalls von Frua karossiert. Preis: 8300 DM.

Bei Mercedes-Benz durfte man erstmals „ihn“ bewundern, den „Großen Mercedes“, der so etwas wie ein deutscher Rolls-Royce werden soll. Über die Vielzahl der „Schikanen“, mit denen er ausgestattet ist, wurde ja bereits vor Wochen in der Tagespresse berichtet. Bleibt hier nur hinzuzufügen, daß es ihn, den Großen, einmal als sechssitzige Limousine (Länge 5,54 m), einmal als achtsitzigen „Pullman“ (Länge 6,24 m) gibt, daß sein maximales Drehmoment von immerhin 51 Meterkilogramm, das er bereits bei 2800 Umdrehungen pro Minute entwickelt, einiges von seiner Spurtschnelle ahnen läßt, und daß er für 50000 bis 60000 DM zu haben ist. Ein hartnäckig kursierendes Gerücht besagte, daß Nr. 1 nach Japan geliefert

▲ Weithin sichtbar vereinigte auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt der Schriftzug „Hoesch“ unsere beiden Stände, auf denen die Walzwerke Hohenlimburg und die Schmiedag einen Querschnitt ihres dem Kraftfahrzeugbau dienenden Programms zeigten

werde – an das Kaiserhaus. Ein Wagen, mit dem es sich trefflich repräsentieren läßt – so ging mein Puls denn auch bei seinem Anblick um keinen Schlag schneller. Ganz im Gegensatz zu meiner Begegnung mit dem 230 SL, dessen rassige Linie mir mehr als einmal in künftigen Träumen erscheinen wird.

Die NSU Motorenwerke zu Neckarsulm zeigten zwei Neuerscheinungen – einmal den Prinz 1000 mit 43 PS aus vier luftgekühlten Zylindern. Man wird auf ihn allerdings noch ein Weilchen warten müssen. Ebenso wie auf den „Spider“ mit dem Wankelmotor, der die Gemüter nicht weniger zu bewegen verstand als die Aktienkurse. Er soll nun mit 50 PS und 150 km/h

Spitze für 8500 DM zu haben sein – demnächst, wenn Bonn entschieden hat, wieviel Kubikzentimeter Hubraum besteuert werden müssen.

Die *Deutsche Fiat AG* in Heilbronn und ihre enge Verwandte, die Firma „Neckar Automobilwerke“, zeigten neue NSU/Fiat-Modelle – Wagen, die in Heilbronn aus teils deutschen, teils italienischen Teilen montiert werden. Es sind dies der 1500 TS, einmal als Limousine, einmal als Coupé – in beiden Versionen jedoch die Verwandtschaft mit dem italienischen Fiat 1500 nicht verleugnend. Daneben noch ein 1500 L, ein, wenn man will, Fiat 1800 mit 1500er Vierzylinder.

Opel hat seinen erfolgreichen Kadett für Liebhaber mit 8 PS mehr versehen und in gefällige Coupé-Form gebracht, die für 5775 DM zu haben ist und sich mit guten 135 „dreschen“ läßt. Das Rekord-Coupé mit der 1,7-Liter-Maschine und 67 PS wird mit Sicherheit ebenso zahlreiche Freunde finden wie der bereits außergewöhnlich beliebte „normale“ Rekord.

Von *Porsche* aus Zuffenhausen ist zu berichten: die sogenannte „Dame“ (60 PS) ist „gestorben“. Die Typenreihe beginnt jetzt mit dem Super 75, der 1600 C heißt. Ihm folgt der 1600 SC, das ist der ehemalige Super 90, der nun 95 PS

hat. Eingehend unter die Lupe genommen wurde von sportlich interessierten Fahrern der neue „große“ Porsche: dank des um 12 cm verlängerten Radstandes fast ein Viersitzer, der jedoch noch immer charakteristische Porsche-Linie hat, 130 PS stark, 200 km/h schnell und – leider – 25000 DM teuer ist.

Das *Volkswagenwerk* schließlich hatte seine Trümpfe ja bereits vor Wochen auf den Tisch gelegt. Sie heißen 1500 S und Variant S, haben beide einen 54pferdigen Zweivergasermotor, der sicherlich niemanden enttäuschen wird, um so weniger, als jedes Kind weiß, daß man bei VW in puncto Geschwindigkeitsangaben gern ein bißchen tiefstapelt.

Was mir auf allen Ständen auffiel: das große Interesse der weiblichen Besucher – nicht an strenger Technik, sondern an dem, was eine Frau vom Auto erwartet. Daß man bequem ein- und aussteigen kann, daß man ermüdungsfrei und unverkrampft sitzt, daß der Kofferraum seinem Namen Ehre macht und auch wirkliche Koffer, in der Mehrzahl natürlich, aufnimmt, daß man mit Pfennigabsätzen Gas geben und bremsen kann. Etwa jeder vierte Besucher der IAA war eine Frau – kein Wunder, wenn man weiß, daß in Deutschland jedes fünfte Auto von zarter Hand gesteuert wird.



▲ Die Vielzahl von Schmiede- und Gußstücken, die die Schmiedag für das Automobil liefert, reichen von Pleuelstangen und Kurbelwellen bis zu Achsgehäusen und Bremstrommeln

Viele Besucher auf den Hoesch-Ständen

Und nun, wie in jedem Ausstellungsjahr, die Feststellung: Hoesch war wieder dabei. Daß in diesem Jahr die Besucherzahl des Hoesch-Standes in der Halle 3 noch größer war als im vergangenen Ausstellungsjahr, hatte, glaube ich, zwei Gründe: Erstens sind die Beziehungen zwischen Hoesch und der Kraftfahrzeugindustrie seither abermals enger geworden, zum andern zeichnete sich der gut sichtbare Gemeinschaftsstand, auf dem die Schmiedag und die Walzwerke Hohenlimburg Querschnitte ihrer „Kfz-Programme“ zeigten, durch besondere architektonische Gestaltung aus.

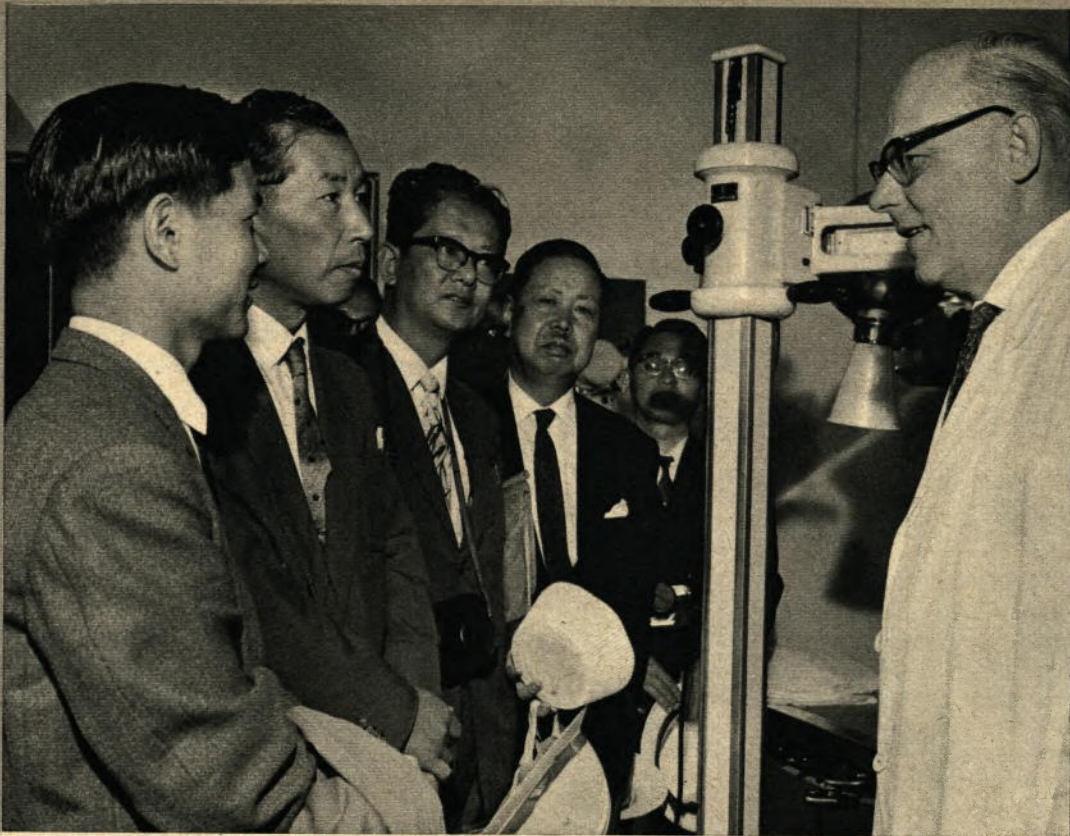
Die Schmiedag zeigte Erzeugnisse der Gesenkschmiede wie Achsen, Achsschenkel und Pleuelstangen, Preßteile wie Stoßstangen und Hinterachsbrücken, Gießereierzeugnisse wie Sphäroguß-Kurbelwellen und Nockenwellen aus legiertem Grauguß und schließlich Fertigteile wie komplette Getriebe und einbaufertige Hinterradnaben für Lastkraftwagen.

Die Walzwerke Hohenlimburg waren vornehmlich mit einem Querschnitt durch ihr umfassendes Federnprogramm vertreten, das eindrucksvoll ergänzt wurde durch das aus dem Hoesch-Stoßdämpferwerk in Köln-Efferen stammende Angebot an Stoßdämpfern neuer Konstruktion. Wieder sind zahlreiche Informations- und Verkaufsgespräche geführt worden, in denen alte Geschäftsbeziehungen vertieft und neue geknüpft werden konnten. Sie haben ausnahmslos bestätigt, daß Hoesch, dem Kraftfahrzeug seit Jahrzehnten eng verbunden, in jüngster Zeit abermals zu seinem Teil dazu beitragen konnte, dem Automobil von heute sein wesentliches Merkmal zu verleihen – die Zuverlässigkeit. Die IAA 1963 gab einmal mehr Gelegenheit zu Gesprächen über die künftige Zusammenarbeit mit der Kraftfahrzeugindustrie. Sie waren um so nützlicher, als es gilt, bereits heute an jene Aufgaben heranzugehen, die das Auto von morgen zu stellen beginnt.

Karl Heinz Graudenz



◀ Ruhe und Harmonie strahlten die architektonisch reizvoll gestalteten Hoesch-Stände aus; im Vordergrund Federn des Hohenlimburger Federnwerks, links Stoßdämpfer unseres neuen Werkes Efferen



passiert notiert fotografiert

◀ Sieben Arbeitsmediziner aus Japan besuchten anlässlich einer Europareise auch Hoesch und die Westfalenhütte. Fragen der Gesundheitshygiene und des Arbeitsschutzes führten sie von der Stätte der Forschung – dem Dortmunder Max-Planck-Institut für Arbeitsphysiologie – in die Praxis unserer Betriebe, und danach in das Gesundheitshaus, wo sie mit Dr. Klausenz (rechts), dem leitenden Arzt des Gesundheitshauses der Westfalenhütte, insbesondere über Berufskrankheiten sprachen



▲ Als der Cardiff Cymric Choir aus Wales vor wenigen Wochen nach Dortmund kam – und dabei auch die Westfalenhütte besichtigte –, erwiderte er einen Englandbesuch des Dortmunder Männergesangsvereins, dem viele Mitarbeiter der Westfalenhütte angehören. Der britische Chor, der in der Reinoldikirche und im ausverkauften Goldsaal der Westfalenhalle unter der Leitung von Elvet David sang, begeisterte die Zuhörer vor allem mit in der walisischen Nationalsprache vorgetragenen geistlichen Chören

◀ 27 Programmdirektoren und Leiter von Rundfunkstationen aus 15 lateinamerikanischen Ländern besichtigten am 4. September mehrere Werke der Westfalenhütte. Bei dieser Gelegenheit sollten sie in der Praxis eine Fernsehberichterstattung miterleben. Vor dem Rundgang durch Hochofenanlagen, Block- und Feineisenstraßen filmte ein Kamerateam des Westdeutschen Fernsehens die Südamerikaner an der Breitbandstraße. Dreieinhalb Stunden später verfolgten unsere Gäste den Filmbericht in der Sendung „Hier und heute“



Drei Monate in unserem Land

Englische Lehrlinge bei der Hoesch-Westfalenhütte

Drei Monate waren zehn Lehrlinge der Hoesch-Westfalenhütte in England zu Gast. Sie arbeiteten in den britischen Eisen- und Stahlwerken der Richard Thomas & Baldwins Limited. Am 1. Juli kehrten sie nach Dortmund zurück und brachten zehn englische Lehrlinge mit, die einige Wochen in unserer Lehrwerkstatt und dann in den ihren Lehrberufen entsprechenden Hüttenbetrieben arbeiten. Sie wohnen bei den deutschen Jungen, die zuvor bei ihnen zu Gast waren.

Martin Hall kommt aus Scunthorpe, einem englischen Städtchen mit etwa 70000 Einwohnern. Er lernt Schlosser und steht im fünften Lehrjahr, denn fünf Jahre muß er in England lernen, bevor er Facharbeiter ist. Mit 21 Jahren ist es bei ihm soweit, und er meint zu dieser langen Lehrzeit: „Warum nicht? Mit 21 Jahren bin ich ja auch erst mündig.“

Sechs Lehrlinge sind verheiratet

Die lange Lehrzeit und der entsprechende Verdienst bringen es in England oft mit sich, daß Lehrlinge, die nach elfjähriger Schulzeit mit frühestens 16 Jahren die Lehre aufnehmen, oft verheiratet sind. Von 20 Jungen, die mit Martin

◀ Philip Blackmore ist einer von zehn englischen Lehrlingen, die im Austausch drei Monate auf der Westfalenhütte arbeiten, nachdem zehn Lehrlinge der Westfalenhütte zuvor drei Monate in England gewesen waren

zu lernen angefangen haben, sind inzwischen sechs verheiratet.

Martin Hall wollte ebenso wie die anderen neun, die mit ihm über den Ärmelkanal kamen, Deutschland kennenlernen. Er wohnt bei Willi Welter, der nach seinem England-Aufenthalt bereits so gut Englisch spricht, daß die beiden sich auf jeden Fall verstehen, wenn es einmal mit dem Deutsch hapert.

Martin Hall wird Ingenieur

Martin Hall lernt zugleich Schlosser und Dreher, um später vielseitiger zu sein. Durch die lange Lehrzeit ist das möglich. In England geht er jede Woche einen ganzen Tag zur Berufsschule. Sein Ziel ist, Ingenieur zu werden.

Was machen Martin und Willi nach Dienstschluß? Willis Eltern wohnen in Dortmund-Kurl. Oft sind die beiden im Kurler Tischtennisclub anzutreffen. Einmal in der Woche kommen alle englischen und deutschen Austauschlehrlinge in einer Dortmunder Gaststätte zusammen. Mister Bull, Lehrer an der Berlitzschule, ist auch dabei. Er hat die Deutschen ein halbes Jahr unterrichtet, ehe sie ihre große Reise antraten. Die Engländer haben vorher nur wenig Deutschunterricht gehabt. Ihnen fällt das Deutsch nicht so leicht, und deshalb wird vor allem Englisch gesprochen.

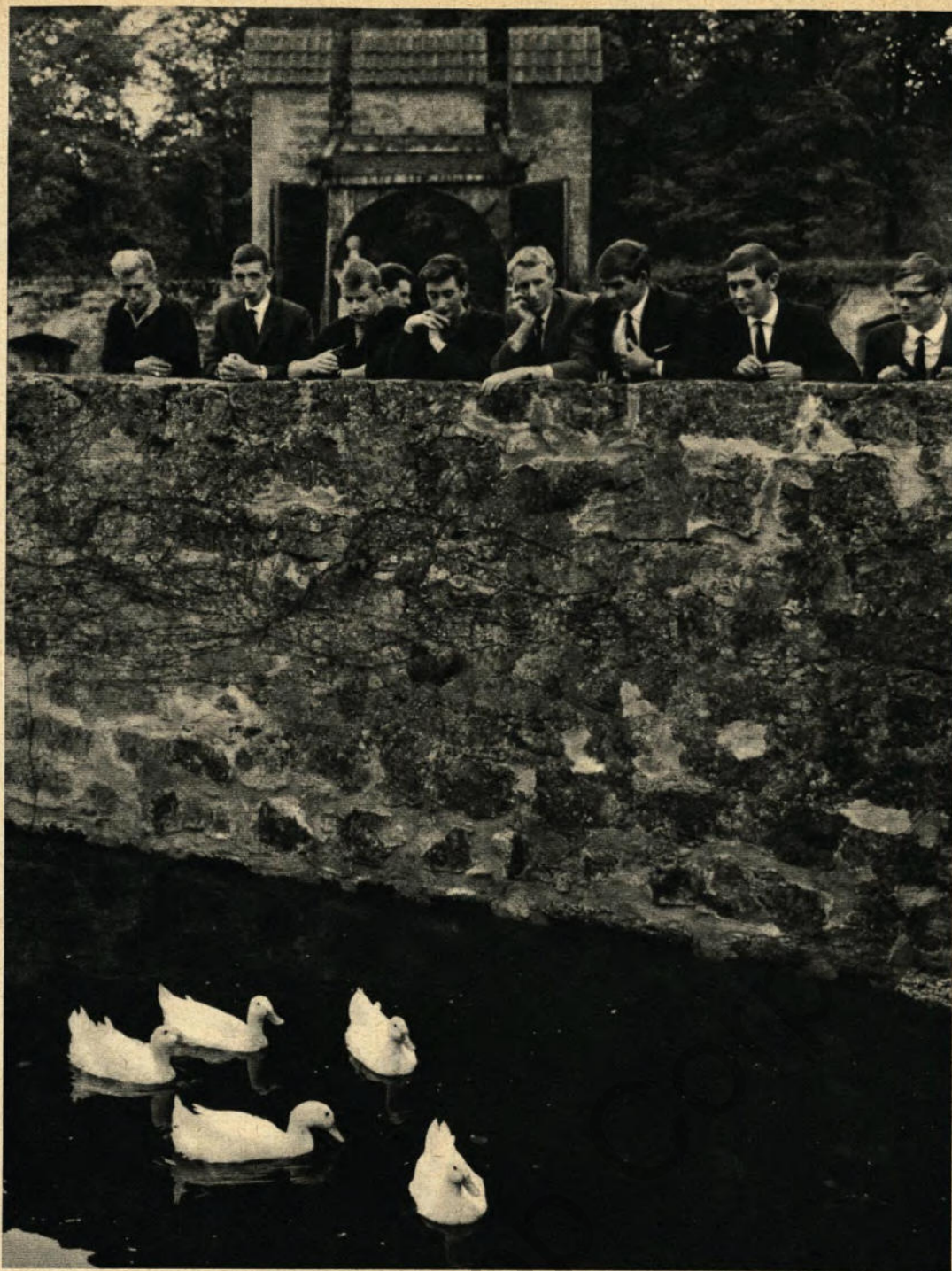
Philip Blackmore wohnt bei den Eltern von Volker Birke in Dortmund-Scharnhorst. Bei ihm und John Taylor wird Tanzen groß geschrieben. Der Fünfuhrtee einer Dortmunder Tanzschule am Sonntagnachmittag ist gerade das Richtige für die beiden. Besonders angenehm ist dem jungen Engländer, daß man sich beim Tanzen auch ohne zu reden verstehen kann. „Nur mit den Tanzregeln nimmt man es genauer als bei uns“, sagt er und fügt noch hinzu: „Damenwahl, das gibt es bei uns nicht!“

Keine „Corn flakes“ zum Frühstück

Peter Bowen, der bei Richard Thomas & Baldwins Limited Maschinenschlosser lernt, ist der Stillste von allen. Aber wenn man ihn über Dortmund fragt, ruft er spontan: „Oh, diese Autofahrer.“ Er ist erstaunt über den Verkehr und

▼ Daß der Deutschunterricht bei Fräulein Wiggingshaus Spaß macht, verraten die Gesichter von (v.l.n.r.) Royston Morgan, John Taylor, Denver Owens, John Sawyer und Martin Hall





▲ An dem Ausflug zur Burg Vischering nahmen auch die deutschen Lehrlinge teil, bei denen die Engländer zu Gast sind. V. l. n. r.: Dieter-Udo Czech, Rainer Ulrich, Horst Büchner, John Sawyer, John Taylor, Philip Blackmore, Denver Owens und Volker Birke

meint: „In England fährt man langsamer und vorsichtiger.“

Nicht nur die Sprache, auch das Essen ist den jungen Engländern oft fremd. Schon beim Frühstück fängt es an: Natürlich könnte Geoffrey Phillips, der Elektriker lernt, auch in Deutschland Corn flakes essen, genau wie zu Hause. Aber er will schließlich ein deutsches Frühstück kennenlernen. Brot, Butter, Wurst und Käse und manchmal ein Ei stellt Frau Czech auf den Tisch. Und der an starken Tee gewöhnte Engländer hat sich in Deutschland schon auf Kaffee umgestellt.

Im Fernsehen – mehr Kirmes, mehr Unterhaltung

Seit dem 4. August arbeitet Geoffrey Phillips in einer elektrotechnischen Abteilung der Westfalenhütte. Geoffrey und der deutsche Dieter

sondern nachmittags auch zur Hohensyburg und zum Cappenberg See fahren.

Und abends? Wie verbringen eine deutsche und eine englische Familie den Abend? Fernsehen ist hier wie dort kaum wegzudenken. „In England läuft der Apparat manchmal den ganzen Tag über, wie Begleitmusik. Man hat natürlich gar keine Zeit immer hinzusehen.“ Und wie unterscheidet sich das Programm? „In Deutschland gibt es mehr ernste Sendungen als bei uns“, sagt Philip Woodrow, der Elektriker lernt und bei dem deutschen Elektrikerlehrling Peter Busse zu Gast ist. Peter meint, daß in England sehr viel mehr gute Unterhaltung gesendet wird. Worüber unterhalten sich die beiden jungen Europäer noch? England und Deutschland liegen nicht so weit auseinander, als daß man nicht gemeinsame Gesprächsthemen finden könnte. Sie liegen auf dem Gebiet der Politik und des Sports, berühren die Lebenshaltungskosten der Familie, die Arbeitsbedingungen und die Unterhaltung in der Freizeit. Und – natürlich! – sprechen die jungen Männer auch über Mädchen. Sie sind hier, so sagen die Engländer, modischer gekleidet, aber sie tragen weniger „make up“ als die „girls“ zu Hause.



▲ Zu dem vielseitigen Programm für die jungen Engländer gehörte auch eine Grubenfahrt auf Kaiserstuhl, bei der Ausbildungsleiter Schimmele alle Fragen sachkundig beantwortete. Links Ausbilder Udo Schellenberg, neben ihm Trevor Davies und dann von rechts nach links: John Taylor, Philip Blackmore, Geoffrey Phillips, Peter Bowen und John Sawyer

Keinen Blick für deutsche Mädchen hat Denver Owens, Schlosser- und Dreherlehrling im Betrieb West Wales. Der neunzehnjährige, dunkelhaarige junge Mann ist verlobt, hat Sehnsucht und schreibt seiner Braut jeden Tag einen langen Brief. Erst dann ist er bereit, etwas zu unternehmen, sich mit Rainer Ulrich, bei dem er wohnt, in den Kleinwagen zu setzen, um Deutschland rund um Dortmund kennenzulernen. Das Auto der Familie Roepstorf half auch Trevor Davies, der im Betrieb Midland Maschinenschlosser lernt, Köln und den Kölner Dom, Bonn und das Bundeshaus zu sehen.

Neben diesem „Familienprogramm“ hält aber auch die Westfalenhütte für die englischen Gäste ein vielseitiges Programm bereit. Es reicht von einem einwöchigen Ferienlager in Blomberg an der Lippe und von Besichtigungen der Hütte, einer Grubenfahrt auf Kaiserstuhl und einem Besuch bei den Walzwerken in Hohenlimburg über eine Stadtrundfahrt durch Dortmund mit einem Besuch beim Oberbürgermeister, wobei auch die Dortmunder Hafenanlagen und Brauereien besichtigt werden, bis zu einer Fahrt zum Schloß Cappenberg, nach Münster, zur Burg Vischering und zu einer abschließenden Rhein-Mosel-Ahr-Rundreise.

▼ Gern erinnern sich die deutschen Jungen an ihren Aufenthalt in England, bei dem dieses Bild entstand, das Geoffrey Phillips, Volker Birke, Dieter-Udo Czech und Philip Blackmore zeigt



BILD DES MONATS

Von einem „Pirschgang“ mit der Kamera über den Holzplatz unserer Schachtanlage Emil-Emscher in Altenessen brachte Fritz Sprengel diesen Schnappschuß durch eine Distanzbohrfräse mit. Aufmerksam beobachtet Johann Schüller die Maschine, wie sie die hölzernen Stempel für die Grube bearbeitet



Moselkanalisierung vor dem Abschluß

**HOESCH
IST
DABEI**

Der im Februar 1958 begonnene Ausbau der Mosel zur Großschiffahrtsstraße zwischen Frankreich und Deutschland steht vor dem Abschluß. Im Frühjahr 1964 soll der durchgehende Schiffsverkehr zwischen Thionville (Diedenhofen) und Koblenz aufgenommen werden. Die neue Wasserstraße wird als frachtgünstige Verkehrslinie zwischen Frankreich und Deutschland eine bedeutende wirtschaftliche Rolle spielen; mit ihr wurde abermals ein hoffnungsvoller Schritt auf dem Wege übernationaler wirtschaftlicher Zusammenarbeit getan. Der nachstehende Bericht befaßt sich mit den technischen Problemen, die es zu lösen galt, und zeigt zugleich, in welchem Umfange Hoesch dabei war, als Planung Wirklichkeit wurde.

Wer von der Mosel spricht, denkt an rebenumkränzte Ufer zu beiden Seiten eines romantischen Flusses, der sich, vom Col de Bussang in den südlichen Vogesen kommend, zwischen Eifel und Hunsrück seinen wundersam verschlungenen Weg zum Rhein sucht. Am Deutschen Eck in Koblenz, wo sich einst das Reiterstandbild Wilhelms I. erhob und 1953 das Mahnmal der deutschen Einheit eingeweiht wurde, endet ihre 514 Kilometer lange Reise, auf der sie, übermütig und verspielt, mehr als zweidutzendmal die Richtung ihres Laufes ändert, begleitet von den klangvollen Namen berühmter Weinorte, die sich wie die Perlen einer kostbaren Kette aneinanderreihen und das Herz eines jeden Liebhabers edler Tropfen höher schlagen lassen.

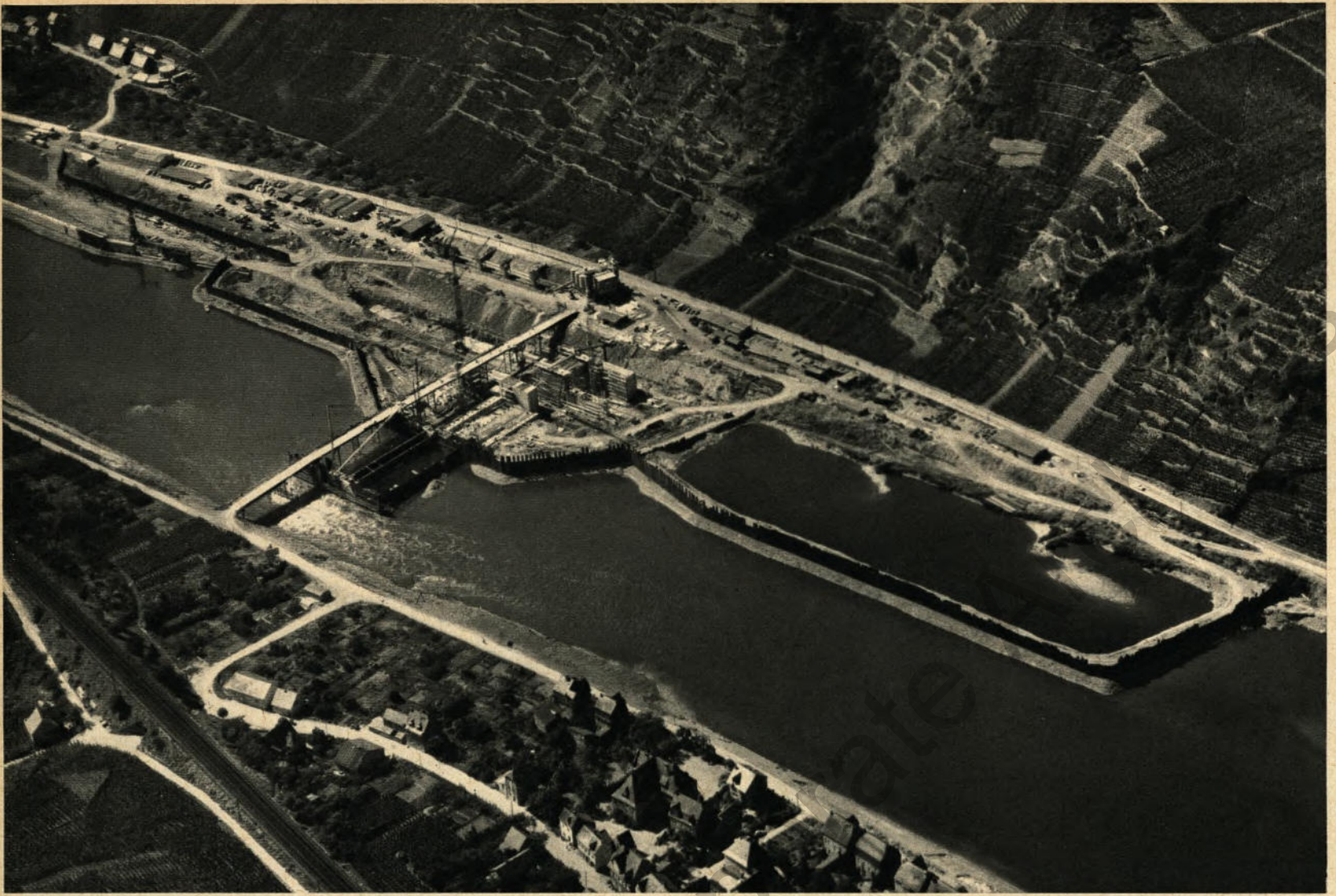
Der romantische Fluß

Romantiker werden sich von der „stolzen Tochter des Rheins“ an Goethe erinnern lassen, der 1792 „im einmännigen Boot“ eine fast abenteuerliche Flußwanderung von Trier nach Koblenz unternahm und seine Eindrücke in Worte faßte, die in anderthalb Jahrhunderten nichts von ihrer Gültigkeit verloren haben.

„Die vielen Ortschaften zu beiden Seiten gaben den muntersten Anblick; der Weinbau überall sorgfältig gepflegt, ließ auf ein heiteres Volk schließen, das keine Mühe scheut, den köstlichen Saft zu erzielen. Jeder sonnige Hügel war benützt, bald aber bewunderten wir schroffe Felsen am Strom, auf deren schmalen, vorragenden Kanten wie auf zufälligen Naturterrassen der Weinstock am allerbesten gedieh.“

► Dieses schöne Bild zeigt die Mosel bei Neef und St. Aldegund vor der Kanalisierung; eingezeichnet ist die künftige Lage des Wehrs und der Schleuse





Und wieviel Herzliches hat Binding in seiner „Moselfahrt aus Liebeskummer“ über die Weine des Flusses gesagt:

„Man schmeckt den Schiefer im Wein, man atmet ihn in der Luft, man riecht ihn nach flüchtigem Regen, wenn die Sonne die porösen Schichten eilig trocknet und das samtene metallene Grau wieder aufblitzt unter den Rebstöcken, als ob die Trauben auch vom Boden noch die zurückgeworfenen Sonnenpfeile aufzusammeln hätten ...

Der Wein macht nicht heiß. Er ist ohne Beschwer und Hinterhalt. Er macht sich nicht wichtig. Leicht, flüchtig, ohne Körper und Gemüt zu belasten – nimmt er kaum Besitz von Dir. Er läßt sich genießen: das ist seine Ehre, das ist sein Ehrgeiz.“

Eine alte europäische Verkehrsader

Doch es waren keineswegs immer nur romantische Betrachtungen, zu denen die Mosel Anlaß gab. Ein Rückblick in die Geschichte offenbart, daß das Moseltal zu den ältesten Verkehrsadern Europas gehört. Schon die Römer nutzten die Mosel als Nachschubstraße zur Versorgung ihrer am Rhein stehenden Truppen. Von Augusta Treverorum, dem alten Trier, aus ließen sie ihre Schiffe rheinwärts rudern. Und kein Geringerer als Tacitus, der bedeutendste römische Geschichtsschreiber, hat im ersten nachchristlichen Jahrhundert von einem Vorhaben berichtet, das von erstaunlichem Weitblick seines geistigen Vaters zeugte: dem Plan des Oberbefehlshabers der römischen Truppen am Rhein, Antistius Vetus, die Mosel durch einen Kanal mit der Saône, dem größten Nebenfluß der Rhône, zu verbinden und so einen Wasserweg von der Nordsee zum Mittelmeer zu schaffen. Zwar hat der Römer sein Vorhaben nie verwirklichen können – Tatsache ist jedoch,

daß die Mosel auch in der Neuzeit noch eine gewisse Rolle als Schifffahrtsweg spielte. Daß der Verkehr zwischen Diedenhofen und Koblenz im vergangenen Jahrhundert zum Erliegen kam, lag an der Eisenbahn, die in ständig wachsendem Umfange zum meistbenutzten Transportmittel wurde und das Schiff verdrängte. Zudem machten die schwankenden Wasserstände der Mosel einen regelmäßigen Schiffsverkehr unmöglich. So ist es denn auch nicht verwunderlich, daß der erste Plan zu einer Schiffbarmachung der Mosel aus dem Jahre 1893 stammt: Mit einem Kostenaufwand von 45 Millionen Goldmark sollten 32 Staustufen errichtet werden. Doch erst in jüngster Zeit ist die Planung Wirklichkeit geworden.

Anstoß aus Frankreich

Unsere französischen Nachbarn waren es, die den Anstoß für den Ausbau der Mosel gaben. Die lothringischen Industriezentren bei Metz-Diedenhofen und Nancy sind zwar durch mehrere Kanäle – Mosel-Erzkanal, Rhein-Marne-Kanal und Ost-Kanal – an das französische Wasserstraßennetz angeschlossen. Den lothringischen Erzlagerstätten fehlte jedoch bislang eine Wasserstraße zu ergiebigen Kohlevorkommen.

Nach dem zweiten Weltkrieg griff man auf französischer Seite dieses an sich alte Problem auf und suchte nach Möglichkeiten, eine frachtgünstige Wasserstraßenverbindung zwischen Lothringen und dem Ruhrgebiet herzustellen. In langwierigen Verhandlungen gelang es, die Interessen der benachbarten Länder – zu denen auch Luxemburg gehört – abzustimmen, so daß am 27. Oktober 1956 der „Internationale Moselvertrag“ abgeschlossen werden konnte – mit dem Ziel, die Mosel zwischen dem lothringischen Diedenhofen (Thionville) und Koblenz

zu einer leistungsfähigen Schifffahrtsstraße für 1500-t-Schiffe auszubauen. Daß es außergewöhnlich sorgfältiger Vorbereitungen bedurfte, ehe die Arbeiten in Angriff genommen werden konnten, wird deutlich, wenn man weiß, daß der Vertrag ausdrücklich vorsah, die Interessen der Elektrizitätswirtschaft, der Landeskultur, der Fischerei, der Wasserwirtschaft und des Fremdenverkehrs weitgehend zu berücksichtigen und zudem das Landschaftsbild der Mosel so wenig wie möglich zu beeinträchtigen oder gar zu verändern.

Vierzehn Staustufen

Wesentliche Aufgabe der Moselkanalisierung war es, das Gefälle, das auf der 271 Kilometer langen Strecke zwischen Diedenhofen und Koblenz 84 Meter beträgt, mit Hilfe von 14 Staustufen zu überwinden. Die ersten beiden, Königsmachern und Apach, liegen auf französischem Gebiet, die zwei folgenden, Palzem und Grevenmacher, auf der deutsch-luxemburgischen Grenzstrecke, die Mehrzahl aber, nämlich zehn – Trier, Detzem, Wintrich, Zeltingen, Enkirch, St. Aldegund, Fankel, Müden, Lehmen und Koblenz –, erstanden auf deutschem Gebiet. Der angesichts der zahlreichen Schleifen und Windungen des Mosellaufes naheliegende Gedanke, das Flußbett gleichzeitig zu begradigen, war infolge der Enge des Moseltales und der besonderen geologischen Verhältnisse – mit Ausnahme eines kurzen Durchstiches bei Detzem – nicht durchführbar. So mußte auf nahezu der gesamten deutschen Strecke der Fluß selbst als Schifffahrtsweg ausgebaut werden.

Zweck der Staustufen ist es, den Wasserstand der Mosel zu heben und breite, ruhige Wasserflächen mit genügendem Tiefgang für die Schiffe zu schaffen. Die einzelnen Stauhä-

◀ St. Aldegund wenig später: Die umfangreichen Bauarbeiten haben begonnen, die Baudienstbrücke ist errichtet, Fundamente entstehen für das Kraftwerk, und Spundbohlen werden für die Schleusen gerammt

► Diese Aufnahme gewährt einen guten Einblick in die Schiffsschleuse Müden; die „Baudienstbrücke“ im Hintergrund zeigt, daß die Arbeiten noch nicht abgeschlossen sind



tungen – die Wasserwege zwischen den Staustufen – sind zwischen 16 und 28 Kilometer lang. Ihre Mindestfahrwassertiefe beträgt 2,90 Meter. Um sie überall zu gewährleisten, waren insbesondere im oberen Drittel der Strecke umfangreiche Baggerarbeiten notwendig. Insgesamt wurden zehn Millionen Kubikmeter Boden aus dem Flußbett gebaggert und darüber hinaus weitere drei Millionen Kubikmeter Fels durch Sprengen, Bohren oder Meißeln gelöst.

Die technische Ausstattung

Die Staustufen selbst wurden so niedrig wie möglich gehalten, treten kaum in Erscheinung und stören das Landschaftsbild nicht. Sie bestehen jeweils aus dem Wehr mit drei (oberhalb von Trier zwei) 40 Meter breiten Wehröffnungen, der 170 Meter langen und zwölf Meter breiten Schiffsschleuse, der Bootsschleuse von 18 x 3,50 Metern, der Bootsschleppe, dem Fischpaß und – mit Ausnahme der beiden Staustufen auf französischem Gebiet – dem Kraftwerk.

Die auf dem deutschen Moselteil an den neun Staustufen zwischen Trier und Lehmen errichteten Kraftwerke weisen eine installierte Leistung von insgesamt 165 Millionen Watt (MW) auf. (Zum Vergleich einige Zahlen aus dem Hoesch-Bereich: Kraftwerk Fürst Leopold-Baldur 75 MW, Kraftwerk Emil-Emscher 25 MW, Kraftwerk Kaiserstuhl 15 MW.) Insgesamt werden die neun Kraftwerke auf dem deutschen Moselabschnitt bei mittleren Abflußverhältnissen eine Bruttojahresarbeit von 800 GWh (Gigawattstunden), also 800 Millionen Kilowattstunden leisten.

Nach dem Moselvertrag gilt als Regelschiff der 1500-Tonnen-Kahn – 80 Meter lang und 10,50 Meter breit bei einem Tiefgang von 2,50 Metern. Die 170 Meter langen Schiffsschleusen der einzelnen Staustufen können also jeweils zwei 1500-Tonnen-Kähne oder acht Penischen – das sind holländische Binnenschiffe von 150 bis 200 Tonnen Ladefähigkeit – gleichzeitig schleusen. Außerdem sind sämtliche Schleusenanlagen so gebaut worden, daß auch der Verkehr mit Schubeinheiten, bestehend aus einem Schubschiff und zwei Schubleichtern von insgesamt 170 Metern Länge, möglich ist.

Schleusen und Fischtreppen

Wie sorgfältig die Planung der Moselkanalisierung durchgeführt worden ist, geht nicht zuletzt aus der Tatsache hervor, daß die Ingenieure weder die Wasserwanderer noch – die Fische vergessen haben.

Neben den an sämtlichen Staustufen angelegten Bootsschleusen für mittlere Bootseinheiten und größere Sportfahrzeuge hat man auch an die leichten Sportboote gedacht und ihnen Bootsgassen errichtet, die ein schnelles und bequemes Übersetzen in Flußrichtung ermöglichen: Vom Boot aus kann der Wasserwanderer



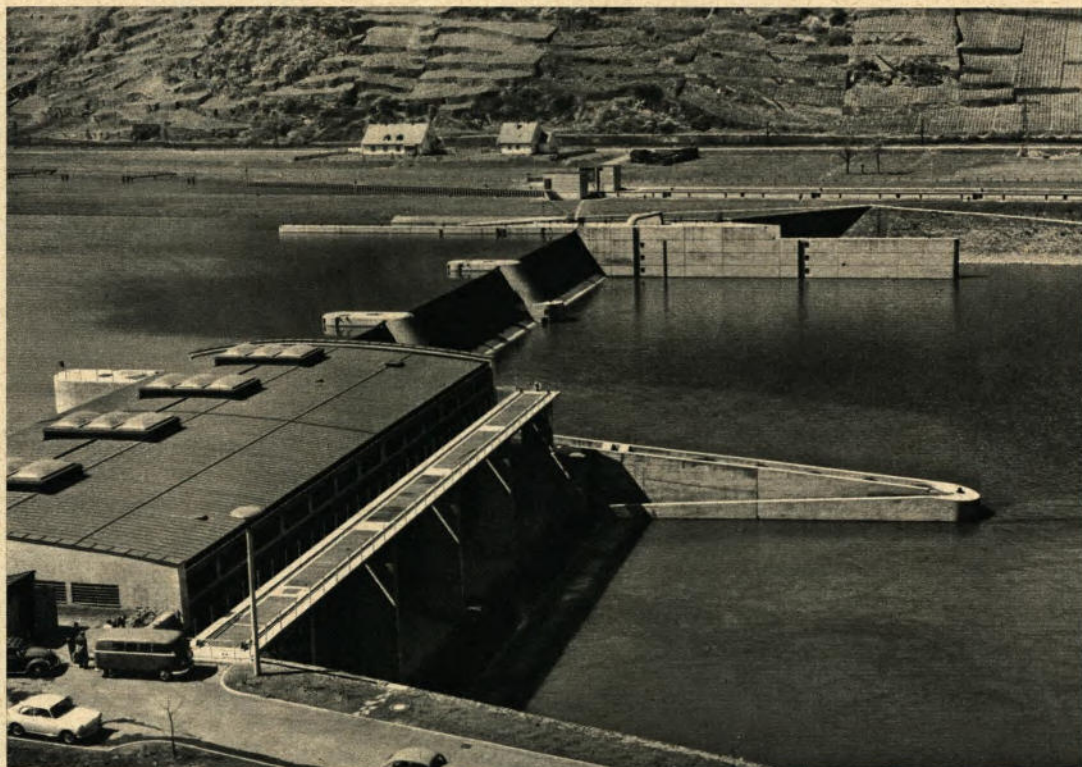
► In den Vorhäfen der Schleuse Müden (unser Bild) und Koblenz wurden Hoesch-Spundbohlen unterschiedlicher Profile verbaut. Insgesamt war Hoesch mit 3400 Tonnen Konstruktionsmaterial beim Bau beteiligt



▲ Hier ein Blick auf eine der Staustufen (Lehmen), die alle den Zweck haben, ruhiges und tiefes Fahrwasser für den Schiffsverkehr zu schaffen

eine Knopfschaltung bedienen und sich selbst in das Unterwasser der Staustufen schleusen, ohne aussteigen zu müssen. Des weiteren wurden an jeder Staustufe Fischtreppe und Aalleitern eingebaut, die gewährleisten, daß die Fischwanderungen in der fischreichen Mosel durch die Kanalisierung nicht beeinträchtigt werden. Die zahlreichen Berufsfischer finden auch weiterhin ihren Broterwerb, ebenso wie die Sportangler nach wie vor auf ihre Kosten kommen. Daß man für den Aal, der die Dunkelheit ebenso liebt wie Schlupfmöglichkeiten, eigene Aalaufstiege in Form runder Rohre schuf, die mit Reisigfaschinen ausgekleidet sind, zeigt einmal mehr das Bemühen der Konstrukteure, alles nur Erdenkliche zu tun, um Natur und Technik sinnvoll zu vereinen.

► Alle Staustufen bestehen aus den gleichen Grundeinheiten: dem Wehr, dem Kraftwerk (im Vordergrund), der Fischtreppe (Bildmitte) und den Boots- und Schiffschleusen (im Hintergrund)

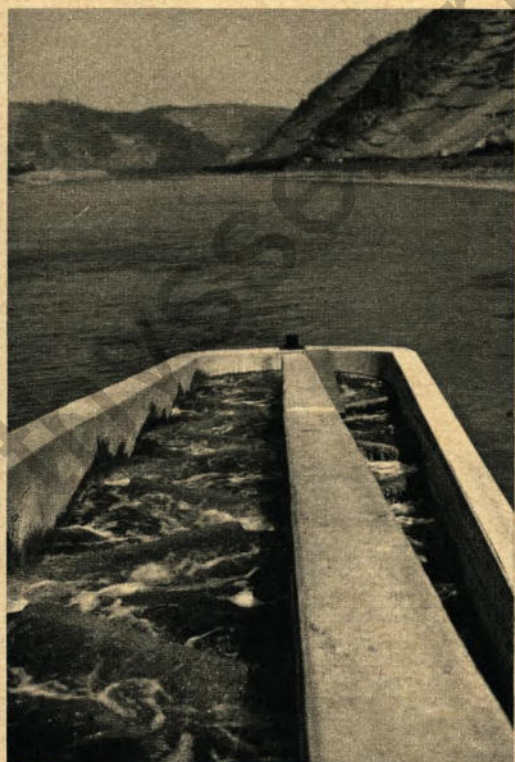


Schließlich galt es noch, den infolge der Stauhaltung in dem engen Moseltal streckenweise erheblich beeinflussten Grundwasserverhältnissen Rechnung zu tragen. So mußten zahlreiche Wasserversorgungsanlagen und Brunnen, Kläranlagen und Abwasserleitungen den neuen Stauverhältnissen angepaßt werden, ebenso wie es notwendig wurde, Weinkeller und Gebäude zu sichern, Straßen und Wege zu verlegen, aufzuhöhen oder neu zu bauen. Daß all diese Arbeiten planmäßig und ohne besondere Störungen verliefen und gegen Jahresende abgeschlossen sein dürften, ist um so bewundernswerter, als mit dem Ausbau der Mosel erst im Februar 1958 begonnen worden ist. Bereits im kommenden Jahr soll die durchgehende Schifffahrt aufgenommen werden können. In einem derart kurzen Zeitraum ist in Deutschland noch keine vergleichbare Wasserstraße fertiggestellt worden.

Hoesch wieder dabei

Auch bei der Moselkanalisierung war Hoesch wieder dabei – und zwar vornehmlich mit Konstruktions-Spundbohlen und Zubehör. Hoesch-Spundbohlen verschiedener Profile wurden in den Leitwerken im oberen Schleusenvorhafen der Staustufe Müden verbaut. Hoesch-Profile und Spundwand-Konstruktionsmaterial ebenso wie Tragbohlen und Füllbohlen verschiedener Profile wanderten in die Leitwerke des oberen und des unteren Vorhafens der 2. Schleuse Koblenz. Hoesch-Bohlen dienten auf den Staustufen Lehmen und Zeltingen der Baugrubenumschließung. Und schließlich wurde mit ihrer Hilfe in Trier ein Bauhafen errichtet. Insgesamt hat Hoesch mit mehr als 3400 Tonnen Spundwand-, Bohlen- und Konstruktionsmaterial dazu beigetragen, daß diese auf internationaler Grundlage geschaffene leistungsfähige Schifffahrtsstraße entstehen konnte. Mögen sich alle an ihre Schöpfung geknüpften Erwartungen voll und ganz erfüllen – zum Wohle der Staaten, die an ihrem Bau beteiligt waren.

▼ Hier ein Blick auf die Lehmener Fischtrappe, über die die Fische ungehindert moselaufwärts ziehen können



In Sachen Mensch

Gedanken zum Zusammenleben im Betrieb

...Man ist geneigt, die Verantwortung für ein ausgewogenes Miteinander in Betrieb und Büro der Geschäftsleitung zuzuschreiben. Aber es besteht wohl kein Zweifel, daß der Vorgesetzte schon kraft seines „Amtes“ diese Sorge zu seinen Hauptaufgaben zählt und in jedem Belegschafter über die Arbeitskraft hinaus vor allem auch den Menschen sieht, der sich in ganzer Person zur Verfügung stellt und all seine privaten Sorgen und Nöte, seine Freuden, sein Hobby, seine Sportbegeisterung und all seine Wünsche nach Geborgenheit und Anerkennung mit zur Arbeit bringt und der in solcher Ganzheit genommen und verstanden sein will. Für ein gutes Betriebsklima zu sorgen, ist aber nicht nur Aufgabe des Vorgesetzten, jeder von uns ist gleichermaßen verpflichtet. Bedenken wir doch, welch einen erheblichen Teil unseres Lebens wir neben unserem Mitarbeiter verbringen, und spüren wir die mit unserem Verhalten diesem Menschen gegenüber uns auferlegte Verantwortung. Der Arbeitslohn kann noch so gerecht und hoch sein, die so notwendige seelische und geistige Atmosphäre im Betrieb oder Büro kann er nicht ersetzen. Darum müssen wir uns schon selber ständig bemühen.

Wenn ein elektronischer Rechenautomat einen Fehler macht, eine für den Mond bestimmte Rakete ihr Ziel verfehlt, tut das unserer Bewunderung für diese technischen Meisterwerke keinen Abbruch. Das kann bei einer derart komplizierten Apparatur vorkommen. Wieviel komplizierter ist unser Mitmensch! Sind wir uns immer bewußt, daß er einer lichtempfindlichen Platte gleicht, auf der jeder Eindruck seine Spur hinterläßt? Diesem Wunderbarsten der Schöpfung mit aller Sorgfalt und Aufgeschlossenheit zu begegnen, muß unser ernstestes Anliegen sein. Wir sollten den Einsatz unseres Mitarbeiters nicht jahrein, jahraus gedankenlos als selbstverständlich hinnehmen (nichts ist „selbstverständlich“ – dieses Wort sollten wir aus unserem Sprachschatz besser streichen) und ihn vorwurfsgeladen an-

schreien, wenn's einmal nicht so recht nach unserem Willen gegangen ist. Gewiß, Ordnung muß sein; den Beteiligten muß klar sein, worum es geht, was der Vorgesetzte will. Aber hilft in Konfliktsituationen ein ruhiges, sachliches „Gespräch unter Männern“ nicht viel weiter als ein mit aller Lautstärke herausgeschleudertes Vorwurf und Befehl? Viel zu sehr neigen wir Deutschen zu dem in der Karnevalszeit angeprangerten tierischen Ernst. Befreiende Heiterkeit, ein aufmunternder Scherz wären uns und der gewünschten Ordnung sicher dienlicher.

Auch als Nichtvorgesetzte können wir unserem Mitarbeiter nach getaner Arbeit für seine kollegialen Anstrengungen gelegentlich danken, statt ihn bei der geringsten Nachlässigkeit, die ihre tiefere Ursache vielleicht in einer seelischen Belastung von ganz anderer Seite her hat, anzufauchen und noch vollends zu entmutigen. Wir sollten mehr loben (als tadeln). Wer hätte wohl noch Freude am Sport, würde man nicht dem Sieger zujubeln, sondern den Verlierer bestrafen! Nein, wir wollen uns der guten Eigenschaften unseres Mitarbeiters nicht erst in jener schwarz-umrandeten Anzeige erinnern. Keiner von uns ist vollkommen. Trotzdem sind wir aufeinander angewiesen. Wir haben allen Grund, uns immer wieder zu freuen, wenn wir uns gesund und munter mit sehr viel gutem Willen zu gemeinsamer Arbeit zusammenfinden. Sollten Steine im Wege liegen, wollen wir sie wegräumen, nicht werfen. Unsere Zusammenarbeit muß auch nicht unbedingt dadurch erschwert sein, daß wir hier und da einander nicht besonders sympathisch sind. Wir müssen Verständnis dafür haben, daß unser Mitarbeiter oder Vorgesetzter sein Leben nach anderen Regeln zu gestalten versucht als wir selbst. Die Menschen sind nun einmal von Natur aus von unterschiedlichen Anlagen und Temperamenten. Es gibt kluge und weniger begabte, ehrgeizige und weniger fleißige Menschen, bescheidene und maßlose, stille und Schreihälse, dazwischen unzählige Schattierungen. Sie können nicht alle immer die gleiche Lebensauffassung, den gleichen Standpunkt, den gleichen Erfolg haben. Jede Arbeitsgemeinschaft ist eine Gemeinschaft Verschiedener, nicht eine Einheit von Gleichen. Wir müssen diese natürliche Vielschichtigkeit hinnehmen und ohne Neid und Mißgunst erkennen, wohin wir unse-

rem Wesen, unserer Veranlagung nach gehören. Gewiß hat der schnelle Wirtschaftsaufstieg unserer Zeit in uns allen mehr oder weniger gesteigerte Lebenserwartungen zur Folge gehabt. Durch eine breite Unterrichtung in der Öffentlichkeit hören und sehen wir mehr von den Dingen, die es auf der Welt gibt, bekommen wir Einblick in das überschwengliche, luxuriöse Leben anderer. Aber wir sollten die Dinge kritisch aufnehmen und uns nicht durch Traumbilder verleiten lassen, uns selber untreu zu werden. Müssen wir wirklich immer auch das haben, was der andere hat, egal, ob es zu uns paßt und uns bekommt? Müssen wir uns wirklich an dem Autorausgleich beteiligen, um in der heutigen Gesellschaft bestehen zu können? Müssen wir wirklich immer dran sein und auch den letzten Apfel vom Baum holen? Es scheint, wir haben verlernt, unser Leben langsam und in Geduld reifen zu lassen. Unser Blick haftet zu sehr auf dem Tisch der anderen, statt zu prüfen, ob auf unserem eigenen das unseren Bedürfnissen Genügende, für unser Wohl gerade Richtige und Zuträgliche liegt. Besinnen wir uns doch wieder auf uns selbst, und machen wir uns frei von allen Fesseln und eingebildeten Notwendigkeiten. Neid, Mißgunst und ungehemmtes Begehren dürfen nicht unsere einzige Antwort auf zwei furchtbare Kriege und das nun schon 17jährige stille Hoffen unserer Landsleute in der Zone sein.

Begreifen wir auch, daß wir unserem Mitmenschen die Entscheidung über das, was seinem Leben dienlich ist, nicht abnehmen können. Wir sollen ihn so behandeln, wie wir selbst behandelt sein möchten. Wir sollen ihn lieben wie uns selbst, ihm helfen, wenn er in Not ist und darum bittet, aber wir sollten ihn nicht zwingen, unser Bruder zu sein, und ihm nicht den Schädel einschlagen, wenn er es nicht sein will. Hüten wir uns davor, nach seiner Seele und damit ganzen Person zu greifen. Er gehört zuerst und vor allem sich selbst und seiner Familie. Es ist doch noch gar nicht so lange her, daß ein Mensch geglaubt hat, sein eigenes Leben mit dem eines ganzen Volkes identifizieren zu können. Waren die furchtbaren Folgen dieses Wahnsinns nicht exemplarisch genug?

Es ist natürlich ein Unding, aus der hochfunktionalisierten Massengesellschaft unseres Jahrhunderts aussteigen zu wollen, aber wir sollten uns doch mehr auf unser Menschentum besinnen und uns öffnen für ein auf Mitmenschlichkeit begründetes Denken und Verhalten in dieser Gesellschaft, auch in unserem Betrieb. Daß wir ein und demselben Unternehmen angehören, im gleichen Büro oder Betrieb arbeiten, soziale Einrichtungen schaffen, Betriebsausflüge veranstalten, macht noch keine Betriebsgemeinschaft aus. Eine echte Gemeinschaft kann nicht gemacht oder beschlossen werden; sie muß sich von innen heraus bilden, in unserer persönlichen Lebensführung wurzeln, die ihren letzten Sinn nicht in menschlichen Organisationen und Sicherungen findet. Oder?

Dr. Seifert

RWE-Verbund Nr. 43/1963
Werkzeitschrift der Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk AG, Essen.



Nur wenige Tage vor den ersten Verhandlungen über die von der IG Bergbau und Energie gekündigten Lohn- und Gehaltstarife sowie über die Arbeitszeitarbeitsabkommen fand am 9. und 10. September in Düsseldorf der diesjährige Gewerkschaftstag statt. Bei der Eröffnung sagte der 1. Vorsitzende Heinrich Gutermuth: „Unsere Forderung, die Spitzenstellung in der Lohnskala wiederherzustellen, ist ein gerechtes Anliegen der Bergarbeiter und ein dringendes Erfordernis, um dem Bergbau die notwendigen Arbeitskräfte zu erhalten!“ Die 300 Delegierten dieses Gewerkschaftstages forderten weiterhin einmütig: die jetzt noch vereinbarten Samstagsschichten stufenweise zu vermindern und in den Übertagebetrieben den Acht-Stunden-Tag wiederherzustellen. (Inzwischen haben die Verhandlungen ergeben, daß Löhne und Gehälter ab 1. Oktober 1963 um 3 v. H. und ab 1. Juli 1964 um weitere 3 v. H. erhöht werden. Für die Beschäftigten über Tage wird ab 1. Januar 1964 die achtstündige Arbeitszeit festgesetzt.) Zu den Arbeitsthemen gehörten außerdem Vorschläge der Gewerkschaft zur Verbesserung der Grubensicherheit und des Arbeitsschutzes. Dazu forderte Heinrich Gutermuth, das fast hundert Jahre alte Berggesetz zu ändern und den heutigen technischen Verhältnissen anzupassen. 771 Unfalltote und mehr als 130000 meldepflichtige Unfälle im Jahre 1962 seien ein alarmierendes Signal. Das dritte Thema der Tagung: „Unsere Arbeit in den Parlamenten“ wurde zu einem Bekenntnis der Gewerkschaft zur Demokratie und zum Staat und stellte die verpflichtende Aufgabe des einzelnen heraus, mehr an der Gestaltung des politischen Lebens in der Bundesrepublik mitzuarbeiten.

„Tarifpolitische Entscheidungen 1963/64“ war das Thema des ersten Referates des Gewerkschaftstages. Karl van Berk, Mitglied des geschäftsführenden Vorstandes, gab zunächst einen Rückblick auf die tarifpolitische Entwicklung der letzten Jahre und betonte, daß die er-

reichten jüngsten Erfolge wirtschaftspolitisch notwendig und auch vertretbar waren. „Wir dürfen und wollen nicht übersehen“, so sagte van Berk, „daß das Gesicht unserer Wirtschaft von unserer Tarifpolitik entscheidend mitgeprägt wird. Daraus ergibt sich die Verantwortung der Gewerkschaft gegenüber der Allgemeinheit. Diese Verantwortung müssen aber auch die Interessenverbände der Arbeitgeber übernehmen.“

In seinem Referat ging van Berk auf den „neuen Stil“ in der Gewerkschaftspolitik ein und betonte, daß das Bekenntnis der Gewerkschaft zum Staat nicht nur ein Lippenbekenntnis sei. Das bedeute aber nicht den Verzicht auf kritische Äußerungen und harte Tarifaufeinandersetzungen. Hierbei sei der Gedanke der Partnerschaft zu unterstützen, wenn sich die tariflichen Auseinandersetzungen auf der Ebene der Gleichberechtigung vollziehen und die Vereinbarungen das Allgemeinwohl berücksichtigen.

„Forderungen sind berechtigt“

Van Berk begründete dann die Kündigung der Lohn- und Gehaltstarifverträge mit dem be-

◀ Den Delegierten des Gewerkschaftstages gegenüber saß der erweiterte Vorstand. Hinter dem Bundesadler rechts erkennen wir den Vorsitzenden Heinrich Gutermuth und als zweiten und dritten von links die beiden Referenten Karl van Berk und Fritz Pott, Mitglied des Aufsichtsrates der Hoesch AG Bergbau

rechtigten Verlangen des Bergmannes, an der Spitze der Lohnskala zu stehen und mit der zwingenden Aufgabe, dem Bergbau den notwendigen Nachwuchs zu sichern. Nach der Lohnerhöhung um 3 v. H. ab 1. August 1963 in der eisen-schaffenden Industrie und nach der folgenden ab 1. Mai 1964 um 4 v. H. würde der Bergmann, wenn nichts geschähe, um 7 bis 8 v. H. zurückliegen. In diesem Rahmen müßten sich die Forderungen in den bevorstehenden Verhandlungen bewegen, auch wenn sie nur stufenweise erfüllt werden könnten.

Zur Kündigung der Arbeitszeitbestimmungen aus dem Manteltarifvertrag zum 31. Dezember 1963 mit dem Ziel, den Anschluß an die Entwicklung in der eisen-schaffenden Industrie nicht zu verlieren, nannte van Berk als Tarifziele: 1. die Arbeitszeit durch stufenweise Verminderung der jetzt noch tariflich vereinbarten Samstagsschichten zu verkürzen und 2. den Acht-Stunden-Tag in den Übertagebetrieben wiederherzustellen.

Daß der Bergbau mit seinen Forderungen seines Erachtens nichts Unbilliges verlange, begründete van Berk unter anderem mit der Tatsache, daß im ersten Halbjahr 1963 die Leistung je Mann und Schicht unter Tage an der Ruhr um 7,8 v. H. höher liege als im ersten Halbjahr 1962, also im Zeitraum vor der letzten Lohnerhöhung.

Sicherheit am Arbeitsplatz hält mit der Technik nicht Schritt

Jeder dritte Bergmann an der Ruhr habe im Jahre 1962 einen Unfall erlitten; diese erschreckende Tatsache und dazu die hohe Zahl der Toten durch Unfälle und insbesondere die großen Grubenunglücke an der Saar und in Heerßen bei Hamm im vergangenen Jahr machte Fritz Pott, Mitglied des Vorstandes der IG Bergbau und Energie – stellvertretender Vorsitzender des Beirates der Hoesch AG Bergbau –, zum Ausgangspunkt seines Referates über das Verlangen nach größerer Arbeitssicherheit.

Obwohl heute mit modernsten Maschinen die Kohle gewonnen würde und die technische Entwicklung viele Probleme aufgeworfen habe, so stellte er fest, sei es bis heute nicht gelungen, den Gesetzgeber zu bewegen, das völlig veraltete Allgemeine Berggesetz von 1865 dem Fortschritt anzupassen. „Die IG Bergbau und



Energie", so sagte Fritz Pott, „ist nicht gewillt, diesen Zustand weiter hinzunehmen!“ Fritz Pott beklagte, daß die Sicherheitsbeauftragten nicht nur der Zahl nach nicht ausreichten, sondern daß zu viele von ihnen nicht die erforderliche Vorbildung für die verantwortungsvolle Aufgabe mitbrächten.

„Manche Arbeit wurde leichter - aber nicht auch sicherer!“

Die Mechanisierung im Bergbau, so fuhr Fritz Pott fort, habe nicht nur die Leistung steigern, sondern dem Bergmann auch die Arbeit erleichtern und die Unfälle verringern sollen. Diese Hoffnungen hätten sich in bezug auf die Unfallverhütung leider nicht erfüllt. Vom Maschinenkonstrukteur müsse heute verlangt werden, daß er nicht Geräte entwirft, bei denen es jedem Arbeiter überlassen bleibt, wie er mit der Bedienung fertig wird, sondern, daß er zuerst an die arbeitenden Menschen denkt und nicht allein an ein besseres Betriebsergebnis. Seit 1929 gebe es eine Empfehlung der Internationalen Arbeitsorganisation über die Einführung eines Maschinenschutzgesetzes, das den Bau und Verkauf von Maschinen ohne ausreichende Schutzvorrichtung verbieten solle. Ein solches Gesetz sei in der Bundesrepublik immer noch nicht erlassen worden.

Neue Mittel gegen den Staub!

Fritz Pott wandte sich dann der Staub- und Silikosebekämpfung zu und stellte fest, daß die Silikose die häufigste Berufskrankheit in der Bundesrepublik geworden sei. Infolge hoher Abbaugeschwindigkeiten mit modernen Gewinnungsmaschinen könne der Staub vor Ort nicht mehr mit überlieferten Mitteln bekämpft werden. Es ergebe sich daraus die dringende Forderung, mit größerem Einsatz anzustreben, daß die Staubbekämpfung und die vorbeugenden Maßnahmen gegen die Silikose mit der Technisierung im Steinkohlenbergbau Schritt halten können.

Mitarbeit in Parlamenten als Aufgabe und Pflicht

Wie sehr die gewerkschaftliche Arbeit mit der politischen Entwicklung verflochten ist, behandelte Vorstandsmitglied Walter Ahrendt, Mitglied des Bundestages und des Europäischen Parlaments, in seinem Referat „Unsere Arbeit in den Parlamenten“.

„Die Aktivität der Gewerkschaften“, so sagte Ahrendt, „richtet sich heute nicht mehr nur auf den einzelnen Betrieb, auf die Wirtschaftsgruppe oder auf einen bestimmten Verwaltungs-

zweig, sondern sie entfaltet sich in der Breite des gesamten wirtschaftspolitischen Lebens. Die deutschen Gewerkschaften sind hierdurch zu einem mitgestaltenden Faktor unserer Demokratie geworden. Auch der Staat selbst kann auf unser Mitdenken nicht mehr verzichten. Wir arbeiten mit aus Verantwortungsbewußtsein gegenüber den Arbeitnehmern, die es verdient haben, mehr als bisher in der Gesetzgebung berücksichtigt zu werden. Nicht mehr die klassischen gewerkschaftlichen Aufgaben, nämlich Löhne und Gehälter oder die Arbeitszeit zu regeln, stehen allein auf unserem Programm, sondern es geht jetzt auch darum, die Existenz des Bergbaus schlechthin zu erhalten.“

Gewerkschaft und Parteien

Walter Ahrendt betonte, daß die Gewerkschaft parteipolitisch neutral und unabhängig sei. Das bedeute aber noch lange nicht politische Enthaltsamkeit. „Wir respektieren“, so sagte er, „die Tätigkeit der politischen Parteien, können aber nicht darauf verzichten, auf sie einzuwirken. Wir sind bereit, mit jeder demokratischen freiheitlichen Partei zusammenzuarbeiten, aber jede Partei bestimmt durch ihr Verhalten die Beziehungen zu den Gewerkschaften selbst. Wir erwarten aber auch ein entsprechendes Handeln im Parlament, da in den Gewerkschaften Mitglieder und Wähler aller Parteien zusammengeschlossen sind.“

Der einzelne und das Ganze

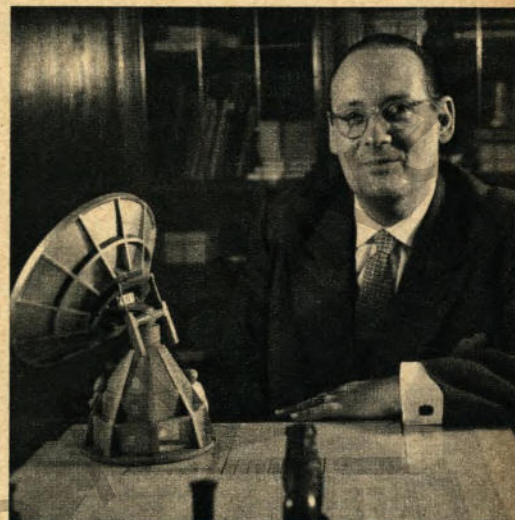
Damit die Bundesrepublik ein wahrhaft sozialer Rechtsstaat werde, der in ein Europa hineinwächst, in dem Freiheit, Demokratie und soziale Sicherheit zu Hause sind, sei die Mitarbeit jedes einzelnen notwendig. Für jeden von uns beginne diese Mitarbeit im Gespräch mit Abgeordneten, als Mitglied des Rates der Gemeinde, der Stadt oder des Kreises – aber auch die Gewerkschaft müsse diese Aktivität verstärken, damit alle Teile der Organisation daran beteiligt seien, eine lebendige Demokratie zu tragen und zu erhalten.

„Wir müssen erkennen“, so beschwor Walter Ahrendt abschließend die Delegierten, „daß wir als Staatsbürger diese Verpflichtungen zu erfüllen haben, und das nicht nur am Tage der Wahl, sondern stets und überall.“

▼ Von den zahlreichen Delegierten unserer Schachtanlagen zeigen die untenstehenden Schnappschüsse von links nach rechts: Heinz Orzelski (Fürst Leopold), Jacob Klauk (Fürst Leopold), Günter Tirkes (Emil Emscher), Paul Tenhagen (Fritz-Heinrich), Heinz Bähr (Kaiserstuhl), Karl Wagner (Kaiserstuhl), Heinrich Externbrink (Ortsgruppe Wickede), Heinz Hölscher (Kaiserstuhl)



Britische Auszeichnung für Professor Leo Brandt



▲ Professor Dr. Leo Brandt mit dem Modell des Radioteleskops. Dieses Radioteleskop auf dem Stockert bei Münstereifel ist das einzige deutsche radioastronomische Gerät, das einen Vorstoß in die unendlichen Weiten des Weltraums zuläßt, eine technische Fortsetzung des „Würzburg-Riesen“, der im Kriege eines unserer größten Radargeräte war

Der britische Botschafter Sir Frank Roberts überreichte Staatssekretär Professor Dr. Leo Brandt am 12. September den von der englischen Königin Elisabeth II. verliehenen Orden des Britischen Empire. Dieser Orden ist mit dem Titel eines Honorary Commander (Ehrenkommandeur) verbunden und stellt eine hohe Stufe der britischen Ordensverleihung dar. Staatssekretär Professor Dr. Leo Brandt ist seit April 1959 Mitglied des Aufsichtsrates der Hoesch AG in Dortmund und dessen zweiter stellvertretender Vorsitzender. Als „weiteres Mitglied“ des Aufsichtsrates nach dem Mitbestimmungsgesetz (sog. „elfter Mann“, bei Hoesch 21. Mann!) berief ihn das Vertrauen der Anteilseigner und Arbeitnehmer. Die hohe britische Auszeichnung hat Professor Brandt, der als Staatssekretär im nordrhein-westfälischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium und als Leiter des Landesamtes für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen wirkt und gleichzeitig Honorarprofessor an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule in Aachen ist, für seine langjährigen und wertvollen Verdienste um die Förderung der deutsch-englischen Beziehungen erhalten. Als stellvertretender Vorsitzender der Deutschen Atomkommission sowie der Deutschen Gesellschaft für Raketentechnik und Raumfahrt vertritt Leo Brandt die nordrhein-westfälische Regierung in den Vorständen bekannter Organisationen. In all diesen Funktionen und in seiner Forschungstätigkeit hat er sich unermüdlich und vor allem auf wissenschaftlichem Gebiet um freundschaftliche Beziehungen zwischen Großbritannien und der Bundesrepublik eingesetzt.

Inzwischen wurde Professor Dr. Leo Brandt zum geschäftsführenden Präsidialmitglied der Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen gewählt.



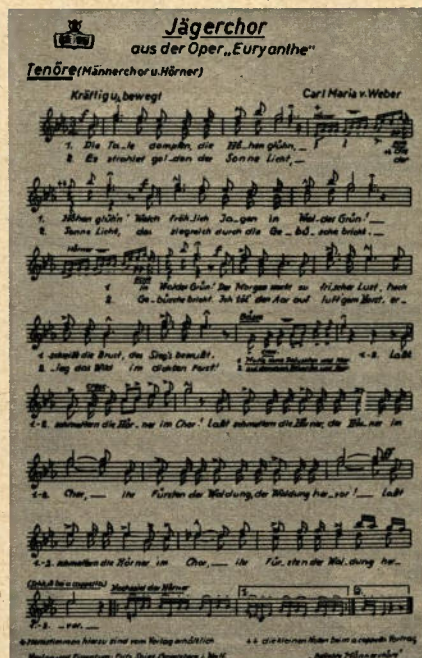
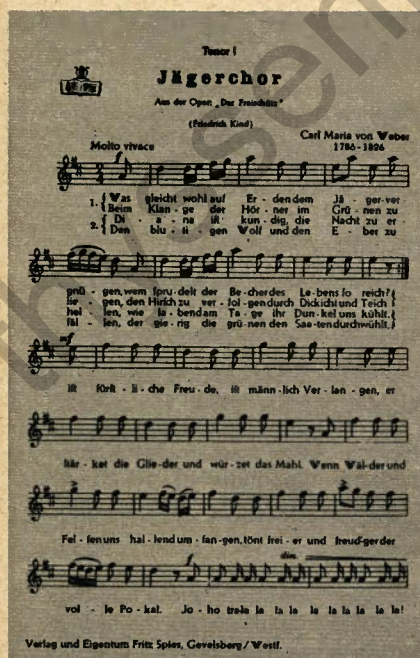
Singen ist ihr Steckpferd

Zum zehnjährigen Bestehen
des Werkschores Hohenlimburg

Gelb – gelb – gelb... Das Warnlicht vor der Einfahrt zur Werkshalle blinkte unaufhörlich. Die Spätschicht hatte schon begonnen, als wir an einem Sommerabend aus einer der Werkshallen der Hoesch AG Walzwerke Hohenlimburg hinaus ins Freie traten und von der nahen Kantine her eine andere Melodie hörten, als die der Arbeit, der wir soeben begegnet waren. Wir konnten gut die Worte verstehen, die ein offenbar sorgfältig geschulter Männerchor sang: „Die Tale dampfen, die Höhen glüh'n. Welch fröhlich Jagen in Waldes Grün...“ War das nicht der frische Jägerchor aus Carl Maria von Webers Oper „Euryanthe“? Gar nicht übel fügten sich diese Worte hier ein, wo von allen Seiten waldige Höhen auf das Werksgelände herabgrüßen.

Besuch beim Probenabend

Im Kantinenraum fanden wir den stattlichen Werkschor bei seinem allwöchentlichen Probenabend. Da saßen 40 Männer beisammen, viele noch in der Arbeitskleidung wie sie gerade eben von der Schicht gekommen waren: Der



◀ Ein Schnappschuß während der Probe. Wir sehen von links nach rechts: Stapler-Fahrer Heinrich Rabener, Wärmer Hermann Westerwelle, Kaltwalzer Werner Würpel, Federnarbeiter Gerd Rabener, Angestellter Willi Korthaus, Dachdecker Erich Kulczinski, Kaltwalzer Hubert Jernsel, Sanitäter Fritz Vogel, Walzendreher Friedhelm Brüggemann, Federnarbeiter Stanislaus Ledwohn, Walzwerker Horst Mallasch, Walzwerker Erich Flüs, Federnarbeiter Willi Martin. Im Vordergrund Musikdirektor Alfred Birkendahl



Magazin-Arbeiter neben dem Angestellten, der Walzwerker neben dem Federnarbeiter, der Stapler-Fahrer neben dem Buchhalter, der Maschinenwärter neben dem Betriebsratsvorsitzenden. Der gespannte und aufmerksame Ausdruck der Gesichter verriet, wie sehr die Männer bei der Sache waren, wie freudig sie Frau Musica dienten.

Der Dirigent berichtet

Seit den Tagen der Gründung haben die Hohenlimburger Sänger einen Chorleiter, der in sorgfältiger musikpädagogischer Aufbauarbeit den heutigen anerkannt hohen Leistungsstand erreichte und viele Sänger auch in seine anderen Chöre hineinnahm.

Musikdirektor Alfred Birkendahl, der häufig die Probe unterbrach, eine bestimmte Stelle erläuterte, auf richtige Einsätze oder auf sorgfältige Klangschattierungen hinwies und auf dem Klavier den Lauf der Melodie vorspielte, erzählte in einer Probenpause: „Was Sie hier heute hören und erleben, gehört zum Programm unseres festlichen Jubiläumskonzertes, das wir für Sonnabend, 2. November 1963, schon seit vielen Monaten vorbereiten. Dann sind nämlich genau zehn Jahre vergangen seit dem Tage, an dem die Kollegen Richard Bastian und Paul Huf – Richard Bastian gehört seit 1946 dem Betriebsrat des Warmwalzwerkes in Hohenlimburg an und ist seit 1957 dessen Vorsitzender, Paul Huf wurde 1948 in den Betriebsrat des Federnwerkes gewählt und 1951 Betriebsratsvorsitzender – gemeinsam mit dem inzwischen verstorbenen langjährigen Betriebsratsvorsitzenden Rudolf Finkensiep den Werkschor gründeten. Es war von Anfang an unser

Ziel, sangesfreudige Werksangehörige aus allen Tätigkeitsbereichen zu vereinen. Unser Werkschor stellte sich die Aufgaben, bei Jubiläumsfeiern mitzuwirken, verstorbenen Kollegen das letzte Geleit zu geben und in jedem Herbst ein Konzert zu veranstalten. Das ist bis heute zu einer gern geübten Tradition geworden, an der wir auch weiterhin festhalten wollen. Für unser Jubiläumskonzert, bei dem die Bückeburger Jäger mitwirken, haben wir ein Programm gewählt, das an unsere Sänger hohe Anforderungen stellt. Wir beginnen mit Beethovens Chor 'Die Himmel rühmen des Ewigen Ehre' und Hugo von Kauns 'Heimatgebet'."

Was der Vorsitzende des Werkschores sagt

Richard Bastian, der seit Bestehen des Werkschores auch dessen erster Vorsitzender und

▲ Richard Bastian (links), der den Werkschor Hohenlimburg mitbegründete, ist seit zehn Jahren dessen erster Vorsitzender und aktiver Sänger. Vorn rechts Werkstattschreiber Josef Hauses, dahinter Betriebsangestellter Rolf Gosker

selbst begeisterter Sänger ist, sprach in der kleinen Probenpause davon, wie erfreulich es doch sei, daß man hier seit zehn Jahren eine idealistische Sängergemeinschaft beisammen habe. „Wegen der Wechselschichten sind zwar“, so erzählte er, „nicht immer alle sechzig Sänger da, aber unsere Chorgemeinschaft ist so zusammengewachsen, daß es am Ende bei unseren Herbstkonzerten doch immer geklappt hat. Insgesamt bestritten wir in den zehn Jahren seit Bestehen unseres Chores 386 Veranstaltungen. Nun hoffen wir, daß auch unser Jubiläumskonzert einen erfolgreichen Verlauf nimmt. Vielleicht stoßen gerade zu unserem zehnjährigen Bestehen weitere Kollegen zu uns?"

Der Jägerchor aus dem „Freischütz“

Gern hörten wir noch eine Weile zu, während die Probe weiterging und die ersten Takte des Jägerchores aus Webers Oper „Der Freischütz“ erklangen: „Was gleicht wohl auf Erden dem Jägervergnügen, wem sprudelt der Becher des Lebens so reich, beim Klange der Hörner im Grünen zu liegen, den Hirsch zu verfolgen durch Dickicht und Teich.“ Diszipliniert folgten die Sänger dem Zeichen ihres Dirigenten, bis er bei einer Unebenheit abklappte. „Die ersten Bässe bitte!“ forderte Alfred Birkendahl. Nun wurde die Stelle wiederholt und noch einmal wiederholt, bis sie saß. Dann waren die zweiten Bässe an der Reihe und schließlich die Tenöre. „Das Ganze nochmal für alle!“ Zufrieden nickte jetzt der Dirigent. Als wir die Probe verlassen hatten und auf der Rückfahrt nach Dortmund waren, klangen in uns die Melodien nach, die der Hohenlimburger Werkschor geprobt und gesungen hatte. Es gab keinen Zweifel - hier haben sechzig Männer ein schönes Steckpferd gefunden, das ihnen und vielen anderen Menschen immer neue Freude bereitet.

◀ Musikdirektor Alfred Birkendahl leitet den Werkschor Hohenlimburg seit zehn Jahren. Im Hintergrund Betriebsratsvorsitzender Paul Huf, der den Chor mitbegründete





August Macke

Frau vor Hutladen

Kunstschätze unserer Heimat,
die wir kennen sollten

10

Unsere Kunstserie setzen wir heute fort mit dem Gemälde „Der Hutladen“ von August Macke, das der Künstler, wenige Monate bevor er in einem Gefecht des ersten Weltkrieges im September 1914 gefallen ist, geschaffen hat. Dieses nebenstehend farbig wiedergegebene Gemälde wurde 1937 im Essener Museum Folkwang als „entartet“ beschlagnahmt. Es konnte aber nach 1945 wieder zurückerworben werden. Der Direktor des Museums Folkwang in Essen, Dr. Paul Vogt, hat für WERK UND WIR den nachstehenden Beitrag geschrieben, in dem er das Bild erläutert und zugleich die Persönlichkeit des Künstlers würdigt.

Vor einem Hutladen ist eine Spaziergängerin für einen Augenblick stehen geblieben, gefesselt vom Anblick der modischen Kopfbedeckungen im Schaufenster. Ihre Haltung zeigt, daß sie noch halb entschlossen ist, weiterzugehen, das rechte Bein zeichnet sich deutlich unter dem langen Rock ab und ist wie zum Schritt gebeugt. Aber der Blick wird wie magisch vom Schaufenster angezogen, die Drehung des Oberkörpers ist bereits halb vollendet – sie ist gefesselt von den letzten Liebenswürdigkeiten der Mode.

Die Hüte, bunt wie Papageien, bevölkern im heiteren Spiel lebhafter Farben das Fenster wie einen Käfig. Und die Wände dieses Fensters verstärken den Eindruck der Heiterkeit noch – helle, freudige Töne sind es, weiß untermaltes Blau, zartes Violett, Sonnengelb, das in Rot übergeht. Das Haus selbst gibt sich ernster, seriöser. Mächtige Quadern türmen sich auf, aber gerade ihr Ernst und ihre geometrische Strenge bilden den notwendigen Gegensatz zu der heiter gelösten Farbigkeit des Fensters und seines Inhaltes.

Auch die Spaziergängerin gehört in ihrer Farbigkeit zum Fenster. Ein blauweiß abgesetzter Kragen, eine gleichfarbige Manschette lassen die Rottöne ihres langen Kleides wärmer aufleuchten, und der kräftige Akzent der weißen Federn am Hut – ursprünglich waren sie aus tiefem Blau, das Macke später weiß übermalte – wiederholt und verstärkt noch einmal die weißen Flächen im Fenster.

Über der Schulter liegt graziös, kaum mit den Fingerspitzen gehalten, der Sonnenschirm, dessen gelbliche Rottöne eine neue Variation bringen. Er läßt indes ein wenig von jener Leichtigkeit vermissen, die für gewöhnlich diesen Schirmen zu eigen ist: Wirkt er doch eher schwer und hat so gar nichts mit der Leichtigkeit der bunten Hüte zu tun.

Links am Rande erscheint die Rückenpartie einer zweiten Gestalt, deren dunkel gehaltene Kleidung dem Bilde einen deutlichen Abschluß

verleiht und zugleich als Betonung einer vertikalen Richtung die anderen aufstrebenden Linien innerhalb des Bildes noch einmal wiederholt und abschließt.

Das Gemälde entstand 1914, nur wenige Monate vor dem Tode von August Macke, der am 29. September in einem Gefecht südlich Perthes-les-Hurlus fiel.

1937 wurde das Bild im Museum Folkwang als „entartet“ beschlagnahmt, eine Tatsache, die angesichts seiner Schönheit und künstlerischen Vollkommenheit kaum glaubhaft erscheint. Glücklicherweise konnte es nach dem Kriege vom Museum zurückerworben werden und gilt heute, wie ehemals, wieder als eines der wesentlichen Werke unter der modernen deutschen Malerei.

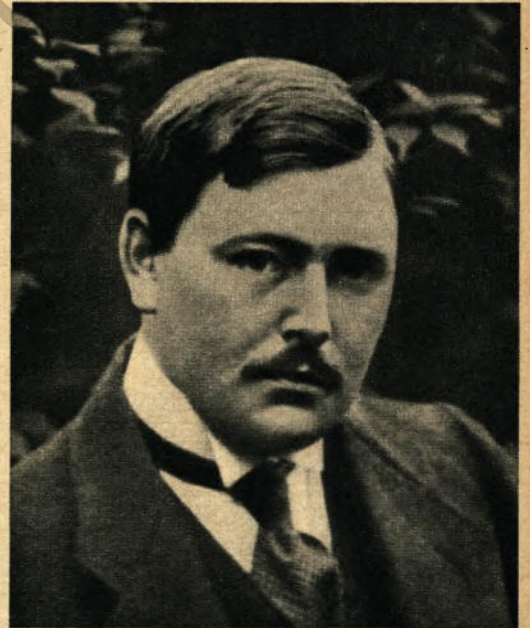
Was aber sagt uns das Bild über die Kunst von August Macke? Aus der Rückschau wissen wir, daß die Jahre 1913 und 1914 den Höhepunkt in dem nur allzukurzen Leben und Schaffen von August Macke bedeutet haben.

1913 war der junge Maler mit seiner Frau und den beiden Kindern nach Hilterfingen am Thuner See in die Schweiz übersiedelt. Das Haus lag nicht weit von Thun entfernt am See, eine Lage, die das Auge des Malers stets aufs neue entzückte.

Von hier aus unternahm Macke des öfteren Fahrten und Wanderungen nach Thun, und dort entdeckte er auch seine Vorliebe für das Motiv des Modesalons und des Hutladens, die er in den verschiedensten Variationen und Techniken malt, in Öl, als Aquarell und als Zeichnung. Im Grunde ähnelt sich das Thema in all diesen Werken sehr, elegante Frauen verweilen für einen Augenblick vor dem Schaufenster, versunken in die Betrachtung der schönen und liebenswerten Dinge hinter den Scheiben.

Das Thema „Hutladen“ aber bedeutet, künstlerisch gesehen, nichts als eine selbstverständliche Fortsetzung längst angebahnter Entwicklung seiner Malerei, die damals noch stark unter dem Eindruck der französischen Kunst, insbesondere aber der sogenannten „Fensterbilder“ von Delaunay stand, eines Malers, den Macke hochschätzte und mit dem er in gegenseitigem Gedankenaustausch stand. Es waren nicht allein die Farbe oder die rein malerischen Qualitäten der Bilder des französischen Kubismus*), die Macke so tief anregten. Er spürte, daß sich hinter diesen Werken eine neue Wahrheit, eine neue Welt verbarg, die es für ihn zu entdecken galt. Macke gehörte damals neben Franz Marc und Wassily Kandinsky der Gemeinschaft „Blauer Reiter“ in München an, die die jungen Künstler nach ihrem Austritt aus der Münchener Neuen Vereinigung ge-

gründet hatten. Der „Blaue Reiter“ selbst war nichts als ein Almanach, dessen Idee Oktober 1911 geboren wurde und in dem die jungen Künstler versuchten, moderne Malerei, Musik, Kinderzeichnungen, Volkskunst und exotische Kunst unter dem größeren Blickpunkt ihrer geistigen Beziehungen und Gemeinsamkeiten zusammenzusehen. Hier wurde auch zum erstenmal das für uns bei der Betrachtung von Kunst so geläufige Prinzip verwirklicht, zur Verdeutlichung innerer Zusammenhänge Abbildungen einzelner Werke zum Vergleich sich gegenüberzustellen.



Mit dem „Hutladen“ hat uns August Macke ein vollendetes Zeugnis seiner Kunst hinterlassen. Es ist müßig zu fragen, wie sich seine Entwicklung weiter vollzogen hätte, wäre der erst 27jährige nicht schon 1914 gefallen. Seine Bilder zeugen von größerer Reife, von einer ausgeprägteren Handschrift, als sie sonst wohl Künstlern dieses noch jugendlichen Alters zu eigen ist. Es scheint, als hätte das Schicksal ihm diesen Ausgleich geschenkt. Sein Werk, heute hoch geschätzt und begehrt, bildet einen der glücklichen Höhepunkte der deutschen Malerei der Zeit vor dem ersten Weltkriege, als Zeichen des Aufbruchs einer jungen Generation.

Paul Vogt

*) Die Kubisten vertraten eine neue Richtung der modernen Malerei. Das wesentliche Kennzeichen ist, daß die Maler des Kubismus die Natur mit Zylindern, Kugeln und Kegeln darstellten. Picasso und Braque malten 1908 die ersten Bilder in dieser Art, deren Formen, Flächen und Farben dekorativ wirkten. Auch architektonisches Gestalten wurde vom Kubismus beeinflusst (Le Corbusier).

Fotografieren mit Köpfchen



Wer den monatlichen Foto-Wettbewerb in WERK UND WIR aufmerksam verfolgt (und das habe ich auch getan!), der muß immer mehr den Eindruck gewinnen, daß das Steckenpferd des Fotografierens unendlich hohe, ja allzu hohe Ansprüche stelle. Man ist beim Anschauen oft versucht zu sagen: ach, hätte jemand dem Fotograf nur den oder jenen kleinen Tip gegeben, etwa: hätte der Fotograf wenigstens einen Menschen in seine Landschaft gestellt, oder: hätte er seinen fotografierten Star wenigstens in Aktion gezeigt, also spielend, rastend, schauend, arbeitend, aber nicht in gestellter Pose, oder: hätte der Fotograf seine wunderschöne alte Barockfassade doch im späten Schräglicht statt in der prallen Mittagssonne aufgenommen, um ihr plastisches Leben einzuhauchen, oder: wäre er doch näher an sein auserwähltes Motiv herangegangen, um es aus dem Vielerlei der Umgebung herauszureißen, und so fort. Aber nein, mit wenigen zum Teil auch hervorragenden Ausnahmen wurde kopflos drauflos fotografiert – statt mit Köpfchen.

Ich habe mir deshalb vorgenommen, das innerhalb der Hohen Schule auf Steckenpferden schon einmal behandelte Thema des Fotografierens erneut aufzugreifen, es zum Gegenstand einer ernststen Mahnung an alle zu machen, die es sich bisher zu leicht gemacht haben.

Vom Knipsen zum Gestalten

Dies voran: Fotografieren ist und bleibt ein anspruchsvolles Steckenpferd. Schon der Titel meines ersten Beitrages „Sehen lernen mit der Kamera“ ließ dies deutlich erkennen. Es kann sich beim Fotografieren nicht um gedankenloses Drauflosknipsen handeln, sondern um etwas, das man erlernen kann, um eine Aufgabe also, die Geschick erfordert, helle Sinne, Mut zur künstlerischen Gestaltung, Geduld zur Erfahrung (denn man lernt beim Fotografieren nur aus Erfahrung!) und Begeisterung. Begeisterung ist nötig, Begeisterung ist unerläßlich, weil die allemal fälligen Enttäuschungen sonst zur Resignation führen. Auch beim Fotografieren ist noch kein Meister vom Himmel gefallen!

Und noch etwas zuvor: Wer Fotografieren nur als anspruchsloses Vergnügen betreibt, weil eben heute alle Welt fotografiert, und weil man Tante Elisabeth und der lieben Kollegin ein Allerweltsbildchen aus Italien oder vom Zugspitzgipfel als „Dokument“ schicken muß, wer, kurz und gut, gar nichts anderes will als Erinnerungsbildchen fotografieren – der lese hier erst gar nicht weiter!

Gefühl für das Bildhafte

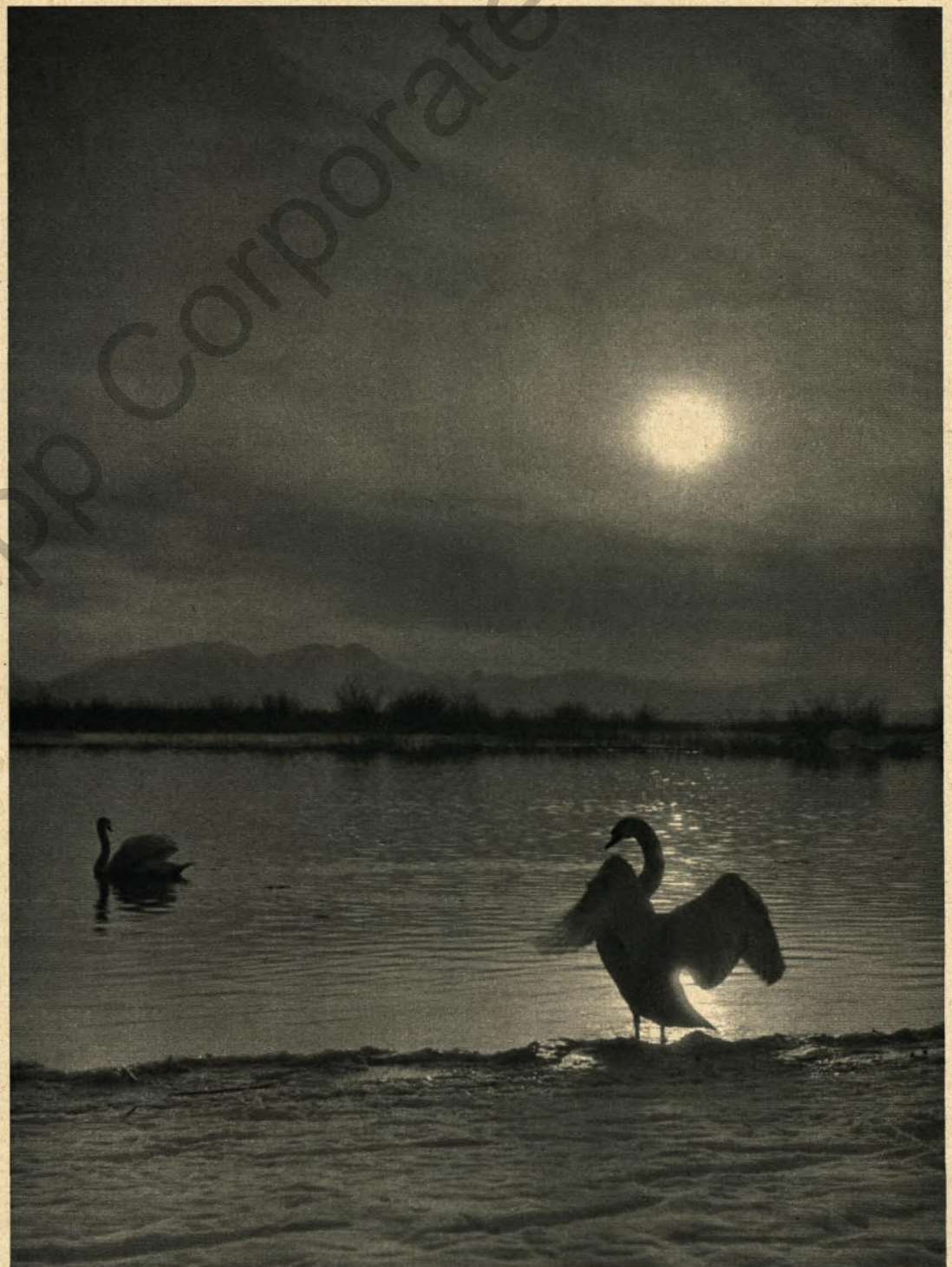
Ich habe für die Illustration meines heutigen Beitrages eine Reihe von Schwarz-Weiß-Aufnahmen ausgewählt, die nicht eben Meisterwerke darstellen, deren jede aber irgendwie

Pfiff hat oder Witz. Wenn auch mehrere Schnappschüsse unter diesen Aufnahmen sind, spürt man doch, daß jedes Foto mit foto-künstlerischem Verstand gestaltet wurde, besser gesagt: mit einem ausgebildeten Gefühl für Bildhaftigkeit. Darauf kommt es nämlich allein an – nicht auf die teure Kamera!

Ich selber bin in allen technischen Bereichen ein absoluter Idiot, Technik verwirrt mich, ich habe Angst vor jedem technischen Detail. Auch

beim Fotografieren. Dennoch fotografiere ich dann und wann, wenn ich nicht zu faul bin, die Kamera mit in die Berge zu nehmen, oder wenn mir eines meiner Kinder zwischen die Beine läuft. Einst mit der Box, dann mit der Voigt-

▼ Die winterliche Landschaft am See wird durch den genau am richtigen Ort, nämlich vor der im Wasser gespiegelten Wintersonne stehenden Schwan belebt. Ein Gegenlichtfoto, wie es sein muß



länder-Bessa, dann mit der Ikonflex und heute mit der Rolleiflex versuchte und versuche ich immer nur, bildhaft zu fotografieren; das heißt für mich, ein Motiv bis zum „Knalleffekt“ zu steigern, herauszuarbeiten.

Also, wie beim Malen auch, alles Überflüssige wegzulassen, das gewählte Motiv aus dem Zuviel der Umgebung herauszureißen, dem Motiv die größtmögliche Ausstrahlungs- und Überzeugungskraft zu verleihen. Dabei denke ich immer nur eines: Jetzt wird ein Plakat gemacht, etwas ganz Starkes, etwas ganz Eindeutiges, etwas, das sehr traurig wirkt oder sehr schön, sehr frech, sehr melancholisch, sehr heiter, sehr interessant, sehr schockierend – aber um Gottes willen nur nicht fade! (Manchmal gelingt mir, was ich will, oft genug nicht!)

Von der Technik verführt

Aus dem eben Gesagten geht hervor, daß es beim Fotografieren eben doch viel mehr auf den Fotografen als auf die Kamera ankommt. Sagen wir: es kommt auf den Menschen an, denn nur der Mensch kann denken, und wer denken kann, kann auch gestalten. Geduldige Bemühung und heiße Lust ist alles.

Was die richtige Kamera betrifft, so nehme dies niemand allzu ernst. Die technisch so perfektionierte Kamera von heute, die billige wie die teure, nimmt dem Licht-„Bildner“ beinahe allen technischen Ballast ab. Die moderne Automatik – der eingebaute Lichtwertmesser, der automatische Tiefenschärfe-Anzeiger, die Kuppelung von Blende und Verschuß oder auch mit dem Belichtungsmesser – erleichtert das Fotografieren auf eine Weise, daß sich der fotografierende Mensch wirklich nur noch dem Motiv und der Gestaltung zu widmen braucht.

Da wird nun freilich mancher Industrie-Werbeforscher als bare Münze genommen, und manch einer denkt, die moderne Automatik der Fotografie erlaube ihm sozusagen eine Automatik der Fotografiertechnik. Wer so denkt, fällt fürchterlich herein; denn Fotografieren erfordert bei aller kameratechnischen Raffinesse eine ans Künstlerische grenzende, höchste Besonnenheit und ist damit eine allen Geist und allen Witz beanspruchende Aufgabe.

Schwarz-weiß oder farbig?

Man kann also, einfach gesagt, mit jedem modernen Apparat gut fotografieren, wenn man sich ernsthaft um die Gestaltung bemüht. Gehen wir einmal vom Schwarz-Weiß-Fotografieren aus und nicht vom Farbfoto.

Ich selber fotografiere prinzipiell nur schwarz-weiß, weil es mir die strengere und die höhere Aufgabe stellt. Es ist einfach reizvoller, es ist ehrlicher. Mit Farben kann man blenden und vertuschen. Mit Schwarz-Weiß nicht. Es ist wie beim alten Unterschied zwischen Grafik und Malerei.

Worauf kommt es nun beim Schwarz-Weiß-Fotografieren vor allem an? Natürlich zu allererst auf die Sonne. Genauer gesagt: auf Sonne und Schatten. Die Sonne ist beim Lichtbildner nun einmal der allein ausschlaggebende Regisseur. Sonne schafft die Kontraste, Sonne schafft die kräftige Plastik. Damit ist aber nur in Ausnahmefällen die steile, schattenlose Mittagssonne gemeint, sondern die schattenfreudige, schräg einfallende und klare Morgen- oder Abendsonne.

Sonne macht die Wolken erst schön und transparent; Sonne entdeckt in allen Dingen die Struktur und zeichnet sie scharf nach: im Wattenmeer, im Sand, im Schnee, im Fels, an Mauern; Sonne weckt – vor allem bei Gegenlicht – den Zauber des Atmosphärischen. Wer also



◀ Tiefblick in die bekannte Celler Kalandgasse. Effektiv in Licht und Schatten stehen die Dächer und Fassaden der alten Fachwerkhäuser. Die Diagonale macht das Foto reizvoll und gibt ihm den bildhaften Wert. Die Aufnahme wurde von einem Kirchturm herab gemacht



◀ Eine brillante Gegenlichtaufnahme! Helle Wolken gegen dunklen (Grünfilter) Himmel, die Berge als hochpfeilende Kulissen, die beiden erschöpften Gipfelstürmer nicht in Fotopose, sondern ganz der Rast hingegeben. Wichtig: der scharfe Struktur wiedergebende Vordergrund



▲ Ein herrlicher Protest gegen die üblichen (einfallslos geknipsten) Strandbilder! Die beiden Schiffe schräg im Bilde, die scharfgezeichnete Struktur des Vordergrundes, die kaum wahrnehmbare und doch vorhandene Vielzahl der Menschen. Da vermißt man nicht einmal die Wolken!

noch kein großer Meister ist, der halte sich an die Sonne und nur an die Sonne!

Hier einige Tips

Ich will nun versuchen, Tips aus meiner eigenen Erfahrung zu geben. Das können also keine technischen Tips sein, sondern nur Hinweise auf eine bildmäßige Gestaltung:

1. Ich fotografiere viel im Gebirge, also Landschaft. Ich habe gelernt, keine Landschaft mehr ohne Menschen zu fotografieren. Erst der Mensch schafft den Maßstab, und nur er bringt die Spannung ins Bild. Aber ich lasse keinen Menschen in die Kamera schauen, ich knipse nur, wenn der Mensch in das Bild paßt, wenn er „in Aktion“ ist, also arbeitet, klettert, steigt, rastet, betrachtet. Habe ich eine Frau vor der Landschaft, so setze ich sie am liebsten mit dem Rücken zur Kamera und lasse sie so seitlich in die Landschaft schauen, daß ich das halbe, das sogenannte verlorene Profil gewinne. Caspar David Friedrich hat es beim Malen auch so gehalten. Natürlich darf der Mensch nicht zu weit weg und auch nicht zu nah sein. Wenn er im unteren Bilddrittel etwa ein Viertel oder ein Fünftel der Bildhöhe groß ist, sollte es stimmen.

2. Ich nehme keine Landschaft ohne starken Vordergrund auf, der möglichst viel Struktur, also Zeichnung haben und möglichst auch dunkler sein muß als der obere und entferntere Bildteil. Ist der Vordergrund sehr interessant oder stellt er gar das Hauptmotiv, so kann der

Hintergrund – auch im Gebirge – ruhig unscharf sein.

Der richtige Ausschnitt

Fast der wichtigste Grundsatz beim Fotografieren, soweit es sich um Landschaft und Stadtbilder handelt, heißt bei mir: suche die Diagonalen! Im Gebirge ist das freilich leichter, da bieten sich die ein Bild fast automatisch interessant aufteilenden Diagonalen wie von selbst an. Aber auch am Strande, im Garten, an Straßen und im Walde, beinahe ideal etwa auch auf den Höhen des Sauerlandes, kann man die Diagonale suchen und als Hauptelement ins Bild einbeziehen. Überschneiden sich nun Diagonalen, und sind das dann gar noch einmal dunkel beschattete und dann hell besonnte Berghänge oder Fassadenlinien oder Straßenzüge, so ist man nie weit von einem guten, interessanten Bilde entfernt.

3. Ich bin (wie jeder Fotograf) natürlich in Wolkenlandschaften verliebt. Ein Himmel ohne Wolken ist langweilig, ist unfotogen, ich meide ihn. Habe ich aber Wolken, und nun gar Kumuliwolken, also Wolkentürme und Wolkenfronten, dann kommt nichts als Gegenlicht in Frage. Nur Gegenlicht verschafft den Wolken den himmlischen Zauber, der ihnen innewohnt.

„Schön“ – und langweilig

4. Ich habe von Berufs wegen das sogenannte „schöne“, also das stark romantische Bild lassen gelernt. Es ist mir langweilig geworden, auch wenn es wunderschöne Berglandschaft zeigt. Ich suche nach neuen Wegen. So versuche ich neuerdings, zum Beispiel, wenn ich im Urgestein der Zillertaler oder Ötztaler Alpen fotografiere, einen ganzen Urgesteinsgrat mit seinen strukturstarke Felstafeln und Riesen-



▲ Ein idealer Schnappschuß vom Hafen. Natürlich ist die Möwe ein Glücksfall, noch glücklicher war das Auge des Fotografen, der die fliegende Möwe goldrichtig mit Schiff, Brückenbalken und spürbarem Meeresstrand zu einem „Bild“ zusammenzwang. Vordergrund scharf: Hintergrund unscharf = vollkommen in Ordnung

blöcken in den Vordergrund zu stellen, daß er bis Zweidrittel das Bild füllt und erst oben das fernere Gebirge herauskommt. Dieses Nahbild einer wildverworfenen Granitfelsenlandschaft kann von so schockierender Kraft sein, daß man das altmodische Schönbild nicht mehr sehen kann.

5. Ich fotografiere auch oft Kinder. Die eigenen, vor allem die kleinen Kinder. Dabei verbiete ich ihnen, in die Kamera zu schauen. Sie müssen spielen, raufen, baden, miteinander sprechen. Ich fotografiere sie aus nächster Nähe, mit unscharfem, aber so betont dunklem Hintergrund (beschattete Büsche, Hausschatten), daß ihre Köpfe oder Körper stärkste Lichteffekte liefern. Besonders gerne fotografiere ich aus dunklem Haustor, aus dunklem Zimmer oder dunklem Baumschatten auf Kinder, die im grellen Licht spielen, streiten, schaukeln, in ihr Kinder-treiben verstrickt, scharfe Schatten zeichnend.

Heimlich Regie führen

6. Selten fotografiere ich Blumen, aber wenn ich es tue, dann nur an ihrem Standort (etwa, im Gebirge) und wenn die Sonne Blüten und Blätter transparent durchscheint. Auch hier verzichte ich auf einen scharfen Hintergrund, sehe aber genau darauf, daß der Untergrund dunkel und möglichst schattig bleibt.

7. Ich treibe meine Abneigung gegenüber dem sogenannten „schönen“ Bild so weit, daß ich mich, wo irgend es geht, in belebende Kontraste flüchte; zum Beispiel: ich versuche in der

Gemäldegalerie ein Mädchenbild von Renoir oder Degas nur dann zu knipsen, wenn davor der Umriß einer vom Alter gebeugten Frauengestalt steht. Oder ich knipse aus einem dunklen Geschäft mit zarter Damenwäsche heraus den draußen offenen Mundes staunenden oder bitterernsten Blickes verurteilenden Spießer. Oder ich versuche, vor einer Gruppe hübscher Skimädchen einen steifen alten Knicker mit möglichst böse abschätzender, vielleicht gar grimmiger Miene zu stellen. Derlei Motive sind natürlich meist Sache eines Schnappschusses, aber wenn man so ein Ziel fest im Auge behält, findet man es auch. Manchmal muß man dazu etwas geheime Regie führen.

Nicht einfach: Landschaften

8. Ich sah bei mehr als einem Landschaftsfoto, das im WERK UND WIR-Wettbewerb wiedergegeben wurde, daß es gar nicht schwierig gewesen wäre, die reizende Landschaft oder die reizende Szene oder das reizende Stadtbild zwischen Bäumen heraus oder unter einem Torbogen hervor zu fotografieren, kurzum, das so leicht langweilige Motiv durch einen Vordergrund schärfer zu betonen, etwa durch einen das ganze Bild wie ein Gitter überwerfenden Strauch oder durch die kräftigen Vertikalen naher dunkler Bäume oder durch eine beschattete Laterne oder Plastik oder auch ganz nahe stehende Menschen.

Man muß anspruchsvoll sein, muß von sich selbst alle Umsicht und alle Schlaueit verlangen, damit es nicht zu Allerweltsbildchen komme, sondern zu Lichtbildern, die man auch noch nach Jahren mit Entzücken anschaut. In München lebt ein bekannter Landschaftsfotograf, der auch um alles in der Welt nichts Langweiliges schaffen wollte. Dieser Mann schnitt sich einmal im Gebirge einen kahlen Ast von etwa drei Meter Höhe ab, einen Ast mit feiner Verzweigung freilich, und den schleppte er durch die Vorfrühlingslandschaft und steckte ihn da oder dort in den Boden oder in den Schnee und hatte so seinen „raffinierten“ Vordergrund, einen Vordergrund, den er oft über die ganze Bildhöhe laufen ließ: um so interes-



santer kamen dahinter die in schäumendem Licht und in kalten dunklen Schatten liegenden Berge heraus.

Zum Schluß möchte ich auf ein Handbuch verweisen (Dr. Ralph Weizsäcker: „Photo-Motive – richtig erfaßt“, Ohlert-Verlag Berlin, DM 9,80), das meiner Ansicht nach ausgezeichnete Anregungen für den Fotografen vermittelt, und

▼ Das sind keine Koreaflüchtlinge, sondern zwei Pausen-Kinder, die auf einer längeren Bergwanderung in Regen und dann in Schneetreiben geraten sind. Die älteste (16 Jahre) trägt mit dem Vater abwechselnd den erschöpften und frierenden, in einen Pullover gehüllten Markus. Ein Schnappschuß und ein sehr menschliches Dokument, bei Regen und Kälte aufgenommen

▲ Bei der Rast auf einer Bergtour im Karwendel. Die Kinder liegen müde, aber glücklich im Gras und lassen den Vater knipsen, was er nur Lust hat. Die Natürlichkeit der unbefangenen Kinder macht dieses Bildchen gut, der unscharfe Hintergrund stört nicht im geringsten

zwar für den Anfänger wie auch für den Fortgeschrittenen. Das Buch ist klar und übersichtlich gegliedert und bringt zu 343 Abbildungen ganz knappe, leichtverständliche Erläuterungen. Man lernt viel aus diesem Buche, das nach dem Abc mit „Abendstimmung“ und „Arbeit“ beginnt und mit „Zelten“, „Zirkus“ und „Zoo“ aufhört. Den schöngestigen Kommentaren sind technische Hinweise beigefügt. Man lernt hier also an guten Beispielen!



▲ Eine unerschöpfliche Quelle fotografischer Möglichkeiten findet auch der Amateur im menschlichen Antlitz. Wieviel spricht doch aus diesem Porträt einer alten Frau!

40 Hoesch AG Bergbau

20. 10. 1963 Herbert Reichenbächer, Hauer
Schachtanlage Radbod
29. 10. 1963 Wilhelm Gentler, Tagesarbeiter
Schachtanlage Fritz-Heinrich

Hoesch AG Westfalenhütte

15. 10. 1963 Emil Kats, Unfallmeister
27. 10. 1963 Alfred Borgmann, Kolonnenführer

Schmiedag AG

1. 10. 1963 Gustav Groll, Handlungsbevollm.

Trierer Walzwerk AG

30. 10. 1963 Johann Schmitz, Werkmeister

25 Hoesch AG Hauptverwaltung

1. 10. 1963 Siegfried Wurm, kfm. Angestellter

Hoesch AG Bergbau

4. 10. 1957 Friedel Berges, Tagesarbeiter
Schachtanlage Fritz-Heinrich
25. 1. 1962 Heinrich Sott, Hauer
Schachtanlage Emil-Emscher
1. 10. 1963 Heinz Brandt, Hauer
Schachtanlage Radbod
1. 10. 1963 Peter Czech, Fahrsteiger
Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur
1. 10. 1963 Bernhard Drescher, Bürogehilfe
Schachtanlage Kaiserstuhl
1. 10. 1963 Heinrich Gronau, Maschinist
Schachtanlage Radbod
1. 10. 1963 August Heeke, Hauer
Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur
1. 10. 1963 Robert Schmidt, Ausbauhelfer
Schachtanlage Kaiserstuhl
1. 10. 1963 Johann Tieben, Anschläger
Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur

4. 10. 1963 Willi Horn, Hauer
Schachtanlage Fritz-Heinrich
6. 10. 1963 Rudi Schmidt, Vulkanisierer
Schachtanlage Radbod
7. 10. 1963 Leopold Ohnoutka, Schlosser
Kok. Kaiserstuhl
7. 10. 1963 Heinz Rafael, Schweißer
Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur
8. 10. 1963 Walter Krause, Hauer
Schachtanlage Fritz-Heinrich
14. 10. 1963 Paul Bloch, Hauer
Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur
14. 10. 1963 Fritz Neumann, Bote
Schachtanlage Kaiserstuhl
15. 10. 1963 Georg Scherbowski, Hafenarbeiter
Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur
18. 10. 1963 Franz Zwierzykowski, Hauer
Schachtanlage Fritz-Heinrich
19. 10. 1963 Wilhelm Janotta, Schrankenwärter
Schachtanlage Radbod
26. 10. 1963 Wilhelm Alex, Hauer
Schachtanlage Fritz-Heinrich
26. 10. 1963 Wilhelm Stoverock, Ausbauhelfer
Schachtanlage Radbod
27. 10. 1963 Herbert Scheske, Diesellokführer
Schachtanlage Fürst Leopold-Baldur
28. 10. 1963 Werner Trautner, Schlosser
Schachtanlage Kaiserstuhl

Hoesch AG Westfalenhütte

1. 10. 1963 Richard Lingnau, Walzenbauer
1. 10. 1963 Edmund Vogel, PKW-Fahrer
3. 10. 1963 Johann Munk, Vorarbeiter
5. 10. 1963 Gottfried Kötter, Gleisbauarbeiter
7. 10. 1963 Bruno Pässing, Vorarbeiter
8. 10. 1963 Heinrich Schmidt, Scherenmann
11. 10. 1963 Fritz Majohr, Maschinist
11. 10. 1963 Karl Zweier, Wächter
15. 10. 1963 Franz Bosiacki, Stangenrichter

15. 10. 1963 Fritz Nelkert, Steuermann
17. 10. 1963 Bruno Golaszewski, 2. Ofenmann
17. 10. 1963 Franz Kowalski, Hüttenarbeiter
17. 10. 1963 Otto Synowzyk, Normalspur-Lokf.
19. 10. 1963 Friedrich Kipp, Betriebsbeobachter
20. 10. 1963 Friedrich Kemper, Platzmeister
28. 10. 1963 Robert Büscher, Schamottemüller
28. 10. 1963 Willi Dorn, Kolonnenführer
28. 10. 1963 Wilhelm Reichert, Normalspur-Lokf.
31. 10. 1963 Edmund Borczykowski, 2. Schmelzer
31. 10. 1963 Artur Kemper, Vorarbeiter

Hoesch AG Walzwerke Hohenlimburg

18. 10. 1963 Franz Jarczewski, Wärmer
20. 10. 1963 August Salamon, Wärmer
24. 10. 1963 Walter Vetter, Ingenieur
31. 10. 1963 Fritz Adams, Rohrschlosser

Schmiedag AG

28. 10. 1963 Fritz Targan, Betriebselektriker
Werk Lange

Maschinenfabrik Deutschland AG

2. 10. 1963 Erich Drees, Werkzeugmacher

Trierer Walzwerk AG

26. 10. 1963 Margarete Gösser, Telefonistin
Werk Langerfeld

Becke-Prinz GmbH

1. 10. 1963 Willi Maibaum, Betriebsschlosser

Hoesch Hammerwerk Ruegenberg GmbH

17. 10. 1963 Hugo Uelhoff, Hammerschmied

Der Tisch Napoleons

Thomas Tazette lebte das bescheidene Leben eines Holzwurms. Er bohrte kleine Löcher in neue Möbel, bis sie fast zusammenfielen und verkaufte sie dann für teures Geld als antik. Thomas Tazette hatte einen kleinen Laden in einer stillen Gasse, und da er die Scheiben seiner Schaufenster nie putzte, galt er mit der Zeit als ernstzunehmender Händler für antike Stücke. Seine Werkstatt befand sich in einem kleinen Hinterzimmer des Geschäftes.

Eines Tages trat ein Herr in den Laden.

„Ich heiße Solebemann“, sagte er, „ich suche einen Tisch, an dem Napoleon gesessen hat. Sie kennen ja als Antiquitätenhändler sicher derartige Tische. Sie haben die auffallende Eigenschaft einer besonders breiten Tischplatte.

Wissen Sie Bescheid?“

„Selbstverständlich.“

„Können Sie mir einen derartigen Tisch verschaffen?“

„Ich weiß einen ganz prächtigen und eigenartigen Tisch aus dem Besitz Napoleons“, antwortete Tazette, „er befindet sich heute in der Villa eines meiner besten Kunden. Vielleicht verkauft er ihn.“

„Ich bin gern bereit, bis zu 2000 Mark dafür zu zahlen.“

„Ich werde mich bemühen.“

Der Fremde ging. Kaum hatte er den Laden verlassen, machte sich Thomas Tazette sofort an die Arbeit. Er kaufte einige Bretter und Pfosten aus einem aufgelassenen Bau zu Demolierungspreisen, erweiterte künstlich die Risse, glättete die vom Regen verwitterte Oberschicht, bohrte die von dünnen Nägeln zurückgelassenen Löcher aus, goß Nußöl darüber, beizte, leimte, hämmerte, rieb, polierte, lackierte, kratzte den Lack wieder heraus und schnitzte an dem Holz herum, bis ein Tisch in der kleinen Werkstatt stand, bei dem auch Napoleon sich nicht erinnert hätte, an ihm nicht gesessen zu sein. Der Tisch schimmerte in der Patina seiner 130 Jahre, breit lag die rissige Platte über ihm und strahlte die Persönlichkeit des Mannes aus, der vor Menschenaltern hier gesessen hatte. Es gab auf der ganzen Welt keinen Tisch, der authentischer hätte sein können, und jeder andere Tisch dieser Zeit schien zu ihm wie eine plumpe Nachahmung.

Tazette benachrichtigte den Bankier, der sofort eintraf.

„Sie haben ihn?“

Thomas Tazette führte den Besucher geheimnisvoll durch die enge Tür in den hinteren Raum. Der Tisch stand groß und prächtig.

„Ich habe ihn mit Mühe vor einer Stunde gekauft und sofort in diesen Raum bringen lassen“, sagte Tazette, „wie gefällt er Ihnen?“

Solebemann nickte befriedigt.

„Mein Wagen wartet. Wollen Sie mir den Tisch hinausbringen?“

„Sehr gern.“



Thomas Tazette faßte den Tisch, um ihn hinauszutragen. Aber es blieb ein vergebliches Bemühen. Der Tisch ging nicht durch die schmale Tür. Er war zu breit, und Tazette konnte ihn drehen und wenden, wie er wollte, es war unmöglich.

Der Fremde schüttelte den Kopf.

„Seltsam! Wie haben Sie ihn denn heute früh hereinbekommen?“

„Ich – ja – aber –“, stotterte Tazette, „– ein Irrtum.“

Solebemann lächelte boshaft:

„Diesen Irrtum würden Sie mit Gefängnis bezahlen, wenn ich Sie anzeige. Aber ich habe gar nicht die Absicht. Ich bin mit Ihrer Arbeit sehr zufrieden. Sie werden ab heute immer für mich arbeiten. Nur mit dem Unterschied, daß ich jetzt die Preise festsetze und Ihnen nur Ihren normalen Arbeitslohn bezahle. Sollten Sie jedoch jemanden finden, der Ihnen ebenfalls in einer kleinen Werkstatt mit einer so engen Tür besonders breite antike Möbelstücke arbeitet, so bin ich gern bereit, Sie an diesem Geschäft zu beteiligen.“ *Jo Hanns Rösler*

Der Satte hat gut Fasten predigen

„Fort ist die große Göttin, die Treue;

gewichen ist von den Männern der weise Sinn.“ –

„Das viehische Saufen, Ehebruch, Gotteslästerung nimmt mit jedem Jahr zu.“ –

„Wir sind übervölkert, haben überfabriziert, sind überfüttert und haben alles in einem toten Mechanismus aufgelöst.“ – Schon die Art der Diktion hat Ihnen vermutlich verraten, daß ich hier nicht Zitate aus unserer Zeit veröffentliche. Sie sind etwas älter. Das erste stammt aus dem vierten Jahrhundert vor Christus, das zweite ist ein Wort Luthers aus dem 16. Jahrhundert, und das dritte und letzte hat der Freiherr vom und zum Stein, der große deutsche Staatsmann, Anfang des 19. Jahrhunderts geschrieben. Vielleicht stand er damals auf der großen wunderbaren Terrasse seines Schloßes Kappenberg und schaute in die unberührte Welt des Münsterlandes und des damals noch ebenso unberührten Ruhrgebietes. Und als er sich dann umwandte und wieder die schönen gepflegten Gesellschaftsräume seines Herrensitzes betrat, fiel sein Blick auf ausgesuchte Möbel, Teppiche und andere Kostbarkeiten, die in vielen Jahrzehnten zusammengetragen waren. Ich weiß nicht, ob er sich in diesem Augenblick an seine Worte erinnerte, diese Welt sei überfüttert. Wahrscheinlich dachte er – und das wäre durchaus menschlich – an die andern, denn der Satte hat gut Fasten predigen. Das gilt auch noch heute. Es war eine Zeitlang letzter Schrei, sich über den Materialismus unserer Zeit zu erregen, darüber, daß andere Leute nun auch plötzlich mit einem Auto fahren, ins Ausland reisen, einen Fernsehapparat besitzen wollten wie man selbst. Was ganz selbstverständlich zum eigenen Lebensstandard gehörte, und was man kaum mehr schätzte, weil es einem gewohnt war, das nannte man den „krassen Materialismus der Massen“.

Und die Kulturkritiker hatten endlich ein Thema, mit dem sich etwas anfangen ließ. Offenbar haben all diese Kulturkritiker nicht allzu viel Lebenserfahrung. Ich muß in diesem Zusammenhang an die Geschichte denken, die mir ein Konditormeister über seine Methode der Lehrlingserziehung erzählte. Bei diesem Meister konnte jeder Lehrling in den ersten Tagen so viel und so oft Kuchen, Torten und Gebäck essen wie er wollte. Nach wenigen Tagen wollten sie nicht mehr. Mir will scheinen, mit dem oft beklagten Materialismus der Massen ist es ähnlich. Nach einiger Zeit „wollen sie nicht mehr“. Predigen in Ansprachen und Zeitungsartikeln hilft nicht. Zudem wandeln sich mit der Zeit unsere Maßstäbe. Es gilt auch hier das gleiche Gesetz wie in der Entwicklung des jungen Menschen. „Das meiste wächst sich aus.“ Eines Tages stellt sich das, was man mit Strenge oder gutem Zureden vergeblich angestrebt hat, wie von selbst ein. Vielleicht schlägt nach der Überschätzung der materiellen Werte eines Tages das Pendel zurück, und es beginnt die goldene Zeit, von der die Dichter in beschwingten Stunden prophetisch gesprochen haben, eine Zeit, in der bei den Massen Kultur, Kunst und Literatur so begehrt sind wie heute Fernsehen, Auto und Auslandsurlaub.

Friedrich Bohmert

Plan-Spiele

Den Menschen scheidet von den Tieren
das bessere Organisieren,
weswegen er, herangereift,
sehr gern zu diesem Mittel greift.

Mit Phantasie und voll Elan
entwirft er einen schönen Plan,
der, mit Bemerkungen verziert,
sein ferneres Leben detailliert.

Alsdann beginnt er höchst vermessen,
die Welt in diesen Plan zu pressen
und das natürliche Befinden
der Dinge streng zu unterbinden.

Indes: statt daß sein Plan ihm glückt,
macht er die Mitwelt nur verrückt.
Doch statt zu fühlen nun Blamage,
ruft der Erboste: „Sabotage!“

aladin

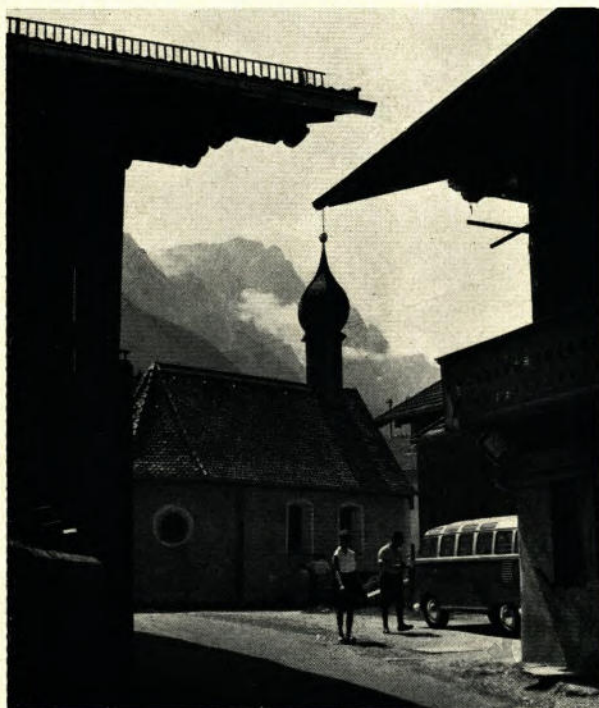


1

**UNSER
OKTOBER-THEMA:
„IN DORF
UND STADT“**

- | | | |
|---|---------------|--------------------------|
| 1 | Hans Scherber | Hoesch AG Westfalenhütte |
| 2 | Rudolf Killus | Hoesch AG Westfalenhütte |
| 3 | Hans Reineke | Hoesch AG Bergbau |
| 4 | Jakob André | Hoesch AG Bergbau |
| 5 | Franz Kalzak | Hoesch AG Bergbau |

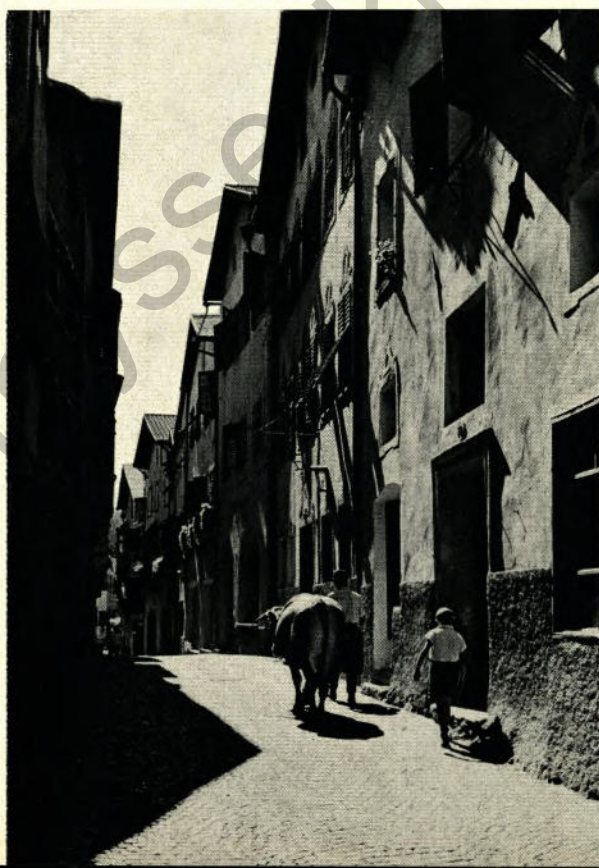
Für den WERK UND WIR-Fotowettbewerb bitten wir unsere Leser, bis zum 3. November 1963 Aufnahmen zu dem Thema „Wir basteln für den Weihnachtsmann“ und bis zum 3. Dezember 1963 zu dem Thema „Das Porträt“ einzusenden.



2



4



3



5

