



WERK und WIR
HOESCH WERKE AKTIENGESELLSCHAFT

9

1975

INHALT

- 226 Zur 46. IAA: Ohne Auto wäre unsere Welt nicht unsere Welt
- 228 Zincrometal läßt Autos länger leben
- 230 Hoesch-Rohre im Auto
- 232 Stahl schützt vor Lärm: Schallschutzelemente System Hoesch
- 233 Karl-Ludwig Dieckerhoff im Aufsichtsrat der ESTEL NV und der Hoesch Werke AG
- 234 Wenn Meister am Steuer wie Anfänger fahren
- 234 Über die wirtschaftliche Lage und Entwicklung des Unternehmens: 2. Quartal 1975
- 236 Hoesch baut zweites Spiralrohrwerk in der Sahara
- 238 Der kluge Mann schlägt vor
- 239 Kinder und Jugendliche im Dortmunder Naturkundemuseum
- 242 Was tun gegen Lärm?
- 243 Holländische Journalisten besuchten Hoesch
- 244 Die Hochöfen von Hoogovens
- 246 In Kurt Hoffmanns Kakteen-Paradies
- 247 Hoesch in Peking
- 247 Neu: Krankenversicherung für Studenten
- 248 Unsere Jubilare
- 250 Die Gesellschaften der Hoesch Werke AG
- 251 Der Fotowettbewerb

„Seit den Kindertagen des Automobils sind Eisen und Stahl die Materialien des Automobilbaus gewesen. Sie sind es bis heute geblieben und werden es bleiben...“ Dieser Satz, vor zwanzig Jahren im ersten WERK UND WIR-Kommentar zu einer IAA geschrieben, hat nichts von seiner Gültigkeit verloren. Und auch jener andere nicht: „Was immer Sie fahren – Hoesch ist dabei.“

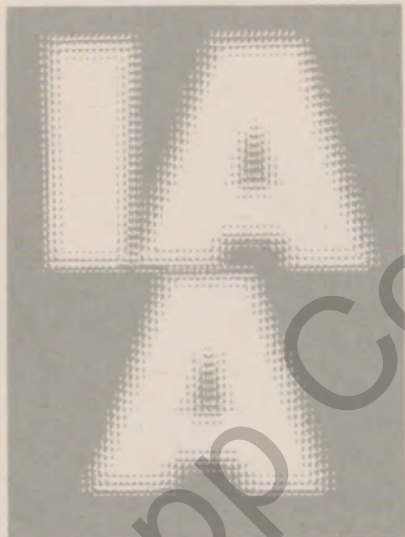
Ohne Auto wäre unsere Welt nicht unsere Welt

Noch immer gibt es in der Welt kein Automobil, das nicht überwiegend aus Stahl gefertigt wäre. Noch immer gibt es in der Bundesrepublik kaum einen Kraftwagen, der nicht lebenswichtige Teile aus Stahl von Hoesch enthielte:

Autos haben Karosserien mit Kotflügeln und Türen, Kofferräumen und Stoßstangen, Beschlägen und Zierkappen aus hochwertigem Stahlblech – wie Hoesch es walzt.

Immer noch haben Automobile Antriebs-, Fahrwerks- und Lenkungsteile – wie Hoesch sie schmiedet oder gießt.

Und noch immer haben sie Blattfedern und Schraubenfedern, Stabfedern und Stabilisatoren, Kegelstumpffedern und hydropneumatische Federelemente – wie Hoesch sie konstruiert, erprobt und fertigt.



Auch die 46. IAA stand wieder im Zeichen weltweiter Beteiligung und bot eine nahezu lückenlose Übersicht des Angebotes der in- und ausländischen Automobilindustrie. Nach Frankfurt kamen annähernd 1000 Aussteller aus 27 Ländern, 200 weniger als 1973. Das stärkste Ausstellerkontingent stellte naturgemäß die Bundesrepublik mit 564 Firmen. Frankreich ist mit 67 Teilnehmern auf dem Stand von 1973 geblieben, während Großbritannien – auf der 45. IAA mit 98 Ausstellern noch an zweiter Stelle stehend – in diesem Jahr nun mehr einundfünfzigmal vertreten war, hinter Italien (58), jedoch vor den USA (38), den Niederlanden (21), Belgien (19) und Japan (18). Aus der Automobilindustrie des Comecon waren Erzeugnisse aus der UdSSR, der CSSR, der DDR sowie aus Ungarn, Rumänien und Polen zu sehen.

Schirmherr der diesjährigen Ausstellung ist Bundespräsident Walter Scheel, der zum Thema Auto sagte: „Die Befürchtung, wir würden in

Zukunft keine Automobile mehr fahren, ist abwegig, denn das Automobil gehört als ein Verkehrsmittel des einzelnen zu dem, was wir uns an zusätzlichen Freiheitsbereichen in den letzten Jahren alle haben schaffen können...“.

Entsprechend optimistisch hört sich denn auch das Motto der IAA 1975 an: „Besser leben mit dem Auto“. Tatsächlich läßt sich diese Devise – ob als gutgemeinter Vorschlag oder als kategorischer Imperativ verstanden – wissenschaftlich belegen.

Den Verkehrsbedarf von heute und morgen kann nur das Auto decken

Rainer Willeke, Verkehrswissenschaftler an der Universität Köln, kam, wie der ADAC bekanntgab, in einem Gutachten zu der Überzeugung, daß öffentliche Nahver-

kehrssysteme nur deshalb (noch) nicht zusammenbrächen, weil es – das Auto gäbe. Willeke meint, daß öffentliche Verkehrsmittel – wie oft gefordert – einen großen Zustrom von Autofahrern gar nicht bewältigen könnten. Er weist das an Zahlen nach, die in der Tat ebenso erstaunlich sind, wie sie nachdenklich machen müssen: Wollte – so das Gutachten – auch nur jeder dritte Autofahrer den Entschluß fassen, seinen fahrbaren Untersatz in der Garage zu lassen und auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, so müßten diese ihre Kapazität um nicht weniger als 125 Prozent (!) erweitern. Selbst wenn nur jeder Zehnte umstiege, brächte das bereits einen „Anschwellwert“ im öffentlichen Nahverkehr von 37 Prozent. Wenn man dann noch erfährt, daß auf eine Bus- oder Bahnfahrt vier Fahrten mit dem Kraftwagen kommen – anders: von fünf Fahrten werden vier mit dem Auto gemacht und nur eine mit Bahn oder Bus –, wird ersichtlich, weshalb

Titelseite: Friedhelm Eggert ist Walzer im Ringwalzwerk Dortmund der Hoesch Rothe-Erde-Schmiedag AG

Rückseite: Blick auf die Erzlager und Hochöfen unseres niederländischen Partners in IJmuiden, über die wir auf Seite 244 berichten

der Pkw nach wie vor das wichtigste Verkehrsmittel bleibt. Nur sein Einsatz durch Millionen Menschen kann helfen, gegenwärtige und künftige Verkehrsbedürfnisse zu bewältigen.

Hoesch ESTEL auf der 46. IAA

Auch in diesem Jahr war Hoesch bei der IAA wieder dabei – auf dem „Hoesch ESTEL“-Stand, der sich auch 1975 ähnlich wie 1973 als „Hoesch Kommunikations-Beratungs- Informations-Antistress-Center“ präsentierte.

Die Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte stellen ihr Angebot an Profilen, Blankstahl, Kalt- und Warmband vor. Eine Grafik der Schraubenfedern-Straße vermittelt einen Eindruck von der Leistungsfähigkeit des Hohenlimburger Federnwerkes. Ein Tischcomputer errechnet und zeichnet Federkennlinien, wie sie der jeweiligen Aufgabenstellung entsprechen. Im Federnprogramm – Anteil der Fertigung für die Automobilindustrie am gesamten Federnangebot: 95 Prozent – sind alle gebräuchlichen Automobil-Chassisfedern enthalten, Blatt- und Schraubenfedern, Stabilisatoren und Dreh-

stabfedern. Das Ausstellungsgut macht einmal mehr deutlich, daß fast alle deutschen und zahlreiche ausländischen Kraftfahrzeuge mit Hoesch-Federelementen ausgestattet sind.

Die Hoesch Siegerlandwerke und ihre Zweigniederlassung, Trierer Walzwerk, sind neben ihren bewährten oberflächenveredelten Produkten PLADUR® und ZINCAL® auch mit dem in US-Lizenz hergestellten ZINCROMETAL, einem zinkstaublackierten Feinblech, sowie mit dem im vergangenen Jahr auf den Markt gebrachten GALVO-TERNAL vertreten, einem mit einer Blei-Zinn-

Legierung oberflächenveredelten Erzeugnis. Mit diesen beiden Produkten bietet Hoesch der Automobilindustrie Werkstoffe an, die sich aufgrund ihrer hohen Korrosionsbeständigkeit für den Einsatz an besonders rostgefährdeten Stellen eignen, wobei Tank, Tür und Türschweller nur einige Beispiele sind.

Die Hoesch Rothe Erde-Schmiedag verfügt nicht nur über eine der bedeutendsten und modernsten Gesenkschmieden der Bundesrepublik, sondern auch über eine leistungsfähige Gießerei für Sphärogußerzeugnisse. Das Unternehmen hat maßgeblichen Anteil an der Verbreitung des Sphärogußes, der sich weite Gebiete der industriellen Fertigung erschließen konnte. So bietet die HRS denn auch eine reiche Palette von Schmiede- und Gußerzeugnissen für den Kraftfahrzeugbau, wobei Achsschenkel und Naben, Getrieberäder, Motoraufhängungen und Pleuelstangen ebenso wie Bremsträger und Federlager, Achshäuser für Lkw-Achsen, Kolben und Zylinder für ölhydraulische Anhängereinfederungen, nur einige Beispiele sind.

Schließlich treffen wir noch ein weiteres altbekanntes, dem Automobilbau seit vielen Jahrzehnten verbundenes Unternehmen des Hoesch Kreises – die Hoesch Röhrenwerke mit ihren Erzeugnissen aus dem auf 120 000 Jahrestonnen Kapazität ausgebauten Präzisionsrohrwerk. Sie zeigen längsnahtgeschweißte Präzisionsrohre, wie sie nicht nur in den Bereichen Maschinenbau und Energieerzeugung, sondern zu einem großen Teil auch in der Automobilindustrie eingesetzt werden: als Rahmen-, Trag- und Achsrohre, als Gelenkwellen, Lenksäulen und Sitzgestelle, als Heizungs-, Auspuff- und Stoßdämpferrohre sowie als Spurstangen und Lenkgestänge.

**Wenn jeder,
der per Auto reist . . .**

Spätestens nach Besichtigung dieser Produkte – so hoffen wir – haben viele Besucher jenen Teil des Ausstellungsstandes aufge-



Hoesch produziert ein neuartiges vorbeschichtetes Stahlblech

Zincrometal läßt Autos länger leben

Hoesch verhilft Autos zu längerer Lebensdauer: durch vorbeschichtete Stahlbleche, die der Korrosion größten Widerstand bieten und damit die Lebensdauer der Kraftfahrzeuge entscheidend verlängern. Schon jetzt produzieren die Siegerlandwerke kunststoffbeschichtete, verzinkte und verbleite Stahlbleche für diesen Zweck. Neuerdings ergänzt ein weiterer Werkstoff die Palette der Langzeit-Bleche von Hoesch: „Zincrometal“, ein in den USA entwickelter, erprobter und patentierter Werkstoff. ESTEL erwarb die Lizenz für Deutschland und Holland und beauftragte die Hoesch Siegerlandwerke, dieses zinkstaublackierte Stahlblech in das Erzeugerprogramm aufzunehmen und den europäischen Auto- und Nutzfahrzeugherstellern anzubieten.



◀ Bei der Fahrt durch Salzwasser wird die Korrosionsbeständigkeit der Karosserie einer harten Prüfung unterzogen

▼ William McDermott, General Manager der Diamond Shamrock Corp. aus Cleveland, Ohio (USA), diskutiert mit Dr. Bernd Meuthen (rechts), Max Lucas (2. v. r.) und Fritz Schabio, alle drei von den Siegerlandwerken, über den Einsatz von Zincrometal bei einem Ziehteil aus der deutschen Automobilindustrie



Durch Salzsee, Wüste und Waschküche

Milliarden beträgt der Verlust, den die Volkswirtschaft jährlich durch Korrosionsschäden an Kraftfahrzeugen erleidet. Der erhöhte Einsatz an Abtausalzen gegen Eis und Schnee beschleunigt die Schädigung der Bleche und Unterbodenteile und beeinflusst nachteilig das Aussehen einschließlich des Wiederverkaufswertes, unter Umständen auch die Sicherheit des Fahrzeuges.

Dazu kommen die aggressiv wirkende Atmosphäre in den Stadt- und Industriegebieten und der Gebrauch geheizter Garagen. Sicher spielen bei der Analyse der „Lebensdauer“ des Kraftfahrzeuges Umgebung und individuelle Pflege eine wichtige Rolle, aber wohl kaum ein Gebrauchsgut wird derart „mißbraucht“: hohe und tiefe Temperaturen, Luftfeuchtigkeitsschwankungen, Niederschläge, Steinschlag und Salz, Sonnenstrahlung und atmosphärische Schadstoffe aller Art wirken abwechselnd auf unsere Kraftfahrzeuge ein.

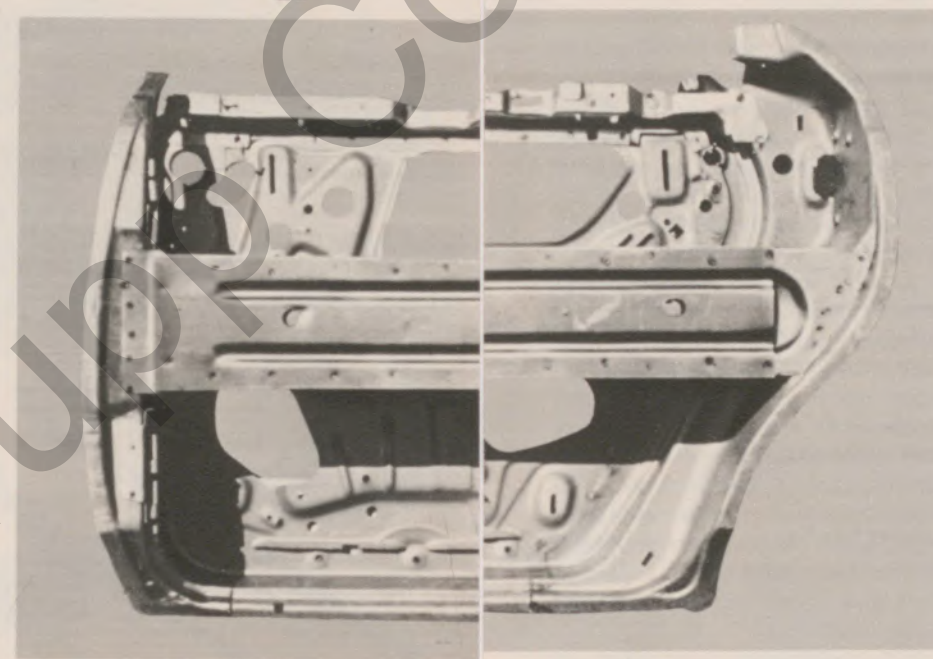
Gegen diese Beanspruchung hilft ausgezeichnet der verstärkte Einsatz vorbeschichteter Stahlbleche. Die bisherigen Maßnahmen an der Karosserie wie chemische Vorbehandlung, Elektrotauchlackierung, Unterbodenschutz und Hohlraumkonservierung wurden durch den Einsatz schweißfähiger Zink-

staubfarben ergänzt, die auf besonders gefährdete Teile aufgebracht werden. Diese Korrosionsschutzmaßnahmen erwiesen sich aber als nicht immer ausreichend und als sehr aufwendig.

Ein neuer vorbeschichteter Werkstoff, das zinkstaublackierte Feinblech „Zincrometal“, nach einem patentierten Verfahren hergestellt, wurde vor vier Jahren erstmals serienmäßig in der amerikanischen Kraftfahrzeugindustrie eingesetzt. Er hat sich im Laufe der kurzen Zeit als wirtschaftlicher und wirksamer Korrosionsschutz bewährt und einen Durchbruch erlebt, der für ein vorbeschichtetes Blech in diesem Markt bemerkenswert ist. 1971 wurden in den USA rund 4 500 Tonnen Zincrometal, 1972 rund 35 000 Tonnen, 1973 bereits rund 94 000 Tonnen verwendet, und 1974 mindestens 160 000 Tonnen verbraucht. Die zu erwartende Steigerung im laufenden Jahr liegt bei weit über 50 Prozent!

Die wichtigsten qualitativen Forderungen, die an ein zinkstaublackiertes Stahlblech von der Kraftfahrzeugindustrie gestellt werden, sind: Korrosionsschutz, Lackierbarkeit, Verträglichkeit mit Wachs- und Schutzmitteln, Umformbarkeit und Punktschweißfähigkeit.

„Zincrometal“ hat einen Zweischichtenaufbau: es besteht aus



▲ Ein Beispiel – ein Türinnenteil – für die Verwendung von zinkstaublackiertem Stahlblech im Automobilbau. Nach den großen Erfolgen von Zincrometal in den USA wird dieser Werkstoff nun auch bei den Siegerlandwerken erzeugt

„Dacrometal“ und der eigentlichen Zinkstaublackierung. „Dacrometal“ entsteht beim Auftragen von „Dacromet“ – einer von der Firma Diamond Shamrock Corp. patentierten wäßrigen Lösung. Nach dem Trocknen bleibt ein Trockenfilm von rund zwei tausendstel Millimeter Dicke.

Auf diese anorganisch-organische Grundschrift wird „Zincromet“, der spezielle schweißfähige Zinkstaublack mit einer Lackiermaschine aufgebracht, wobei sich ein Trockenfilm von rund zehn tausendstel Millimeter Dicke bildet, der aber wunschgemäß auch dünner oder dicker möglich ist. Beide Schichten zusammen sind also im allgemeinen rund zwölf tausendstel Millimeter je Seite dick. Das Bandbeschichtungsverfahren erlaubt ein- oder beidseitige Beschichtungen.

„Zincrometal“ wird bisher bei über dreißig Teilen eingesetzt. Ein typisches Beispiel ist ein Kleinstwagen mit seinen hinteren Seitenblechen aus „Zincrometal“; auf der Rückseite befindet sich der Zinkstaub-Lackaufbau, außen die Effektlackierung. Weitere Verwendungszwecke sind zum Beispiel Querträger und Getriebetunnel, Radkasten, Heckverkleidung und Gerippe, vorderes Luftschlitzeblech, Hecktür (beim Kombinationskraftwagen) und Pkw-Innentür (siehe Bild). Außerdem bieten sich Schweiß-

lerblech, vorderer Kotflügel, Außen- tür, Kofferraumdeckel und Motorhaube an, soweit nicht schon teilweise bei den neuesten Pkw-Modellen vorgesehen.

Die großen amerikanischen Automobilkonzerne – General Motors, Ford und Chrysler – haben inzwischen für zinkstaublackierte Bleche entsprechend dem „Zincrometal“-Aufbau ausführliche Spezifikationen mit hohen Anforderungen an die Güte, besonders an die Salzsprühbeständigkeit, Umformbarkeit, Schweißfähigkeit und Lackierbarkeit, erstellt. Gerade dem Salzsprühversuch wird eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt, weil die beschleunigten Korrosionsbedingungen als praxisnah angesehen werden. So führte auch seinerzeit das gute Abschneiden von „Zincrometal“ bei einem der üblichen mobilen Großversuche zum Einsatz dieses neuen Werkstoffes: Die Wagen wurden je vierzigmal einem Zyklus unterworfen, bestehend aus einer Fahrt durch einen Salzsee, eine Wüste und in ein Gebäude mit hoher Luftfeuchte – eine Korrosionsbeanspruchung – die einem normalen Straßenverkehr von fünf Jahren entsprechen soll (siehe Zeichnung).

Offensichtlich sind die Anforderungen in Europa anders als in den USA, etwa als Folge des hier er-

reichten hohen Standes der chemischen Vorbehandlung und Elektrotauchlackierung und wegen der Verwendung schwieriger Tiefziehteile. Ohne Zweifel nimmt aber das Bedürfnis nach verbesserten Korrosionsschutzmaßnahmen auch hier immer weiter zu.

Die Hoesch Siegerlandwerke haben bereits die ersten Mengen an „Zincrometal“ auf der Beschichtungsanlage in Hamm gefertigt und an namhafte europäische Firmen der Kraftfahrzeugindustrie geliefert.

sucht, in dem man sich liebenswürdig um – Antistress bemüht. Prädikat: Durchaus empfehlenswert. Und auch für Meditationen folgender Art geeignet:

Wenn jeder, der per Auto reist, dabei auch Disziplin beweist – und jeder, der ein Fahrzeug lenkt, dabei auch an die anderen denkt –

wenn niemand, der auf Achse ist, des Gurtes Wichtigkeit vergißt wenn endlich alle Eltern wissen, daß Kinder hinten sitzen müssen –

wenn niemand blind nach vorne prellt und lieber etwas Abstand hält – wenn niemand mehr zu rasen trachtet und auf die Vorfahrtsregel achtet –

wenn niemand glaubt, daß gerade ihm – von wegen Aufschrift „Racing Team“ – nun auch das Vorfahrtsrecht gebühre und er wie Fittipaldi führe –

wenn jeder Fahrer, steigt er ein, sich vornimmt, Kavalier zu sein (kommt doch ein Flieger ohne Grips wenn nicht ins Grab, so doch in Gips) –

wenn niemand mehr verkehrt verkehrt und „Hallo-Partner!“ – lächelnd fährt und nicht, auch wenn es eilt, vergißt, daß er vielleicht der Nächste ist ...

Dann wäre, Freunde, sein wir ehrlich, die Straße gar nicht mehr gefährlich, dann käme jeder, der da startet, auch heil zurück, so wie erwartet

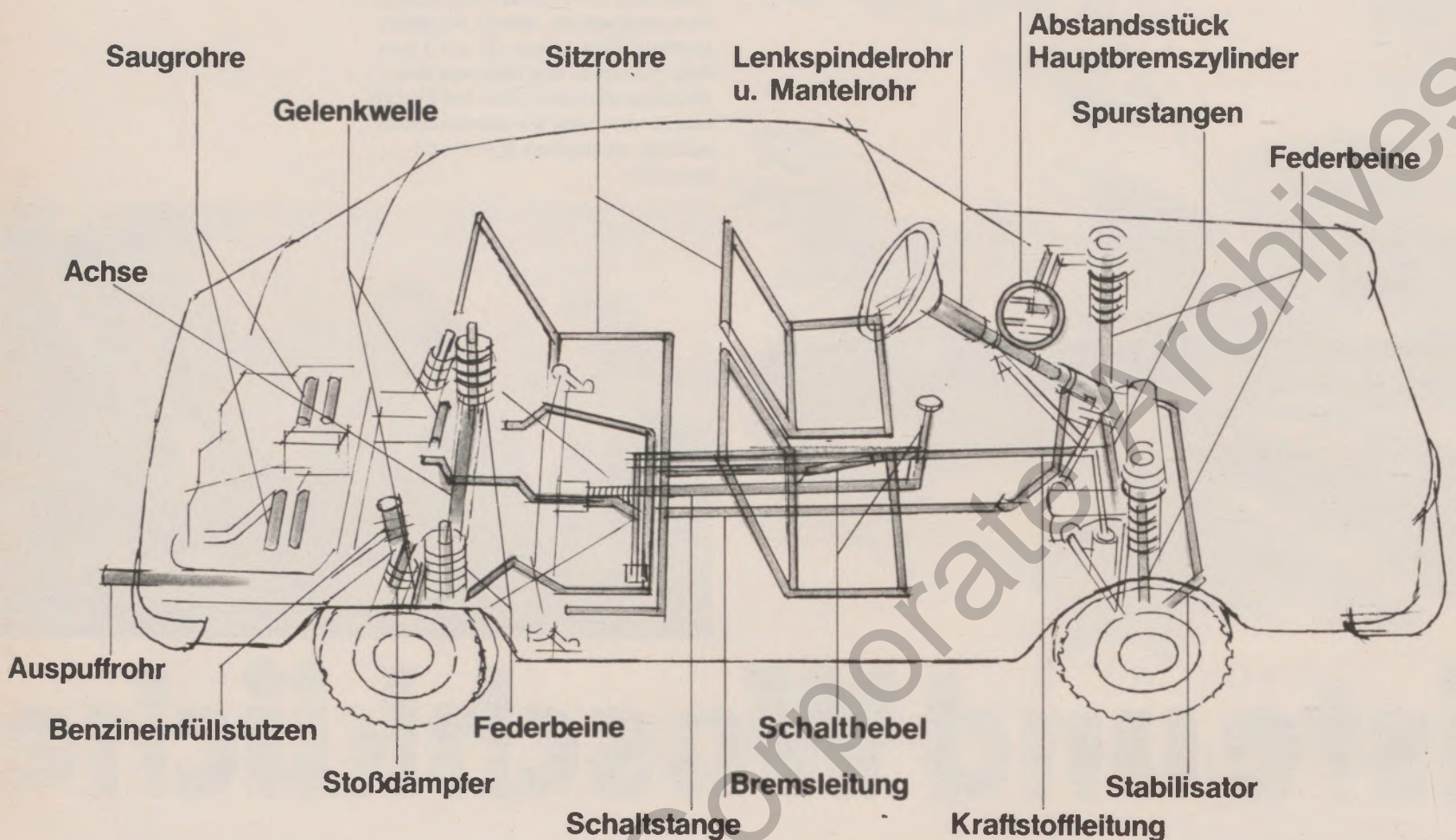
dann gäbe es – es wäre Zeit! – auch auf der Straße Sicherheit! Ist das so schwer? Habt guten Willen – und bald wird sich ein Traum erfüllen, der jedermann am Herzen liegt: Auch der Verkehrstod ist besiegt!

In diesem Sinne Rat und Gruß: Fahrt mehr mit Köpfchen als mit Fuß!

KHG

Hoesch-Präzisionsstahlrohre für höchste Anforderungen

Hoesch-Rohre im Auto



Ob als Konstruktionselement oder als Leitung – Hoesch-Präzisionsstahlrohre finden in der Kraftfahrzeugindustrie vielseitige Verwendung. Präzisionsstahlrohre, wie sie von unseren Röhrenwerken im Werk Hamm hergestellt werden, unterscheiden sich durch ganz bestimmte Eigenschaften von anderen Stahlrohren. Schon das Wort „Präzisionsstahlrohr“ legt nahe, daß das Typische in der hohen Qualität liegt:

- in der Maßgenauigkeit,
- in den glatten Oberflächen,
- in besonderen Querschnittsformen und
- in der hohen spezifischen Tragfähigkeit.

Diese Eigenschaften bestimmen die Anwendungsgebiete des Präzisionsstahlrohrs: im Maschinenbau, Apparatebau, Ladenbau, Stahlleichtbau, ihre Verwendung in Hydraulikanlagen und Transportgeräten und vor allem: ihr Einsatz in der Kraftfahrzeugindustrie.

Nun fällt der Einbau von Präzisionsstahlrohren im Kraftfahrzeugbau auf den ersten Blick wenig ins Auge. Wie vielfältig dennoch gerade hier die Einsatzgebiete sind, deutet unsere Zeichnung an.

Präzisionsstahlrohre werden im Automobilbau als Leitungs- wie als Konstruktionselement mit den ver-

schiedensten Querschnittsformen verwendet. Die besonderen Anforderungen (mechanische Werte, Toleranzen, Rauigkeitswerte usw.), die an das einzelne Präzisionsstahlrohr gestellt werden, richten sich nach ihrem jeweiligen Einsatzzweck. Ein Beispiel: Rohre, aus denen Stoßdämpfer hergestellt werden, müssen sehr enge Wanddicken- und Durchmesser-toleranzen bei gleichzeitiger hoher Oberflächengüte aufweisen. Hierbei geht es um hundertstel Millimeter. Für ein Stoßdämpferrohr mit einem Rohrinne Durchmesser von 31,97 Millimeter werden beispielsweise nur Toleranzabweichungen von höchstens minus 0,05 Millimeter erlaubt.

Für die Fertigung von Auspuffanlagen eignen sich besonders Hoesch Präzisionsstahlrohre, die beidseitig aluminiumbeschichtet sind, sogenannte AS-Rohre. Sie vereinen die Vorzüge des Aluminiums, hohe Wärmerückstrahlung und Widerstandsfähigkeit gegen Korrosion, mit der Festigkeit und Elastizität des Stahles. Auch bei erhöhten Betriebstemperaturen, wie sie zum Beispiel bei Auspuffanlagen auftreten können, verfügen die AS-Rohre noch über die hohe Festigkeit und bleiben sowohl gegen Innen- als auch gegen Außenkorrosion immun. AS-Rohre sind dar-

über hinaus kaltverformbar, sie lassen sich biegen und bördeln, wobei die Aluminiumschicht weder aufreißt noch abblättert.

Als Vormaterial zur Herstellung von Hoesch Präzisionsstahlrohren dient gebeiztes oder beschichtetes Stahlband, das beim Durchlauf durch mehrere Walzengerüste zum Rundrohr umgeformt wird. Die Bandkanten werden durch den hochfrequenten Strom erwärmt und durch Walzendruck ohne Zusatzwerkstoff kontinuierlich widerstandspreßgeschweißt.

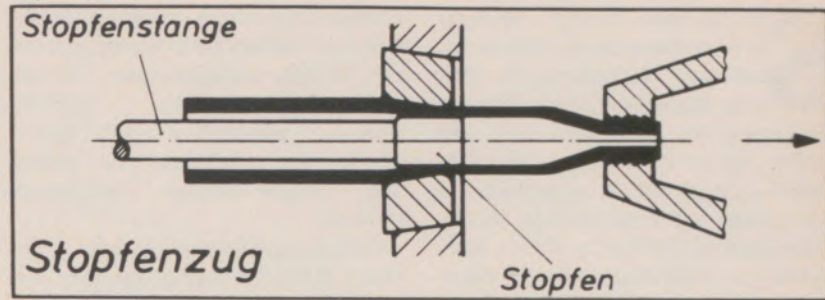
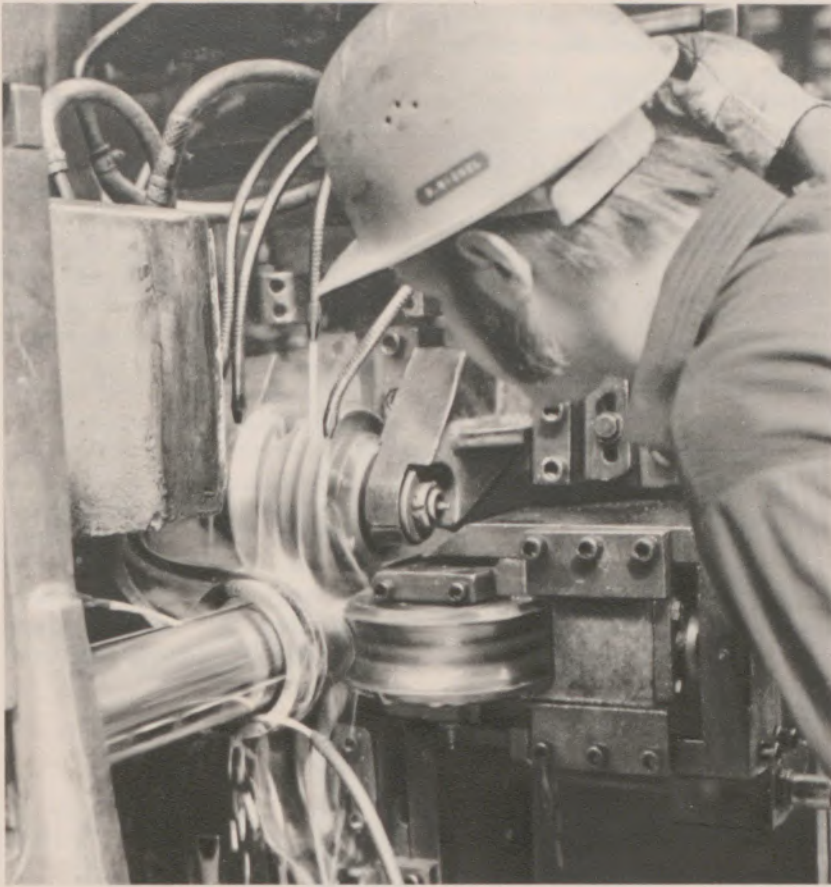
Nachgeschaltete Hobelwerkzeuge arbeiten den beim Schweißvorgang entstehenden Innen- und Außenstauwulst ab. Eine mitlaufende Trennvorrichtung teilt den endlosen Rohrstrang in die gewünschten Einzelrohr-längen. Zerstörungsfreie Prüfungen, wie Ultraschall- und Wirbelstromprüfung, sowie zerstörende Prüfungen während und nach der Fertigung sichern die gleichmäßig hohe Güte der Schweißnaht.

Von Präzisionsstahlrohren werden zunehmend höhere Maßgenauigkeiten verlangt. Diese Forderungen können durch Kaltziehen der Rohre nach dem Schweißen erfüllt werden. Vor dem Ziehen werden die Rohre gebeizt, phosphatiert und gefettet. Beim Stopfenzug

(Skizze) bilden der Ziehring und der Stopfen einen konstanten Ziehspalt. Das durch den Ringspalt gezogene Rohr wird im Durchmesser und in der Wanddicke reduziert. Dabei wird die äußere und innere Rohroberfläche geglättet, das heißt, es liegen sehr niedrige Rauigkeitswerte vor, wie sie beispielsweise beim Einsatz für Stoßdämpfer und Federbeine gefordert werden.

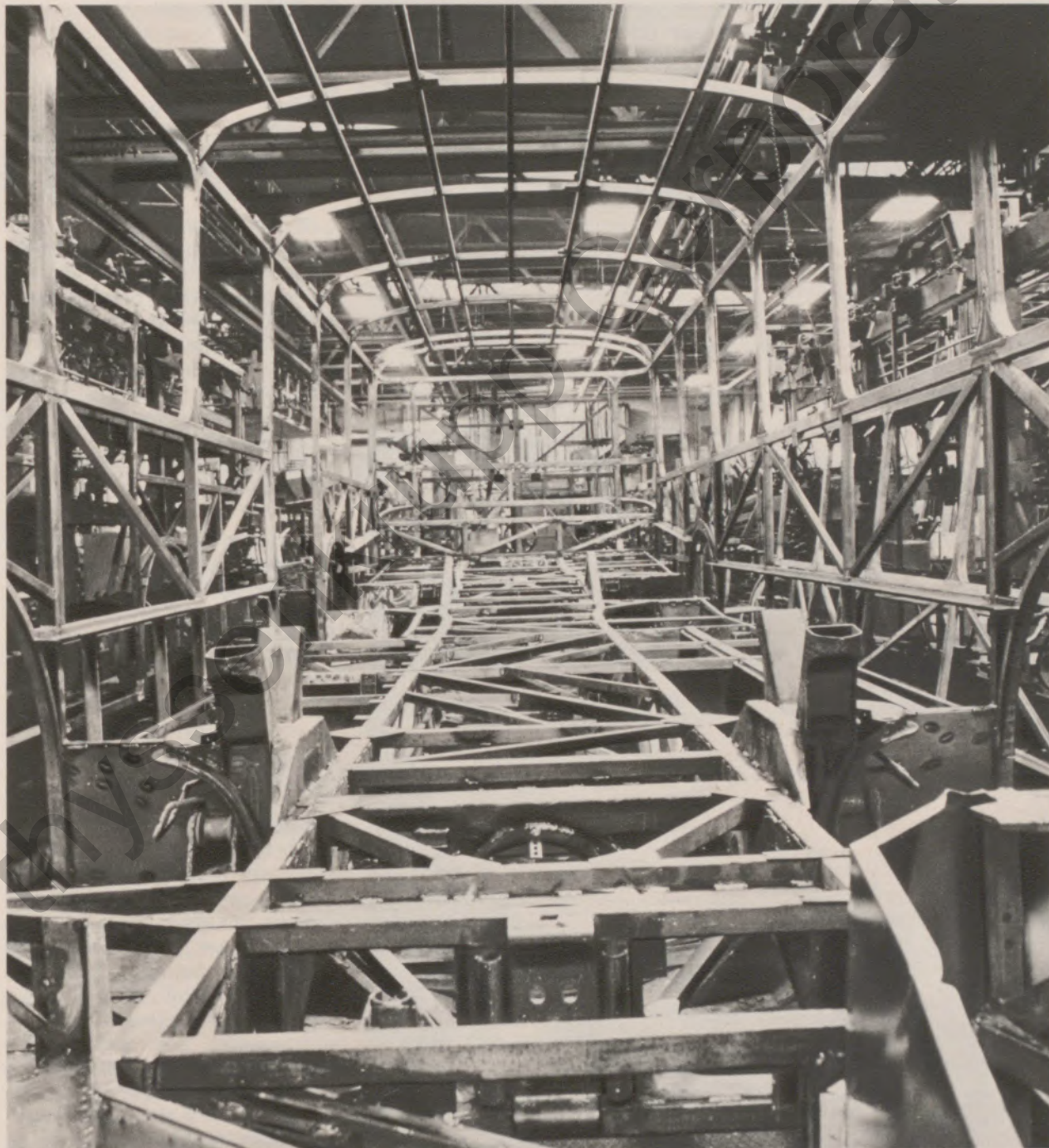
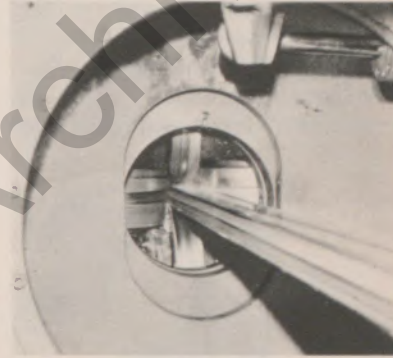
Oft müssen Rohre mehrfach gezogen werden, da die geforderten Toleranzen und Rauigkeitswerte nicht beim ersten Zug erreicht werden können. Bekanntlich entsteht beim Ziehvorgang im Rohr eine Kaltverfestigung. Je nach Einsatzzweck des Rohres bleibt diese bestehen oder wird durch normalisierendes Glühen abgebaut.

Im Karosseriebau, besonders bei Omnibusaufbauten, werden außer runden Rohren auch Rohre mit quadratischem oder rechteckigem Querschnitt sowie andere Profilrohrformen eingesetzt. Die Herstellung von Vierkantrohren in den Abmessungsbereichen, wie sie zum größten Teil in der Kraftfahrzeugindustrie verwendet werden, geschieht zumeist durch Kaltumformen des Rundrohres zum Vierkantrohr durch Profilwalzgerüste. Sonderprofile werden vorwiegend durch Kaltziehen hergestellt.



◀ Die durch den hochfrequenten Strom erwärmten Kanten des zum Rohr verformten Stahlbandes werden durch Walzendruck ohne Zusatzwerkstoff kontinuierlich widerstandspreßgeschweißt

▲ Beim Kaltziehen (Stopfenzug) wird das durch den Ringspalt gezogene Rohr im Durchmesser und in der Wanddicke reduziert



▲ Ein rundes Rohr (links) wird durch Profilwalzgerüste zum Vierkantrohr (rechts) kaltverformt

◀ Verarbeitung von Vierkantrohren beim Bau von Omnibussen



▲ Beidseitig aluminiumbeschichtete Stahlrohre (AS-Rohre) im Kraftfahrzeugbau

Sie tauchen immer häufiger auf – entlang der Bundesautobahnen, Autobahnzubringer und Bundesstraßen: Schallschutzwände. Zwischen ein und sieben Meter hoch fügen sie sich, meist grün gehalten, unauffällig in die Landschaft oder werden zu bestimmenden Flächen – immer aber verbergen sich hinter diesen Wänden einzelne Häuser oder Siedlungen, die nun kaum noch durch den Verkehrslärm belästigt werden.

Anspruch auf diese und andere Schutzmaßnahmen gegen den Lärm gibt dem Bürger das Bundes-Immissionsschutzgesetz von 1974. Nach einer Schätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen in Köln werden aufgrund dieses Gesetzes – je nach Bemessungsgrundlage – mehrere Milliarden DM für Schallschutzmaßnahmen und damit auch

Einführungsphase konnten innerhalb der letzten zwölf Monate nahezu 20 000 Quadratmeter Schallschutzelemente des „Systems Hoesch“ verkauft werden. Dabei wurde ein maßgeblicher Marktanteil gegen starken Wettbewerb erreicht.

Schallschutzelemente des „Systems Hoesch“ bestehen aus zwei Kaltprofilen, die zusammengeklappt ein jeweils fünf Meter langes hohlkastenförmiges Element ergeben, dessen der Straße zugewandte Seite gelocht ist, während die Rückseite eine geschlossene Fläche bildet (siehe Zeichnung). Der Schall dringt durch das Lochblech in das Element und stößt auf eine Dämpfungsplatte aus Mineralwolle. Die Mineralwolle ist unverrottbar und ergibt durch den Zusatz entsprechender Bindemittel eine stand-

und rüttelfeste, nicht zusammensinkende Platte. Beim Durchdringen dieser Platte werden die Schallwellen zum Teil vernichtet, zum Teil gelangen sie in den dahinterliegenden Hallraum. Die stabile geschlossene Rückwand reflektiert diesen Teil der Schallwellen und schirmt so das dahinterliegende Gebäude ab.

Die in Hagen-Kabel hergestellten Kaltprofile haben gegenüber den Werkstoffen Kunststoff oder Holz erhebliche Vorteile:

- Der Werkstoff Stahl ermöglicht Element-Spannweiten bis zu fünf Meter bei 145 Kilopond je Quadratmeter Windlast. Dadurch verringert sich die Zahl der Fundamente.
- Stahl bietet durch Stabilität weitestgehenden Schutz gegen mutwillige Beschädigung, zum Bei-

spiel sind die Elemente unbrennbar.

- Stahlstützen und Stahlelemente weisen gleiche Ausdehnungskoeffizienten auf. Verwerfungen und Schrumpfungen innerhalb der Wandfläche werden vermieden.

- Die Elemente können auf jede beliebige Länge bis rund zwölf Meter in Abhängigkeit von der statischen Anforderung geschnitten werden.

Den beim Stahl auftauchenden Korrosionsproblemen wurde durch eine Stückverzinkung mit mindestens 60 My Zinkauflage und einer hochwertigen Stücklackierung mit einer Schichtdicke von im Mittel 120 My begegnet.

Die bisher ausgeführten Objekte zeigen, daß mit Schallschutzelementen des „Systems Hoesch“ sehr

Große Erfolge für Schallschutzelemente „System Hoesch“

In diesen Tagen wurden Schallschutzwände „System Hoesch“ an der Bundesautobahn A 2 Duisburg-Neuenkamp und an der Autobahn A 45 (Sauerlandlinie) zwischen der B 1 und dem Anschluß an die Oberhausener Autobahn fertiggestellt.

Stahl schützt vor Lärm

für Schallschutzwände aufzuwenden sein.

Die Produktplanung von Hoesch machte den Profilbereich der Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte AG 1973/74 auf die Schallschutzwand als mögliches neues Hoesch-Produkt und auf den jungen und voraussichtlich stark wachsenden Markt für dieses Erzeugnis aufmerksam. So standen Produktidee und eine auf dem Markt nachprüfbare Nachfrage am Beginn eines für den Außenstehenden unsichtbaren Entwicklungsprozesses.

In diesem Falle galt es, ein marktfähiges Produkt aus Stahl zu entwickeln, das den vorhandenen Wettbewerbserzeugnissen aus Kunststoff und Holz mindestens gleichwertig, besser noch überlegen sein sollte. Die Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte AG betraten Neuland bei der Entwicklung der Schallschutzelemente bis zum einbaufertigen Endprodukt. Die Ansprüche der Käufer hinsichtlich Material und Wirksamkeit zu befriedigen, die Verarbeitungsbedingungen im erzeugenden Werk Hagen-Kabel und die Voraussetzungen für Vertrieb und Verkauf zu schaffen, verlangten von den Mitarbeitern der verschiedenen Bereiche Erfindungsgabe, Einsatz und Kooperationswillen.

Die gemeinsamen Bemühungen führten zum Erfolg: Nach einer sechsmonatigen Entwicklungs- und



gute Schalldämmungen erreicht werden können. Die Schallminderung unmittelbar hinter der geschlossenen Wand beträgt bis zu 20 dBA, im weitesten und ungünstigsten Abstand 10 bis 14 dBA. Dabei muß man wissen, daß eine Minderung des Schalles um 10 dBA als eine Halbierung des Lärms empfunden wird.

Man unterscheidet zwischen absorbierenden und reflektierenden

◀ An dieser Versuchsstrecke der Deutschen Bundesbahn werden mit Hilfe der Hoesch-Schallschutzwand auch Schallmeßversuche für künftige Neubau-strecken gemacht



◀ Am Autobahnzubringer in Neu-Ulm schützt „System Hoesch“ Anlieger auf beiden Seiten der Straße

Schallschutzwänden. Bei den absorbierenden – wie beschrieben – dringt der Schall in die Elemente ein und wird „vernichtet“. Reflektierende Schallschutzwände wirken hingegen wie eine Mauer: Die Schallwellen stoßen auf die geschlossene Wand und werden auf die gegenüberliegende Seite zurückgeworfen und erhöhen dort den Schallpegel. Die reflektierende Lösung kommt wegen der dichten Bebauung kaum zur Ausführung.

Im Werk Hagen-Kabel werden die

▼ An der Autobahn Sauerlandlinie; die 3,3 Meter hohe Schutzwand wird montiert. Die zu Kassetten

vorgebauten Elemente werden direkt vom Lkw mit einem Hebe-
kran in die Stützen eingeschoben



◀ In Bochum entsteht ein neuer Busbahnhof, vor dessen Lärm die umliegenden Gärten durch die Hoesch-Schallschutzwand geschützt werden

▼ Kurz vor der Autobahnbrücke über den Rhein bei Duisburg-Neuenkamp wurde eine reflektierende Schallschutzwand „System Hoesch“ errichtet



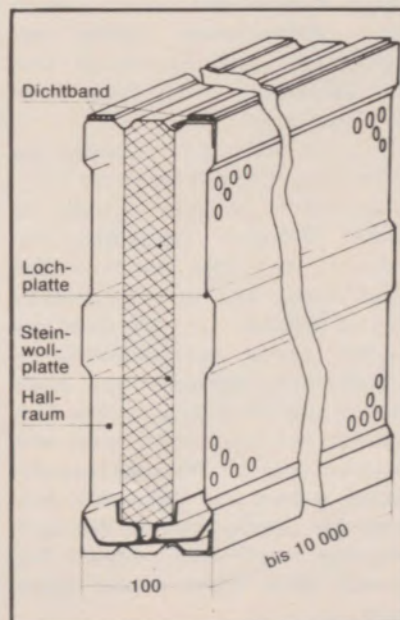
einzelnen Elemente zu Kassetten vorgebaut und können dann mit einem Hebekran direkt vom Lkw zeit- und arbeitssparend in die auf der Baustelle vorbereiteten Stützen eingeschoben werden. Dabei werden bis zu 300 Quadratmeter pro Tag verbaut.

Die leichte Montage und die Robustheit der Elemente des Schallschutzsystems Hoesch haben nicht nur innerhalb kürzester Zeit zu großen Erfolgen im Kampf gegen den Straßenlärm geführt, sondern diesem System auch innerhalb der Industrie viele Verwendungsmöglichkeiten im Lärmschutz erschlossen. Die Unbrennbarkeit der Systemkomponenten und die Anpassungsfähigkeit der Maße spielen dabei eine besondere Rolle.

Die Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte AG nahmen bei der Einführung des neuen Produktes die Fachberater vom Außendienst Spundwände der Hoesch Hüttenwerke in Anspruch. Durch die bestehenden Kontakte zu den in Frage kommenden Behörden konnte die Information über das neue Produkt schnell und reibungslos an die Zielgruppen herangetragen werden. Die darauf beim Werk eingehenden Rückfragen wurden von dort entweder schriftlich oder durch Beratung an Ort und Stelle geklärt. Da die Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte selbst auf den mit der Errichtung von Schallschutzwän-

den verbundenen Gebieten Stahlbau und Tiefbau nicht als Unternehmer auftreten, wurde die Einschaltung eines gegenüber den öffentlichen Auftraggebern auftretenden Generalunternehmers erforderlich. Dabei hat sich die Zusammenarbeit mit ausgewählten Firmen, die Systempartner genannt werden, bewährt. Das innerhalb dieser kleinen Gruppe sich aufbauende Know-how ist nicht zuletzt dem Werk und der öffentlichen Hand durch Kosten- und Preissenkungen bei Qualitätssteigerung zugute gekommen.

Paul-Günther Willems Jürgen Putsch



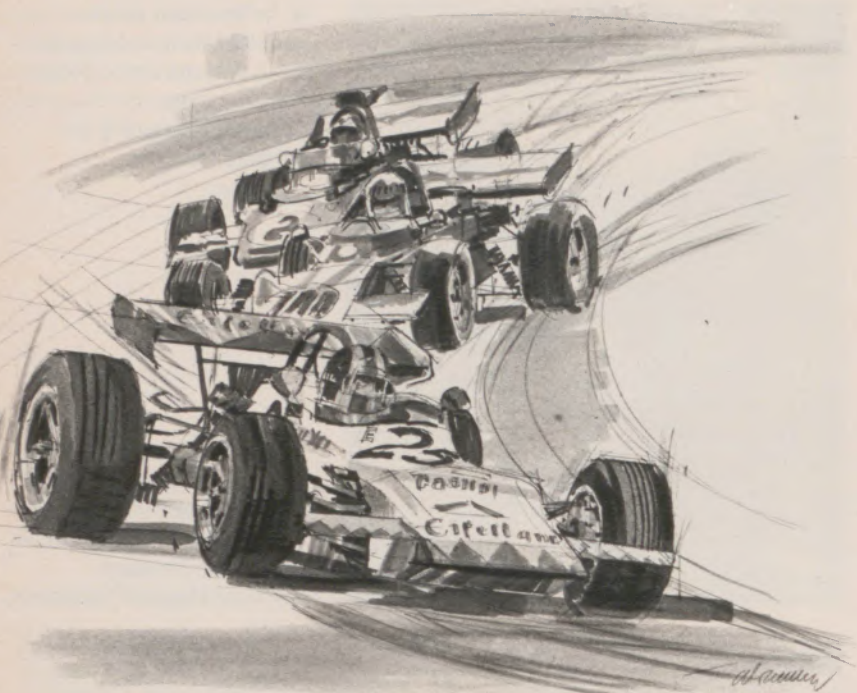
Karl-Ludwig Dieckerhoff im Aufsichtsrat der ESTEL NV und der Hoesch Werke AG



Zum Aufsichtsratsmitglied der ESTEL NV Hoesch-Hoogovens wurde als Nachfolger des am 13. März 1975 verstorbenen Karl-Heinz Troche (siehe Heft 4/1975) Karl-Ludwig Dieckerhoff bestellt. Durch Beschluß des Amtsgerichts Dortmund vom 27. Juni 1975 wurde Karl-Ludwig Dieckerhoff zum Aufsichtsratsmitglied auch der Hoesch Werke AG bestellt.

Karl-Ludwig Dieckerhoff, der am

9. Juni 1935 in Dortmund geboren wurde, ist geschäftsführendes Mitglied des Vorstandes der IG Metall. Nach seiner Ausbildung zum Industriekaufmann im Werk Phoenix war er als kaufmännischer Angestellter für unsere Hüttenwerke tätig. 1957 bis 1958 besuchte er die Sozialakademie Dortmund. 1965 wurde er Vorsitzender des IG Metall-Angestelltenausschusses in Dortmund. Im selben Jahr wurde er in den Betriebsrat des Werkes Phoenix und gleich zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Ins Jahr 1965 fiel auch seine Berufung in den Aufsichtsrat der damaligen Dortmund-Hörder Hüttenunion. Von 1970 bis 1973 gehörte er dem Aufsichtsrat der Hoesch Hüttenwerke AG an. 1972 wurde er Betriebsratsvorsitzender des Werkes Phoenix und Mitglied des Beirates der IG Metall. 1973 verließ er seine Heimatstadt und zog nach Frankfurt, nachdem er als geschäftsführendes Mitglied in den Vorstand der IG Metall berufen worden war.



Ergebnis eines wissenschaftlichen Versuchs mit Rennfahrern

Wenn Meister am Steuer wie Anfänger fahren

Schon geringe Mengen Alkohol reichen aus, um die Leistungsfähigkeit von routinierten und erwiesenermaßen weit überdurchschnittlichen Autofahrern beim Durchfahren von Kurven ganz erheblich zu beeinträchtigen: Dies ist keine Behauptung von übervorsichtigen Theoretikern, sondern durch einen praxisgerechten wissenschaftlichen Versuch bestätigt, über den wir hier berichten.

Dieter Gerlach, Assistent am Institut für Gerichtliche Medizin der Universität Münster, zeigte in einer hochinteressanten Serie von Testfahrten auf, wie Kurven zum Alptraum der „Promillefahrer“ werden, weil sie hier all das beweisen müssen, was sie infolge der Alkoholeinwirkung nicht mehr können: Geschwindigkeit, Entfernung präzise schätzen, den richtigen Bezugspunkt wählen, alle diese Werte wie ein Computer verarbeiten und in genau dosierte Bewegungen mit Lenkrad, Gas- und Bremspedal umsetzen. Denn der Alkohol macht's unmöglich, auch wenn man es selbst nicht wahrhaben will. In diesem Zusammenhang ist es besonders bemerkenswert, daß schon bei einer Blutalkoholkonzentration von weit unter 0,8 Promille (!) eine empfindliche Störung des Koordinationsvermögens erfolgt. Ein Punkt, den der Bundesverkehrsminister in seiner Aufklärungsmappe „Contra Promille am Steuer“ mit in den Vordergrund gestellt hat.

Für seinen Versuch hatte Dieter Gerlach Rennfahrer verpflichtet, also Männer, die durch Talent und

Training ihr Fahrzeug perfekt beherrschen und deren Können selbst bei herabgesetzter Fahrtüchtigkeit noch höher als das normaler Alltagsfahrer einzustufen ist. Doch selbst diese Profis am Volant mußten vor dem Alkohol kapitulieren, als sie bei Dunkelheit auf einer abgesperrten Rennstrecke ihre Testfahrten absolvierten. In die 300 Meter lange Versuchsstrecke war eine Spitzkurve von etwa 170 Grad eingebaut, die in beiden Richtungen durchfahren werden mußte. Als Orientierungshilfe für die acht Testfahrer waren Kurveneinfahrt, Scheitelpunkt und Kurvenende, wie auf Rennstrecken üblich, am Fahrbahnrand weiß markiert.

Um Vergleichswerte zu haben, mußten die acht „Testpiloten“ die Strecke mehrmals im nüchternen Zustand durchfahren. Die zweite Testserie fand bei einem Alkoholisierungsgrad von 0,41 bis 1,08 Promille statt. Kriterien waren die gefahrene Zeit, das Verhalten während der Fahrt, das von einem Beifahrer beobachtet wurde, und der Fahrstil in der Testkurve, über den drei Streckenposten Protokoll führ-

ten. Als die wichtigsten Ergebnisse der „Promillefahrten“ wurden dabei registriert:

Die erzielten Zeiten waren bis zu 35 Prozent schlechter, was in erster Linie auf Fahrfehler zurückzuführen war.

Die sogenannte „Ideallinie“ wurde nicht mehr getroffen. Häufig wurde zu spät in die Kurve eingefahren, mehrfach der Scheitelpunkt geschnitten, so daß nachträgliche Korrekturen notwendig waren.

Mindestens einmal geriet jeder Fahrer am Kurvenende über den markierten Fahrbahnrand hinaus. Der Hälfte der Fahrer unterlief dies sogar bei drei der vier Fahrten!

Als typische Fahrfehler kristallisierten sich unkontrolliertes Bremsen – offensichtlich in falscher Einschätzung der Ge-

schwindigkeit – und zu frühes oder zu spätes Schalten heraus. Fahrfehler also, wie sie vor allem Anfängern unterlaufen.

Aus den Angaben der Fahrer ließen sich noch eine Reihe weiterer interessanter Schlüsse ziehen. So wurden die Kurvenmarkierungen zwar gesehen, die Entfernung aber falsch eingeschätzt: „Die Markierung war viel schneller da als ich dachte.“ Darüber hinaus hatten fast alle beim Einfahren in die Kurve den Eindruck, der Scheitelpunkt sei nach innen gewandert. Deshalb wurde ein zu großer Radius gewählt, der ohne Korrekturen über den Fahrbahnrand hinausgeführt hätte. Gerade solche nachträglichen Korrekturen enden jedoch beim Alltagsfahrer häufig mit Schleudern des Fahrzeugs und anschließender „Landung“ im Straßengraben.

Für die Alltagspraxis bleibt die Erkenntnis: Wer nüchtern sein Fahrzeug schon weniger perfekt als Dieter Gerlachs Testpiloten beherrscht, wird unter Alkoholeinfluß noch mehr und entscheidendere Fehler machen, und sie nicht nur wegen seiner durchschnittlichen Fahrtechnik, sondern vor allem wegen der alkoholbedingten Ausfallerscheinungen nicht mehr korrigieren können. Wer auf Nummer sicher gehen will, sollte sich deshalb die Contra-Promille-Warnung Nummer 1 zu Herzen nehmen: Das zweite Glas kann schon zuviel sein...

Die Geschäftsentwicklung in der Koordinationsgruppe Stahl hat sowohl in Ijmuiden als auch in Dortmund infolge der weltweiten wirtschaftlichen Rezession und des damit verbundenen starken Rückgangs auf dem Stahlmarkt einen bisher nicht gekannten Tiefpunkt erreicht. Dies gilt nicht nur für den mengenmäßigen Absatz, sondern auch für das Verhältnis zwischen Kosten und Erlösen. Beim Verkauf der meisten Stahlprodukte müssen mehr oder weniger starke Verluste hingenommen werden. Die Rohstahlerzeugung sank im 2. Quartal 1975 auf weniger als 80% des in 1975 erreichten Niveaus.

Demgegenüber sind die Ergebnisse der Koordinationsgruppen Stahlverarbeitung und Handel positiv.

In der Koordinationsgruppe Diversifikation, vor allem in den Sektoren Bauwirtschaft und Aluminium, leiden mehrere unserer Beteili-

Im bisherigen Verlauf des Geschäftsjahres 1975 sehen wir uns täglich aufs neue mit den Schwierigkeiten konfrontiert, die sich für uns wie für die gesamte deutsche Wirtschaft aus dem abrupten und drastischen Rückgang der Nachfrage auf den Exportmärkten seit Herbst 1974 ergeben. Diese Entwicklung gilt ganz besonders für die Stahlindustrie. Die Ursache dieser Entwicklung ist eine weltweite Rezession, die keines der westlichen Industrieländer und kaum einen Wirtschaftsbereich unberührt gelassen hat.

Die Stahlindustrie konnte im ersten Quartal 1975 noch von den hohen Auftragsbeständen zehren, die sich in der Zeit des allgemeinen Stahlbooms auf dem Weltmarkt angesammelt hatten, sie sind inzwischen stark zusammengeschrumpft. Gleichwohl war der Gesamtumsatz des Hoesch-Bereichs im ersten Halbjahr 1975 mit 4,4 Milliarden DM nur um 2,6 Prozent geringer als in der gleichen Zeit des Vorjahres, da der Umsatzrückgang im Stahlbereich (-8 Prozent) durch höhere Umsätze in den Bereichen Verarbeitung (+1,5 Prozent) und Handel (+0,6 Prozent) zum Teil ausgeglichen werden konnte. Der Fremdsatz der

Über die wirtschaftliche Lage und Entwicklung des Unternehmens

ESTEL im 2. Quartal 1975

gungsgesellschaften stark unter der allgemein schlechten Konjunktur.

Infolge der geschilderten Entwicklung hat ESTEL im 2. Quartal 1975 einen Verlust von hfl 50,2 Mill. erlitten. Der im 1. Halbjahr 1975 aufgelaufene Verlust beträgt hfl 22,5 Mill. Der Umsatz sank gegenüber dem 1. Quartal 1975, in dem noch eine Anzahl in 1974 gebuchter Aufträge auszuliefern waren, um hfl 199,0 Mill., d. s. 8,5%.

Die Belegschaft konnte seit Ende 1974 durch natürliche Abgänge um 1300 Mann verringert werden. Überstunden wurden fast völlig abgebaut. In einigen Betrieben wurde Kurzarbeit eingeführt.

Aufgrund des heutigen Auftragsbestandes und der schlechten Marktlage erwarten wir, daß die Ergebnisse des 3. Quartals 1975 sicherlich noch keine Verbesserung gegenüber dem 2. Quartal zeigen werden.

Konsolidierte Ergebnisübersicht ESTEL NV (in Mill. hfl)

	2. Quartal 1975	1. Quartal 1975	4. Quartal 1974	3. Quartal 1974	2. Quartal 1974
Umsatz (Netto-Fremdumsatz)	2155,7	2354,7	2670,9	2639,3	2545,5
Abschreibungen	126,8	127,5	123,3	128,8	127,7
Übrige Aufwendungen	2145,5	2165,2	2438,8	2310,4	2237,0
	<u>2272,3</u>	<u>2292,7</u>	<u>2562,1</u>	<u>2439,2</u>	<u>2364,7</u>
Betriebsergebnis	-116,6	62,0	108,8	200,1	180,8
Erträge aus nicht konsolidierten Beteiligungen	24,3	6,2	5,0	9,0	11,0
Zinsen (Saldo)	- 36,0	- 37,3	- 30,0	- 40,1	- 42,4
Außerordentliche Erträge und Aufwendungen (Saldo)	20,1	5,8	16,3	1,4	8,7
Ergebnis vor Steuern	-108,2	36,7	100,1	170,4	158,1
Steuern auf das Ergebnis	58,0	- 9,0	- 35,3	- 75,4	- 70,5
Reinergebnis	- 50,2	27,7	64,8	95,0	87,6
Betriebsergebnis in % vom Umsatz	-5,4	2,6	4,1	7,6	7,1

Erzeugung (in 1000 Tonnen)	2. Quartal 1975	1. Quartal 1975	4. Quartal 1974	3. Quartal 1974	2. Quartal 1974
Roheisen	1835	2231	2400	2377	2327
Rohstahl	2350	2865	3070	3023	2947
Walzstahl (konsolidiert)	1846	2119	2330	2573	2543
	<u>30. 6.</u>	<u>31. 3.</u>	<u>31. 12.</u>	<u>30. 9.</u>	<u>30. 6.</u>
Belegschaft	76 300	77 300	77 600	77 600	76 500

Die Entwicklung im Hoesch-Bereich

Hoesch Werke AG war mit 3,05 Milliarden DM lediglich um 0,8 Prozent geringer als in der Vorjahreszeit.

Zur Lage der deutschen Stahlindustrie insgesamt ist zu sagen, daß Anzeichen für eine baldige Wende in der Stahlkonjunktur vorerst weder im Inland noch auf den Auslandsmärkten zu erkennen sind. Der Exportanteil, der 1974 36 Prozent betrug, machte im ersten Halbjahr 1975 nur noch 29 Prozent aus. Der Rückgang der Exportaufträge war mit 44 Prozent erheblich stärker als der Auftragszugang aus dem Inlandsmarkt mit etwa 23 Prozent. Die Aufträge aus den USA gingen sogar um 68 Prozent zurück. Besonders beunruhigend ist der Importanteil, der wieder auf 35 Prozent anstieg; bei Feinblechen beträgt er sogar 51,6 Prozent.

In Anbetracht dieser Situation hat die EG-Kommission empfohlen, die Rohstahlproduktion für die Monate Juni bis September im Durchschnitt der EG-Länder einzuschränken. Für die Bundesrepublik beträgt die Einschränkung 22,2 Prozent. Es sieht aber ganz danach aus, daß diese Empfehlung unzu-

reichend sein dürfte.

In der Bundesrepublik haben sich im Juni gegenüber dem Vormonat die Inlandsaufträge für Walzstahl insgesamt um 32 Prozent erhöht, während die Exportaufträge nochmal um 17 Prozent zurückgingen. Diese Entwicklung ist vornehmlich auf das Auslaufen des Gesetzes zur Investitionsförderung zurückzuführen. Allgemein wird erwartet, daß nach Ablauf der Urlaubszeit die für das Inlandsgeschäft schon in den letzten Monaten beobachtete Marktstabilisierung in eine leichte Belebung umschlagen wird, die aber nicht für eine entscheidende Tendenzwende der gesamtwirtschaftlichen Situation ausreichen dürfte.

Bei der gegenwärtig labilen Marktlage sehen wir uns nicht im Stande, eine Vorhersage über den Verlauf des 4. Quartals zu machen. Auf keinen Fall rechnen wir kurzfristig mit einem wesentlich stärkeren Auftragszugang für unsere Hüttenwerke.

Etwas günstiger als im Stahlbereich verlief die Entwicklung in einigen Produktbereichen unserer Verarbeitung. Dies gilt sowohl für die Beschäftigung wie für die Er-

tragssituation. Damit wird die Bedeutung deutlich, die eine eigene breite Stahlverarbeitung für ein Stahlunternehmen in Zeiten schwacher Stahlkonjunktur hat.

Die Lage der stahlnahen Verarbeitungszweige, wie beispielsweise der Flachbereich der Siegerlandwerke, leidet unter den gleichen ungünstigen Marktverhältnissen im In- und Ausland wie die Hüttenwerke. Im Bauteilbereich und im Stahlbau ist dagegen die Beschäftigung bis Ende dieses Jahres gesichert. Auch der Flachbereich der Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte wird in den nächsten Monaten ohne Kurzarbeit nicht auskommen. Dagegen ist in Hohenlimburg-Schwerte der Federnbereich sowohl für Pkw wie für Nutzfahrzeuge gut beschäftigt. Die Abrufe der Automobilindustrie für Pkw-Federn haben deutlich und nachhaltig zugenommen.

Auch bei den Röhrenwerken hatten wir bisher keine nennenswerten Beschäftigungsprobleme. Vor allem das Großrohrwerk war bei guten Erlösen und entsprechenden Erträgen gut beschäftigt. Die rückläufige wirtschaftliche Entwicklung hat

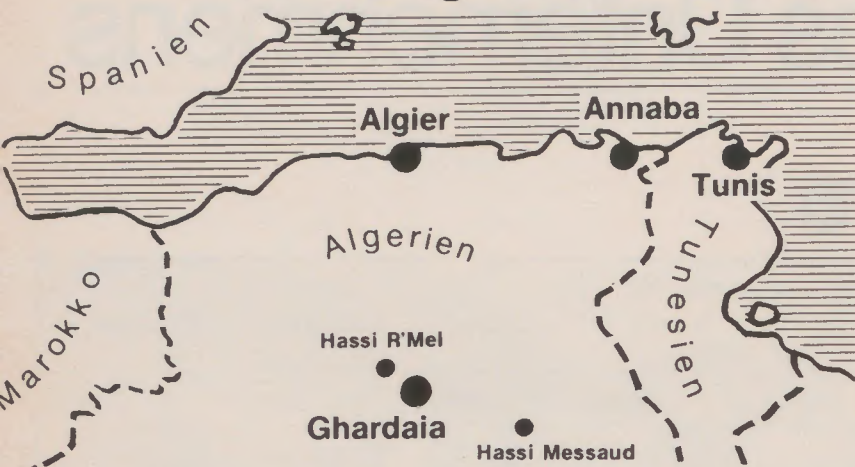
allerdings dazu geführt, daß große Projekte für Erdöl- und Erdgasleitungen zwar nicht aufgegeben aber verschoben worden sind, so daß sich hier gegen Ende des Jahres Schwierigkeiten für die Beschäftigung ergeben könnten.

Rothe Erde-Schmiedag wie Schwinn haben nach wie vor keine Beschäftigungssorgen. Hier sehen wir auch für die nächste Zeit keine Schwierigkeiten. Dies gilt vor allem auch für die Maschinenfabrik Deutschland, deren Auftragsbestand die volle Beschäftigung bis in das Jahr 1977 hinein sichert. Die Liefertermine können im übrigen nur bei erheblicher Mehrarbeit eingehalten werden.

Auch der Handel, der gegenüber dem Vorjahr eine leichte Umsatzsteigerung zu verzeichnen hat, lebt im Export noch von den Auftragsbeständen, mußte aber einen empfindlichen Erlös- und Ertragsrückgang hinnehmen.

Die Entwicklung des Inlandsmarktes läßt sich noch nicht übersehen, da die Urlaubszeit und die Betriebsferien gerade erst vorüber sind.

Hoesch baut neues Spiralrohrwerk
in der algerischen Sahara



Land, Stadt und
Menschen im
M'zab – foto-
grafische Ein-
drücke eines
Hoesch-Mitarbei-
ters



Rohre aus der Wüste



In der algerischen Sahara steigt die Quecksilbersäule in den vier Sommermonaten auf fast 50° Celsius. Doch Schatten ist nur in den Oasen zu erwarten, denn hier wachsen rund 270 000 sorgsam gehegte Palmen. Sie werden aus 3 000 Brunnen bewässert.

Hier im M'zab, einem achtzehn Kilometer langen Tal, eingebettet in die weite Fläche der algerischen Sahara, deren Monotonie und triste Verlassenheit den plötzlichen Anblick grüner Palmenhaine nicht im entferntesten erahnen lassen, fanden im 11. Jahrhundert die Mosabiten Zuflucht.

Diese mohammedanische Sekte, die heute rund 100 000 Köpfe zählt, entwickelte unter unendlichen Mühen das karge, unwirtliche Stück Wüste zu einer grünen Oase. Sie bauten insgesamt fünf Städte, die



sich, durchsetzt von vier großen Palmengärten, das Tal entlangziehen.

Die Mosabiten sind seit eh und je als geschickte Händler und Verfertiger von schönen Teppichen und Burnussen bekannt – die prächtigen Teppiche des M'zab werden selbst in New York, Paris oder London zum Kauf angeboten. Heute arbeiten sie mehr und mehr auch im aufblühenden Tourismus und in der Industrie, die nunmehr sogar diese Wüstenregion erreicht hat.

Ghardaia, die Hauptstadt des M'zab, 550 Meter über dem Meer gelegen, Durchgangsstation und wichtiger Handelsplatz, ist über die gut ausgebaute Nationalstraße 1 mit dem 600 Kilometer weiten Algier verbunden. Lkw und Kraftwagen garantieren der Bevölkerung eine regelmäßige Versorgung.

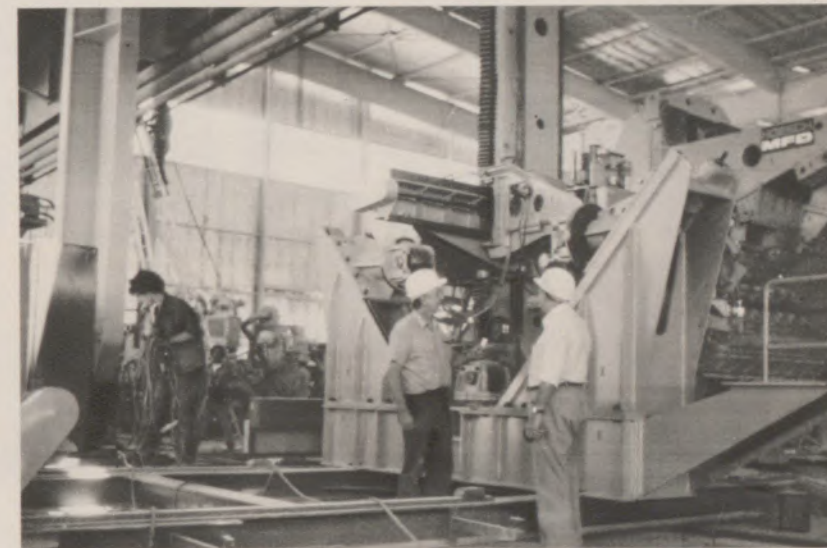
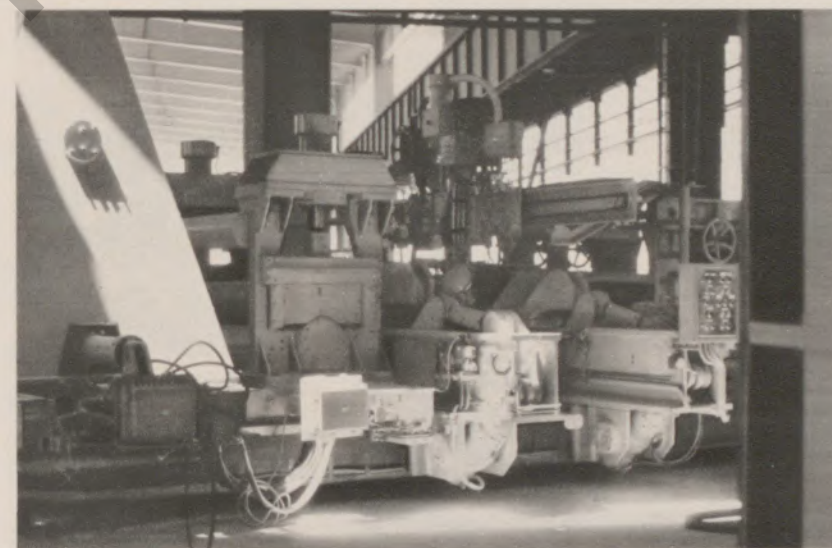
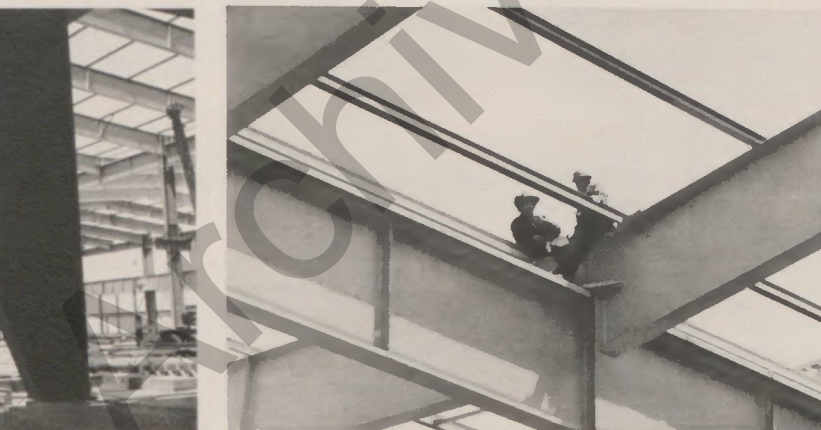
Ghardaia, die aus einer Moschee und den vielfarbigen Kuben der Häuser zusammengesetzte Stadt, wurde Standort eines Spiralrohrwerkes, dessen Produkte helfen



sollen, künftig schneller und in größeren Mengen als zuvor, Gas und Öl zur Küste zu transportieren.

Zwei Gründe waren für die Wahl Ghardaia ausschlaggebend: Die Stadt liegt zwischen den Erdgas- und Erdölquellen von Hassi R'mel und Hassi Messaoud und die Bemühungen der Regierung um Verbesserung der sozialen Verhältnisse. Dem Staat ist daran gelegen, die Kopflastigkeit des Küstenstreifens abzubauen und im ganzen Land moderne Arbeitsplätze zu schaffen.

Das Spiralrohrwerk wurde unweit der Stadt und des Tales innerhalb



der höhergelegenen Steinwüste errichtet. Zuerst mußten Fundamentgruben in mühseliger Arbeit in das harte Gestein gesprengt werden, dann wurden die Produktionshallen hochgezogen, in denen nun die Rohrmaschinen montiert werden. Das Werk hat eine eigene Wasserversorgung. Seine Inbetriebnahme steht unmittelbar bevor.

Den Auftrag zur Planung, Lieferung und Montage des kompletten Spiralrohrwerkes im Werte von über 40 Millionen DM hat die Hoesch Handel AG von der algerischen Société Nationale des Sidérurgie erhalten. Das neue Spiralrohrwerk mit einer Jahreskapazität von weit über 100 000 Tonnen, wird Rohre



mit einem maximalen Durchmesser von 64 Zoll und einer Wandstärke von maximal 20 Millimeter fertigen.

In Ghardaia wird das zweite Spiralrohrwerk arbeiten, das Hoesch an die Société Nationale de Sidérurgie nach Algerien geliefert hat. Das erste, ähnlich große Spiralrohrwerk in der Nähe von Annaba, hat bereits im Jahre 1969 die Produktion aufgenommen und inzwischen rund 400 000 Tonnen Spiralgroßrohre hergestellt (siehe Heft 8/1969).

Das Neue am Spiralrohrwerk Ghardaia liegt vor allem darin, daß hier zum erstenmal die Tendenz zur schlüsselfertigen Lieferung durch die Hoesch Handel AG deutlich wird.

Die Stahlkonstruktion der Hallen stammt von den Hoesch Siegerlandwerken, die Rohrwerksmaschinen von der Hoesch Maschinenfabrik Deutschland und das Know-how von den Hoesch Röhrenwerken. Ergänzende Anlagen, wie Laufkrane, Werkzeugmaschinen und eine Innenepoxieranlage wurden ebenfalls über die Hoesch Handel AG geliefert, die auch die kaufmännische Koordination für das Gesamtprojekt durchführte.

Das Spiralrohrwerk entsteht – zuerst die Hallenkonstruktion, dann der Einbau der Maschinen

Wer?

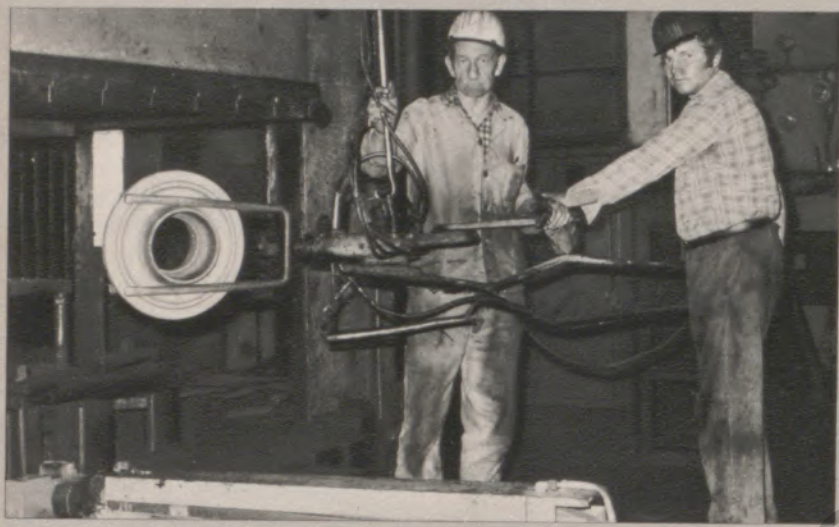
Heinz Kutzke, 64, Betriebsschlosser im Werk Eckesey der Hoesch Rothe Erde-Schmiedag AG und seit 1973 bei Hoesch – er verzeichnet bisher sieben prämierte Verbesserungsvorschläge –, und Manfred Krämer, 34, Schmied im Werk Eckesey und seit 1962 bei Hoesch – er machte bislang drei ausgezeichnete Verbesserungsvorschläge –, haben gemeinsam eine weitere Idee verwirklicht

Warum?

Heinz Kutzke und Manfred Krämer störte es, daß die Lkw-Radnaben zwischen den Arbeitsgängen „Abgraten“ und „Aufweiten“ gewendet werden mußten und daß dazu ein zweiter Mitarbeiter erforderlich war

Wie?

Heinz Kutzke und Manfred Krämer konstruierten und bauten eine Wendegabel, mit der das Werkstück sofort nach dem Abgraten aufgenommen und gewendet wird. Dadurch ist der bisher zusätzlich erforderliche zweite Mitarbeiter für andere Arbeiten frei geworden



Wer?

Johannes Liebscher, 49, Schlosser in der Hauptwerkstatt der Hoesch Röhrenwerke AG Hamm und seit 1964 bei Hoesch, hat bisher sieben prämierte Vorschläge gemacht

Warum?

Johannes Liebscher fiel auf, daß Rohre mit größerem Durchmesser manchmal von einem Rollgang im Bereich der Extruderanlage herabfielen

Wie?

Johannes Liebscher brachte auf jeder Rollgangrolle zwei zusätzliche „Messerscheiben“ auf, so daß jetzt auch dickere Rohre fest aufliegen



Der kluge Mann schlägt vor

Gesellschaften	Eingereichte Verbesserungsvorschläge	Eingereichte Verbesserungsvorschläge je 1000 Beschäftigte	Eingereichte Verbesserungsvorschläge	Eingereichte Verbesserungsvorschläge je 1000 Beschäftigte	Summe der Geldprämien für prämierte Verbesserungsvorschläge
Nach Vorschlagshäufigkeit geordnet	August 1975		Juli 1975		Jan. 1975 bis Aug. 1975
Hoesch Packband GmbH	7	14,4	13	26,8	4 225
Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte AG	80	13,5	106	17,8	97 162
Hoesch Röhrenwerke AG	15	6,5	15	6,5	26 464
Hoesch Hüttenwerke AG	55	2,1	71	2,7	305 535
Hoesch Werke AG Hauptverwaltung	2	1,3	–	–	285
Hoesch Siegerlandwerke AG	5	1,2	11	2,7	14 252
Hoesch Rothe Erde-Schmiedag AG	3	0,9	6	1,7	20 673
Hoesch Brennstoffhandel GmbH	–	–	–	–	–
Schwinn AG	–	–	–	–	1 885
Schrottverwertung Celle GmbH	–	–	–	–	2 467
Dittmann & Neuhaus AG	–	–	–	–	–
Blefa AG	–	–	1	1,6	2 444
Hoesch Maschinenfabrik Deutschland AG	–	–	–	–	2 883
Hoesch Handel AG	–	–	–	–	–
Hoesch Konzern	167	3,4	223	4,5	478 275

Retten Kinder Museen? Retten Museen Kinder?



Familienexkursion zur Erdgeschichte
von Nordrhein-Westfalen.
Bei Suttrop im Sauerland wird eifrig
nach Quarzkristallen gesucht.

Museum – etwas von Muff, Staub und Langeweile klingt mit. Doch der Klang täuscht. Kaum eine kulturelle Einrichtung ist so wenig museal wie gerade die Museen. Und speziell in Dortmunder Museen geht es höchst lebendig zu. Ein Beispiel dafür gibt der folgende Aufsatz von Dr. Wolfgang Homann, dem Leiter des Dortmunder Naturkundemuseums. Er spricht eine bislang weitgehend unbekannte Seite der Museums-Arbeit an: die Angebote an Kinder und Jugendliche. Angebote, die auch für die Kinder unserer Leser gelten.

„Darf ich Ihr Museum angucken?“ Zaghaft wendet sich ein Zehnjähriger an den Museumspfortner, nachdem er erkannt hat, daß an dieser gewichtig in der Pfortnerloge sitzenden Respektperson ohnehin nicht unbemerkt vorbeizukommen ist. „Jawohl, du darfst: Parterre und im 1. Stock. Aber nichts anfassen!“ Den letzten – betont gesprochenen Satz hört unser junger Besucher schon nicht mehr, froh darüber, der prekären Situation glimpflich entronnen zu sein. Eine andere Szene: Drei vier- bis fünfjährige Knirpse reißen sich an der Eingangstür von ihren Müttern los, stürmen lautstark am Pfortner vorbei auf „Ihr“ Kindermuseum und machen ihrem Unmut Luft, als sie die Tür noch verschlossen finden. Ein Fünfzehnjähriger schließlich wird erst unmittelbar vor dem Zimmer des Museumsdirektors von der Sekretärin abgefangen, als er sich „mal eben“ ein irgendwo gefundenes Mineral bestimmen lassen will.

Drei Bilder aus dem Alltagsleben des Dortmunder Naturkundemuseums – verschiedenartig und voller Gegensätze, herausgegriffen aus einem Prozeß des Lernens und Umdenkens, dem wir alle, Erwachsene und Erzieher wie auch unsere Kinder unterworfen sind.

Kinder – gleichberechtigt in den Museen

Kinder- und Jugendarbeit in den Museen – eine Neuheit? Oder ein Rettungsanker der Museen zur Überwindung stagnierender oder rückläufiger Besucherzahlen? Nichts von allem! Kinder haben zu allen Zeiten die Museen bevölkert, als Einzelbesucher, zusammen mit den Eltern oder als Schulklassen – oft nur der Besucherstatistik wegen geduldet und am Eingang mit den bereits zitierten Ratschlägen bedacht, oder – als rühmliche Ausnahme – von weitsichtigen Museumsleitern ernsthaft in die Museumsarbeit einbezogen.

Ein Prozeß des Umdenkens setzte vor fünf bis sechs Jahren ein. Überaltete Repräsentation, wachsende Kritik und sinkende Besucherzahlen waren unüberhörbare Alarmzeichen. Hinzu kam, daß sich auch Lehrer wieder des pädagogischen Wertes der Museums-schätze bewußt wurden. Die Museen erkannten ihre Chance und nutzen sie. Die heiligen Hallen wurden zu Stätten der Begegnung, zu Zentren der Information, in denen auch junge Besucher ernstgenom-

men werden und ein gleichberechtigtes Bildungsangebot erwarten können. Kinder haben ein Anrecht auf eigene Museumsprogramme, und kein Museum von Rang verzichtet heute darauf, durch Kinderausstellungen und Jugendantgebote um junge und jüngste Besucher zu werben. Das Spektrum der Aktivitäten reicht hierbei von den traditionsgebundenen Kinderführungen über Kurse bis zu Museumsferien. Kinder sind auf dem besten Wege, neben den Erwachsenen als gleichberechtigte Besucher und Benutzer in den Museen anerkannt zu werden. Mit dieser Tatsache haben sich die Museums-träger ebenso auseinanderzusetzen wie die im internen Museumsbereich in Ehren ergrauten Aufseher, denen es noch immer sichtliche Überwindung kostet, auf die Ermahnung „Nichts anfassen!“ zu verzichten.

Unwillkürlich fragt man, ob es sich hier um Initiativen einzelner handelt, oder ob sich ein Gesinnungswandel in unserer Gesellschaft vollzieht. Eine Renaissance der Jugendbewegung etwa ist nirgends festzustellen, noch sind Ansätze für eine staatliche Lenkung der Jugendorganisationen zu erkennen. Liegt nicht ein unerklärbarer Gegensatz in der Tatsache, daß Jugendkriminalität und Drogenabhängigkeit Minderjähriger im gleichen Zeitraum erschreckend zugenommen haben, indem die Museen (und auch die Theater) ihre Jugendangebote entwickelt haben? Erkennen die Museen die Zeichen der Zeit oder greifen sie zum Rettungsanker Kinder? Holen sie sträflich Versäumtes nach, handeln sie vorausschauend – weitsichtig, oder kämpfen sie einen aussichtslosen Kampf auf verlorenem Posten?

Die vordringlichste Aufgabe aller Museen ist die Bewahrung, Vermehrung und Präsentation von Kulturwerten, für Naturkundemuseen sinngemäß von Naturschätzen. Die Darstellung hat für breiteste Bevölkerungsgruppen in ansprechender, zeitgerechter Form unter Einbeziehung von aktuellen Gegenwartsproblemen zu erfolgen. Hieraus ergibt sich, daß die Museen keine ausschließliche Bildungsstätte für Erwachsene sind, und die Besucherstatistiken zeigen dann auch, daß fünfzig bis siebzig Prozent aller

Museumsbesucher Kinder und Jugendliche sind.

Selbstkritische Fragen

Welche Voraussetzungen befähigen die Museen heute zur Kinder- und Jugendarbeit, und welche Zielvorstellungen sind damit verbunden? Sind die Museen räumlich, personell und finanziell auf die Kinderarbeit eingestellt? Stellen die Angebote eine wirkliche Ergänzung zur Schule, zum Elternhaus, zu den Bemühungen von Jugendämtern, Kirchen und Jugendverbänden dar? Stehen die Programme schließlich chancengleich Kindern aller Bevölkerungsschichten offen, oder ist es nicht wieder nur eine privilegierte Schicht, die Teilnehmergebühren und Unkosten aufbringen kann und damit alleiniger Nutznießer ist.

Sind nicht alle Programme Experimente mit oder auf Kosten unserer Kinder, deren Ausgang zweifelhaft oder zum Scheitern verurteilt ist, die letztlich nur das vordergründige Ziel haben, die Zahl der Museumsbesucher zu erhöhen.

Fragen, auf die sich noch keine allgemeingültigen Antworten finden lassen, will man sich nicht auf die Auswertung von Einzelinitiativen mit mehr oder weniger spektakulärer Werbung verlassen.

Praxis im Dortmunder Naturkundemuseum

Wie sieht die Kinder- und Jugendarbeit heute in der Praxis des Dortmunder Naturkundemuseums aus?

Das Angebot umfaßt Programme für Besucher zwischen vier und siebzehn Jahren. Das Kindermuseum im Kellergeschoß steht Vorschulkindern zwischen vier und fünf Jahren und Kindern der ersten Klasse bis zum siebten Lebensjahr zur Verfügung. In viermonatigen Kursen mit jeweils zwölf festangemeldeten Teilnehmern (Kursgebühr 28,00 DM) stehen einmal wöchentlich Naturkundethemen auf dem Programm, geleitet von einer freiberuflich tätigen Kindergärtnerin. Themen wie „Der Herbst“ oder „Unsere Haustiere“ gehören ebenso zum Programmangebot wie der Experimentalunterricht zum Thema „Luft“ oder „Hebel, Seil und Rolle“.

Den Kinderführungen mit stetig wechselnden Themen können sich einmal im Monat Kinder aller Altersgruppen anschließen. Besonders beliebt sind Blicke hinter die Kulissen, in die Magazine und Werkstatträume des Museums.

Im Kinderleseraum (1. Obergeschoß) finden Kinder zwischen vier und vierzehn Jahren ein sortiertes Bücherangebot. Auch die jüngen-



▲ Höhlen-Ausgrabungskurs in Erdbach im Dillkreis

► Kinder-Feriennachmittag im Naturkundemuseum. Modellierarbeiten mit Ton machen allen Altersgruppen Spaß

▼ Ein Blick durch die Stereomikroskope im neuen Kursraum des Naturkundemuseums



sten Besucher benötigen keine erhöhten Sitzkissen auf den Stühlen: Kindermobiliar ist vorhanden.

Für die gleiche Altersgruppe finden im Sommerhalbjahr Feriennachmittage mit Mal-, Bastel- und Modellierarbeiten, Nonstop-Filmvorführungen und Quizveranstaltungen statt.

Ab sechs Jahren kann jedes Schulkind an den Familien-Bus-Exkursionen zur Erdgeschichte von Nordrhein-Westfalen teilnehmen; bis zum zehnten Lebensjahr in Begleitung Erwachsener, darüber ohne familiäre Aufsicht (Unkostenbeitrag 12,00 DM). Für zehn- bis vierzehnjährige Jungen und Mädchen konnten im November 1974 die ersten Mikro-



▲ Dr. Homann bietet einen Blick hinter die Kulissen: Kinderführung durch die mineralogische Magazinsammlung

pierkurse im neu eingerichteten Kursraum des Museums beginnen, geleitet von einer freiberuflich tätigen Medizinerin. In den kleinen Arbeitsgruppen mit jeweils acht Teilnehmern besitzt jeder einen festen Arbeitsplatz mit einem Stereomikroskop. Wegen der starken Nachfrage liefen ab Januar 1975 Parallelkurse von jeweils drei Monaten Dauer (Kursgebühr 30,00 DM). Für die gleiche Altersgruppe begannen in diesem Jahr zusätzliche Kursangebote zu den Themen „Fotografieren“, „Entwickeln“, „Vergrößern“ und „Jugend forscht“.

Als Leckerbissen besonderer Art hat sich der bisher viermal durchgeführte Ferienaushubkurs erwiesen. Für zwei bis drei

Tage wurden jeweils zwölf Teilnehmer zwischen dreizehn und siebzehn Jahren in die Technik der Ausgrabung von eiszeitlichen Großsäugetieren in einer Höhle des Dillkreises eingewiesen (Kursgebühr 20,00 DM).

Vorwiegend Schüler gehören zu den ständigen Besuchern der monatlichen Treffen der Schmetterlingssammler, der Sammler von Mineralien und Versteinerungen, oder der Abendführungen. In Einzelfällen haben besonders interessierte Schüler und Lehrlinge bei Fundbergungsarbeiten in den Baugruben der Dortmunder Stadtbahn oder bei Arbeiten in den Magazinsammlungen mitgeholfen.

Appell an die Stadtverwaltung

So erfreulich die Arbeit mit Kindern und Jugendlichen sein kann – anerkannt von Kulturpolitikern und Presse – so schwerfällig stellt sich oft der Verwaltungsapparat jeglichen Bemühungen einer modernen Jugendpädagogik im Museum entgegen. Man denke nur an den hinreichend bekannten Kampf des Dortmunder Naturkundemuseums um einen eigenen Jugendetat und an die in der Öffentlichkeit als unsozial kritisierten Gebühren für die Teilnehmer an



▲ „Rolle, Seil und Flaschenzug“ – Thema eines Nachmittages im Kindermuseum

◀ Vorweihnachtliche Bastel- und Werksarbeiten im Kindermuseum

▼ Teilnehmer am Jugendkurs „Fotografieren“



in unseren Strafvollzugsanstalten wieder eingespart werden.

Bei allen so erfolgreich begonnenen Versuchen berechtigen die erzielten Erfolge nicht zum Ausruhen, reichen die Programmangebote noch längst nicht aus.

Die einmalige Teilnahme eines Kindes an einem Kurs oder Ferienprogramm gleicht dem berühmten Tropfen auf den heißen Stein. Aufbau- und Anschlußprogramme müssen den weiteren Kontakt sicherstellen. Hierbei braucht keineswegs von der unerwiesenen These ausgegangen zu werden, daß die teilnehmenden Kinder auch die erwachsenen Museumsbesucher von morgen sind. Bleiben wir bei der Gegenwart. Wo werden

in den Museen Kursräume eingeplant, die es ganzen Schulklassen ermöglichen, sich des reichhaltig vorhandenen Anschauungsmaterials zu bedienen? Wo bleiben Programme für Heimkinder, für körperlich behinderte Kinder, für Kinder von Gastarbeitern? Wer plant beim Bau eines Museums einen Kindergarten oder beaufsichtigten Spielplatz ein? Wer schließlich denkt an die Jugendlichen in unseren Strafvollzugsanstalten, die oft nur mangels sinnvoller Möglichkeit zur Freizeitgestaltung mit dem Strafgesetzbuch in Konflikt kamen? Manche Straftat wäre unterblieben, manche Neigung zur technischen Betätigung hätte sich nicht im Entwenden von Autos

geäußert, gäbe man den Jugendlichen beispielsweise Gelegenheit, in ihrer Freizeit bei den oft schwierigen technischen Problemen von musealen Fundbergungsarbeiten oder Ausgrabungsaktionen mitzuwirken. Utopische Gedanken oder Realitäten von morgen?

Kehren wir zur Ausgangsfrage zurück: Retten Kinder die Museen in einer Zeit stagnierender Besucherzahlen? Die Frage muß in dieser Form eindeutig verneint werden. Kinder und Jugendliche sind das kritischste Publikum im Besucherspektrum. Wenn die Grundkonzeption eines Museums von Übel ist, der Bezug zu den Problemen der aktuellen Gegenwart fehlt, bleiben auch die jungen Besucher dem Museum bald fern. Kinder sind integrierter Bestandteil der Museumsbesucher, in nicht wenigen Fällen der überwiegende Besucheranteil. Hierauf haben sich die Museumsleitungen in ihren Programmangeboten einzustellen. Hier gilt es, zu einer neuen Grundeinstellung zu kommen, Versäumtes nachzuholen. Noch gehört es zu den Ausnahmen, daß Kinder ihren erstaunten Eltern erklären: „Wir gehen jetzt in ‚unser‘ Museum!“

Kinderprogramme im Naturkundemuseum

Im Winterhalbjahr 1975/76 finden im Dortmunder Naturkundemuseum voraussichtlich folgende Veranstaltungen statt:

1. Viermonatige Kurse „Naturkunde im Kindermuseum“ für vier- bis siebenjährige Kinder (Kursgebühr 7,00 DM monatlich) Kurszeiten: mittwochs 10.00 bis 12.00 Uhr, 15.00–17.00 Uhr; donnerstags 15.00–17.00 Uhr
2. Dreimonatiger Kursus „Fotografieren, Entwickeln, Vergrößern“ für zwölf- bis siebzehnjährige Schülerinnen und Schüler (Kursgebühr 5,00 DM monatlich) Kurszeit: mittwochs 15.00–17.30 Uhr
3. Dreimonatiger Kursus „Mikroskopieren für Anfänger“ für zwölf- bis siebzehnjährige Schülerinnen und Schüler (Kursgebühr 6,00 DM monatlich) Kurszeit: freitags 15.00–17.30 Uhr
4. Treffen der Schmetterlingssammler an jedem letzten Donnerstag im Monat um 19.00 im Museum
5. Treffen der Mineralien- und Fossilien Sammler an jedem ersten Donnerstag im Monat um 9.00 Uhr im Wilhelm-Hansmann-Haus, Märkische Straße 10
6. Kinderführung im Museum an jedem ersten Dienstag im Monat um 15.00 Uhr
7. Abendführung im Museum an jedem letzten Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr.

Was tun gegen Lärm?

Was ist Lärm, was sind Lärmgefahren und wie können Lärm und Lärmschäden bekämpft werden? Wer diesen Bericht liest, weiß, daß jeder Lärmgefährdete unter unseren Mitarbeitern etwas zum Schutz seines Gehörs tun kann und tun muß.

Lärm ist störendes Geräusch. Geräusch, das durch Klangfarbe, Dauer und Stärke Mißbehagen auslöst, unser Nervensystem reizt und zu vorübergehendem oder auch dauerndem Hörverlust bis zu völliger Taubheit führen kann.

Lärm und Technik sind miteinander gewachsen. Technik brauchen wir unbedingt, wollen wir so leben, wie wir es behaglich finden. Lärm als Nebenprodukt der Technik beeinträchtigt jedoch die Lebensqualität, die uns die Technik verschafft. Fast die Hälfte aller

Bundesbürger klagte über Lärmbelästigung zur Nachtzeit. Und: Lärmschwerhörigkeit zählt zu den häufigsten Berufskrankheiten und wird bald ganz vorne stehen.

Wie entsteht Lärmschwerhörigkeit?

Lärmschwerhörigkeit entsteht abhängig von Lautstärke und Lärmdauer durch eine Schädigung der Hörsinneszellen im menschlichen Innenohr, des sogenannten Schnecke.



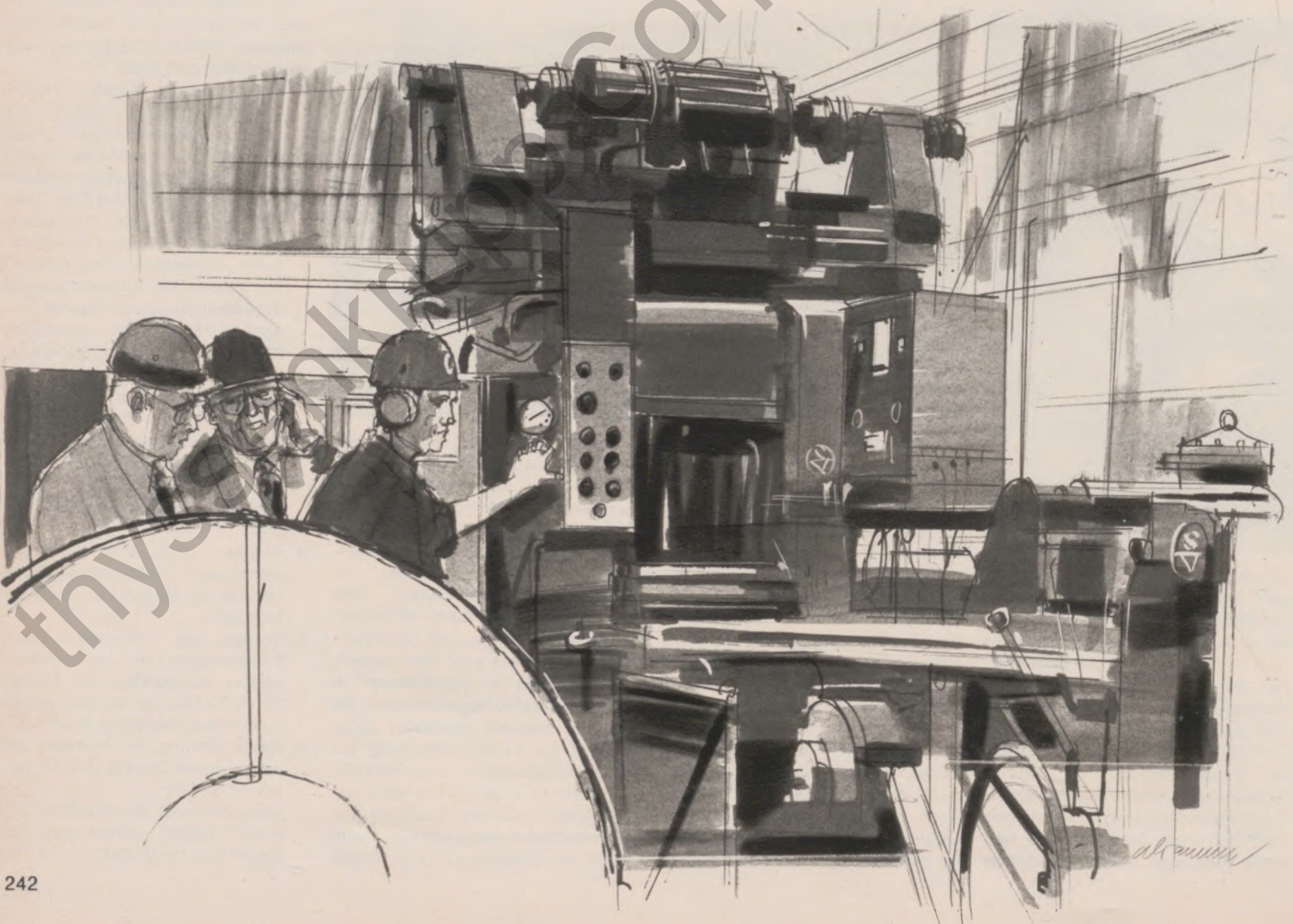
Besonders empfindlich sind die Sinneszellen, die uns Schalleindrücke von 3000 bis 5000 Schwingungen pro Sekunde vermitteln. Das sind sehr hohe Töne. Die Sinneszellen ermüden durch die zu starken Schallreize, können sich aber in ruhiger Umgebung wieder erholen. Geht die Überlastung allerdings weiter, verschleißt die Sinneszellen, entarten und verkümmern zu Narbengewebe. Das Gehör ist dann für diesen Tonbereich verloren. Wird die Lärmbelastung fortgesetzt, gehen immer mehr Nervenzellen zugrunde – zu den hohen

wie auch zu den tiefen Tönen hin.

Irgendwann leidet dann auch das Verständnis für die Sprache der Mitmenschen. Wer die Umgangssprache nicht mehr deutlich versteht, beginnt nicht etwa schwerhörig zu werden: er ist bereits weitgehend ertaubt. Er fragt zunächst dauernd, was gesagt wurde. Er richtet ein Ohr zum Sprechenden hin. Er hält die Hand hinter das Ohr, um den Schalltrichter zu vergrößern und lauscht mit offenem Mund. Er überhört die Klingel an der Haustür. Er dreht Radio und Fernsehen auf hohe Lautstärke. Er redet viel zu laut, weil er die eigene Stimme schlecht versteht. Er gibt falsche und oft dumm wirkende Antworten. Schließlich sagt er kaum noch etwas, um nicht falsch zu antworten, wirkt dadurch verschlossen und abweisend und rutscht, ehe er es recht begreift, in Mißverstehen, Ablehnung, Isolierung und Einsamkeit. Einsamkeit, Ausgeschlossen-sein von allem, was über Sprache geschieht, das ist das traurige Schicksal der Lärmschwerhörigen und Lärmtauben.

Hier hilft die Technik nicht weiter. Lärmzerstörte Hörzellen kann kein Hörgerät ersetzen; sowenig eine zerstörte Netzhaut im Auge durch Brillengläser ersetzt oder korrigiert werden kann. Lärmtaub bedeutet endgültig und für immer taub.

Soweit der Istzustand. Also bedrückende Aussichten zunächst!



Der Kampf gegen den Lärm

Indessen sind mit der Erkenntnis der Dinge und Zusammenhänge in breiter Front Maßnahmen eingeleitet, die kurzfristig, mittelfristig und langfristig das Problem lösen helfen. Gesetze und Verordnungen sind in Kraft getreten, die einen umfassenden Feldzug gegen Lärm und Lärmschäden in Gang gebracht haben.

Der Kampf gegen den Lärm vollzieht sich in drei Schritten:

1. Ermittlung der Lärmquellen, der Lärmart und der Lautstärke

▼ Mit gutem Beispiel voran:
Bundesminister Arendt



Fachtechniker mit Spezialmeßgeräten vielfältiger Art messen den Lärm nach Schallbereich, Tonhöhe und Dauer, berücksichtigen besondere Lärmspitzen und errechnen aus diesen Messungen einen mittleren Lärmwert. Dieser Wert kann unbedenklich sein, er kann aber auch drohende Gehörschäden anzeigen. Trifft letzteres zu, ist der zweite Schritt zu tun.

2. Technischer Lärmschutz

Man versteht darunter Minderung des Lärms an der Entstehungsquelle beispielsweise durch Kapselung der lärmerzeugenden Anlagen, Dämpfung von entstehendem Lärm durch lärm-schluckende Hallenauskleidung oder durch Lärmschutzkabinen um die Arbeitsplätze.

Diese Dinge brauchen Zeit. Eine Lärminderung der gesamten Industrie auf zumutbare Werte mag technisch denkbar sein, ist aber wegen der fast unvorstellbaren Kostenhöhe (es ginge um Billionenbeträge, 1 Billion = 1 000 Milliarden) undurchführbar. Was mit zumutbaren Kosten machbar ist, wird geschehen, darüber wachen die Tarifpartner, die Berufsgenossenschaften und die Gewerbeaufsicht.

Neue Maschinen und neue Produktionsstätten müssen so beschaffen sein, daß gehörschädigender Lärm nicht mehr auftritt. Für Ma-

schinenbauer und Planer sind das manchmal völlig neue Gesichtspunkte ihrer Arbeit.

Neu entstehende Industrie wird in Zukunft mit Sicherheit lärmärmer und kaum mehr gehörschädigend sein. Einzelne Lärmerzeuger werden freilich bestehen bleiben, aber man wird sie so abkapseln, daß nur ganz wenige Menschen gefährdet sind.

Dem einzelnen hilft Gehörschutz

Ehe es soweit sein wird, vergehen Jahre bis Jahrzehnte. Bis dahin muß jeder Lärmgefährdete – auch das schreibt das Gesetz vor – den dritten Schritt in der Lärmbekämpfung tun.

3. Persönlicher Lärmschutz

Dazu gehört die regelmäßige Prüfung des Gehörs und das Tragen von Gehörschutzmitteln. Bei jedem Arbeitnehmer, der in Lärmbetrieben tätig ist, muß das Gehör geprüft werden. Eine erste Nachkontrolle soll nach einem Jahr erfolgen. In Abständen von höchstens drei Jahren sind weitere Kontrollen nötig. Ein Überwachungsarzt entscheidet nach den Prüfungsergebnissen, ob Arbeit in Lärmbetrieben noch vertretbar ist oder ob vorübergehend oder immer weitere Lärmbelastung unterbleiben muß.

In allen Lärmbereichen muß der vom Betrieb zur Verfügung gestellte Lärmschutz getragen werden. Ob Hörschutzwatte, Gummi- oder Plastikstöpsel, Ohrverschlüsse aus plastischem Material, Lärmkapseln oder Lärmschutzhelme gebraucht

werden, das hängt von der Lautstärke und Lärmart ab und auch davon, was der einzelne am besten verträgt.

Lärmschutzmittel sind anfangs fremd und unbequem. Das Hörbild ändert sich, und man muß ebenso laut sprechen wie ohne Gehörschutz, weil ja der Umgebungslärm, gegen den man anbrüllen muß, der gleiche ist. Man gewöhnt sich daran, je nach persönlicher Einstellung so schnell oder so schwer wie an eine Brille, an den Schutzhelm oder an die Sicherheitsschuhe.

Mögen die meßtechnischen Ermittlungen und technischen Lärmbekämpfungsmaßnahmen ihre Zeit brauchen – wirksamen Gehörschutz kann jeder Gefährdete ab sofort tragen, am besten mit Beginn der nächsten Schicht. Es lohnt sich. Menschsein heißt, mit Menschen reden können. Lärmtaubheit verhindert das Gespräch und bewirkt Verluste an Lebensqualität.

Holländische Journalisten besuchten Hoesch

Mehr als zwanzig holländische Journalisten der Wirtschaftspresse und Nachrichtenagenturen besichtigten vom 1. bis 3. September 1975 die Hoesch Werke AG, um sich über Bedeutung und Umfang der Weiterverarbeitung bei Hoesch zu informieren. Auf dem Programm standen Besichtigungen der Hoesch Rothe Erde-Schmiedag AG, der Hoesch Maschinenfabrik Deutschland AG, der Hoesch Handel AG und der Hoesch Siegerlandwerke AG. Josef Fischer, der Vorsitzende unseres Vorstandes, begrüßte und informierte die Journalisten eingehend über die Lage auf dem Stahlmarkt.



Bis vor kurzem verfügte Hoogovens über sieben Hochöfen. Doch die beiden ältesten, die 1924 und 1926 erbauten Hochöfen 1 und 2, sind inzwischen außer Betrieb genommen. Da unter den fünf verbliebenen Hochöfen jeweils einer nicht produziert, weil er gerade neu zugestellt wird, muß die Roheisen-Jahreserzeugung von vier Hochöfen erschmolzen werden.

Der nunmehr älteste Hochofen trägt die Nummer 3. Er stammt aus dem Jahre 1930 und seine Jahreskapazität beträgt mit 410 000 Tonnen gerade ein Sechstel dessen, was der jüngste Hochofen – Hochofen Nummer 7, Baujahr 1972 – leistet. Entsprechend unterschiedlich sind auch die Gestelldurchmesser: bei Hochofen 3 beträgt er 5,9 Meter, bei Hochofen 7 dagegen 13 Meter.

Die Öfen 4, 5 und 6 aus den Jahren 1958, 1961 und 1967 mit Gestelldurchmessern von 8,5, 9,0 und 10,0 Metern und Jahreskapazitäten von 1 000 000, 1 100 000, 1 450 000 Tonnen verdeutlichen den immer schneller werdenden Größen- und Leistungszuwachs.

Hochofen 6, der gerade neu zugestellt wird, erhält einen auf 11 Meter erweiterten Gestelldurchmesser. Die Kapazität wird nach seiner Inbetriebnahme Ende des Jahres 1 700 000 Tonnen betragen.

Knapp 650 Mann sind rund um die Uhr im Hochofenbetrieb bei Hoogovens tätig. Im Schmelzbetrieb 370, an den Meßwarten 60, im Bereich der Roh- und Hilfsstoffe 150 und im Maschinenbetrieb, im Transport und bei der Reparatur rund 70.

Hochofen 7 – einer der größten der Welt

Am Beispiel eines Hochofens, des größten und jüngsten in der Reihe der Fünf, stellen wir den Hochofenprozeß noch einmal im einzelnen dar (siehe auch die Querschnittszeichnung).

Im Juni 1970 wurde mit dem Bau von Hochofen 7 begonnen. Er wurde am 29. November 1972 in Betrieb genommen und ist, mit einem Gestelldurchmesser von 13 Meter und drei Abstichlöchern einer der größten der Welt. Seine Leistung beträgt 7 000 Tonnen Roheisen pro Tag; dies bedeutet eine Jahreserzeugung von annähernd 2,5 Millionen Tonnen.

Der Ofen

Der Ofen hat einen Mantel aus Stahl, der an der Innenseite mit feuerfesten Steinen ausgemauert ist. Für die Kapazität des Ofens ist jedoch nicht die Höhe, sondern der Gestelldurchmesser ausschlaggebend.

Von oben nach unten unterscheidet man im Ofen: Schacht, Kohlensack, Rast, Windformmantel und Herd. Der Schacht läuft nach unten hin etwas breiter aus, so daß die Füllung, die aus Eisenerz und

HNeues von Hoogovens

Hochöfen von Hoogovens

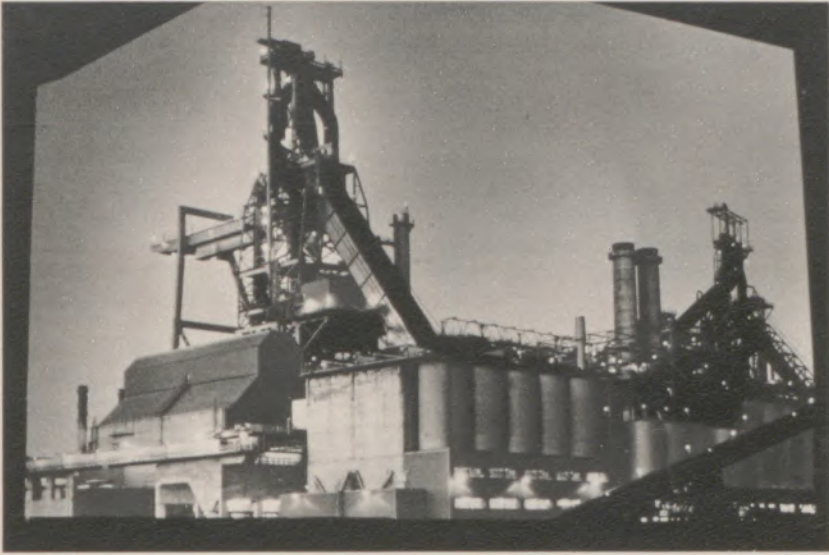


Unmittelbar am Hafen stehen die Hochöfen von Hoogovens – mit den Erzlagerfeldern im Vordergrund

Wo und wie arbeiten unsere holländischen Kollegen? Was ist an der Nordseeküste anders als an der Ruhr? Folgen wir in einer Reihe von Berichten dem Produktionsfluß in IJmuiden und stellen Schritt für Schritt die Arbeitsstätten unserer holländischen Kollegen vor. Nach unserem einleitenden Besuch im Hafen berichteten wir in Heft 9/1974 über den Weg des Erzes vom Erzlager zu den Mischfeldern und in Heft 2/1975 über die Sinter- und Pelletieranlage, in denen das von den Mischfeldern kommende Erz für den Einsatz im Hochofen vorbereitet wird. Heute stellen wir die fünf Hochöfen von Hoogovens vor, die im Jahre 1974 zusammen 4,82 Millionen Tonnen Roheisen erzeugt haben. Zum Vergleich: Mit einer Leistung von 4,76 Millionen Tonnen Roheisen hatten die Hoesch-Hochöfen in Dortmund fast den gleichen Anteil am ESTEL-Ergebnis, das insgesamt 9,58 Millionen Tonnen betrug.

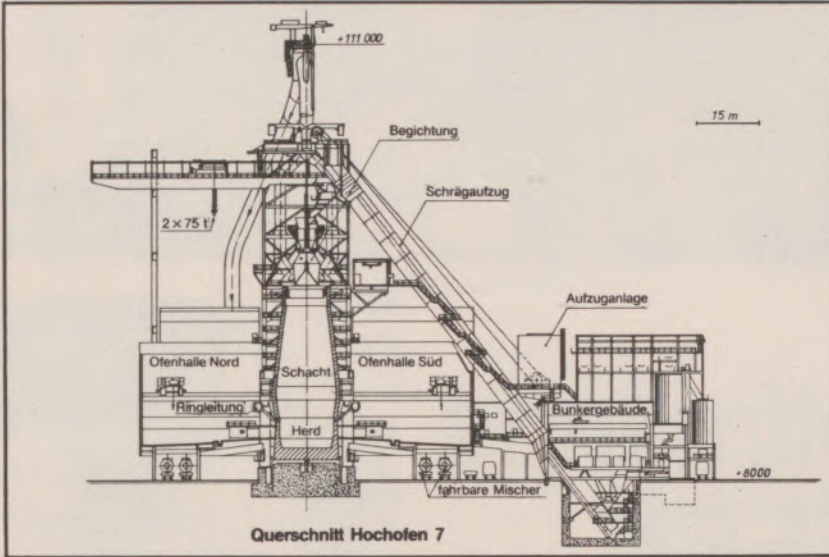
Koks besteht, möglichst wenig Widerstand auf dem Weg nach unten erfährt. Die Rast ist leicht trichterförmig. Der Kohlensack, der Windformmantel und der Herd haben eine zylindrische Form.

Im Ofen wird aus einem Gemisch von Eisenerz, gemischt mit Kalkstein und Koks, Roheisen freigesetzt. Der Koks verbindet sich mit dem Sauerstoff des Eisenoxys, wobei Kohlenmonoxyd entweicht und Eisen freigesetzt wird. Der Koks dient gleichzeitig als Brennstoff. Zusammen mit großen Mengen Heißluft, die durch 38 Öffnungen in den Ofen geblasen wird, sorgt er für die hohe Temperatur (rund 2000 °C), die für den Reduktionsprozeß erforderlich ist.



◀ **Hochofen 7 ist knapp drei Jahre alt und mit einem Gestelldurchmesser von 13 Meter einer der größten Hochöfen der Welt**

Die Zugabe von beispielsweise Kalkstein hat den Zweck, die Beimischungen des Erzes zu binden und die hierdurch entstehende Schlacke dünnflüssig zu machen. Das aus dem Erz frei werdende Flüssigroheisen sammelt sich unten im Herd des Hochofens. Wenn das Roheisen einen gewissen Stand erreicht hat, kann es abgestochen werden. Es wird durch Rinnen geleitet, die eine feuerfeste Ausmauerung haben. Die Schlacke wird vom Roheisen getrennt durch die Nutzung des großen Unterschiedes im spezifischen Gewicht.



Ofenhalle mit Gießbrücke

Das glühende Roheisen geht durch die Rinne über die Gießbrücke zum Gießtrichter: ein Loch in der „Gießbrücke“. Unter der Brücke stehen auf einem Gleis Mischerwagen bereit, große torpedoförmige Gefäße, die rund 425 Tonnen Roheisen aufnehmen können. Das Roheisen fließt durch einen Gießtrichter in die Mischerwagen, die von einer Diesellok gezogen, ihren flüssigen Inhalt zu den Stahlwerken transportieren.

Meßwarte

In der Meßwarte befinden sich die Meßinstrumente für die Überwachung der einzelnen Ofenprozesse, die Schalttafeln für die Winderhitzer und für die Gasreinigung. Auch steht hier ein Computer zur Regelung der Begichtung des Ofens und zur Regelung der Winderhitzer.

Bunker mit Schrägaufzug

In den Rohstoffbunkern wird ein Arbeitsvorrat an Erz (Stückerz, Sinter vermischt mit Kalkstein und Pellets) und Koks gelagert. Nach sorgfältigem Sieben und Wiegen entsprechend dem festgelegten Programm, kommen die Rohstoffe

◀ **Abstich an einem der drei Abstichlöcher von Hochofen 7**

in abgewogenen Mengen in eine Hunte. Mit Hilfe einer Winde wird dieser Wagen entlang der 110 Meter langen Schrägaufzugsstrecke zur Gicht des Ofens gezogen. Gleichzeitig kommt die zweite Hunte leer herunter. Die Rohstoffe werden in einen Trichter gekippt, der über der Ofenmündung montiert ist. Über eine „Gasschleuse“, aus einer großen und einer kleinen Glocke bestehend, wird das Material in den Hochofen geschüttet.

Winderhitzer

Über die Winderhitzer werden große Mengen Heißluft in den Ofen eingeblasen, wodurch die hohe Temperatur (rund 2000 °C) entsteht, die für den Reduktionsprozeß erforderlich ist. Die Winderhitzer sind innen mit feuerfesten Steinen versehen.

Gasreinigungsanlage

Im Hochofen entstehen bei der Verbrennung von Koks mit Luft und bei der Reduktion der Erze große Mengen Gichtgas. Dieses entweicht oben aus dem Ofen über Steigleitungen und wird dann durch eine Falleitung zur Gasreinigung geleitet.

In der Gasreinigung geht das Gas zuerst durch den Staubsack, wo ein großer Teil des im Gas vorhandenen Staubs aufgefangen wird. Danach wird das Gas durch einen „nassen“ Waschturm geleitet, worauf es praktisch staubfrei ist. Das Gas wird an die Benutzer im Werk geliefert (unter ihnen die Winderhitzer) oder nach draußen (P. E. N.-Zentrale Velsen).

Schlackengruben und Granulationsgruben

Oben auf dem Roheisen schwimmt durch das niedrige spezifische Gewicht die flüssige Schlacke. Der größte Teil (90 Prozent dieser Schlacke) ist für die Herstellung von Hochofenzement geeignet. Dazu wird die flüssige Schlacke sofort nach dem Abstich durch die Schlackenrinne zu Granulationsgruben geleitet, wo sie mittels Wasserstrahlen schnell abgekühlt wird. So entsteht das sogenannte Granulat, das zur Zementfabrik transportiert wird.

Schlacke, die für die Zementherstellung nicht verwendbar ist, wird zu Schlackengruben geleitet, wo die Schlacke langsam erstarrt. Diese Schlacke wird später ausgegraben, gebrochen und gesiebt, um als Straßenbaumaterial verwendet zu werden.

Hochofen	in Betrieb genommen	Gesamthöhe Meter	Ofenhöhe Meter	Gestelldurchmesser Meter	Rauminhalt Kubikmeter	Jahreskapazität in 1 000 Tonnen
3	1930	45	25	5,9	670	400
4	1958	80	30	8,5	1585	1000
5	1961	85	30	9,0	1750	1100
6	1967	95	32	10,0 ab 1976: (11,0)	2140	1450 ab 1976: (1700)
7	1972	110	35	13,0	4470	2500

► Mit einem Tuschepinsel bestäubt Kurt Hoffmann die Kakteenblüten

▼ Über 2000 Kakteen – aber bei Hoffmanns hängt der Haussegen nicht schief



Die Frau eines Londoner Straßenarbeiters ließ sich scheiden, weil sie nicht länger zusammen mit den Lieblingen ihres Mannes leben wollte: mit 1400 Kakteen. Als unser Fotograf im Juni in der Weiterverarbeitung Phoenix zu tun hatte, traf er an der Biegemaschine Kurt Hoffmann, 36 Jahre alt, der durch Zufall auf sein Hobby – die Kakteenzucht – zu sprechen kam. Dabei stellte sich heraus, daß Hoffmanns mit über 2000 Kakteen leben, aber auch, daß das stachlige Hobby den Ehemann gar nicht trübt. Ende Juni führen wir hinaus nach Unna-Massen, um Kurt Hoffmanns Kakteenparadies zu besichtigen.

Zuerst fiel uns das etwa vier Kubikmeter fassende Auffangbecken für Regenwasser auf – Kakteen lieben, wie alle Pflanzen, weiches, von Kalk und Chlor freies Wasser. Dann sahen wir hinten im Garten das große Gewächshaus. Hier war auch Kurt Hoffmann. In subtropischem Klima, die Sonne hatte den ganzen Tag auf den Scheiben gestanden, die Quecksilbersäule des Thermometers zeigte 35 Grad Celsius, pikierte er gerade stechnadelgroße Kakteen, die er vor drei Wochen ausgesät hatte.

Träume von Kakteenwäldern

Von einem Augenblick zum anderen waren wir in einer ganz und gar anderen Welt: inmitten von kleinen und großen Kakteen, diesen wahrhaft exotischen, stachligen, oft kurios geformten Gewächsen. Wir sahen sie gedrunken, kugelig oder langgestreckt, bärtig und glatt, orange, rot, gelb oder violett blühend.

In Kurt Hoffmanns KAKTEEN PARADIES

Was es bedeutet, mit Liebe und Sorgfalt – denn nur so gedeihen sie – so viele Kakteen zu pflegen, weiß jeder, der auch nur ein wenig Erfahrung mit Topfpflanzen auf seinem Fensterbrett hat. Der Kenner aber ist in der Lage, Kurt Hoffmanns Raritäten zu würdigen: den kleinen am Scheitel bewollten harthäutigen Aztekium ritterii, der rosa blüht und schon dreißig Jahre alt ist, die Turbinicarpus, weiß, rot und gelb blühend, die Roseokakteen, die eine rote Blüte mit gelben Staubfäden entwickeln, die Leuchtenbergia principis – selten, weil schwer zu vermehren und wenn, dann fast nur durch Samen –, der Astrophytum asterias, zu deutsch Seeigelnkaktus, unscheinbar aber mit prächtiger gelber Blüte und schwer auf dem Markt zu finden, der Astrophytum myriostigma, eine in ihrer Form bizarre Pflanze, die wie eine Bischofsmütze aussieht, eine große Hildewinteria aurei spina mit golden schimmernden Stacheln und orangefarbenen Blüten, den Lophophora williamsii, ebenfalls ein Kugelnkaktus, der das Rauschgift Meskalin enthält; die mexika-

nischen Indianer nennen ihn peyotl.

Schließlich schwirren einem die vielen fremden Namen – allein die Gattung Mammillaria umfaßt mehr als 200 Sorten, von denen Kurt Hoffmann etwa 150 verschiedene hat – nur so um den Kopf. Bei bisher 6000 bekannten Arten – noch immer werden neue entdeckt – versteht man, daß ein Kakteenzüchter nie aufhören wird zu lernen, hat er sich erst einmal mit Herz und Seele seinen Exoten verschrieben. Auch Kurt Hoffmann wandert mit seinen Gedanken gern zum Ursprungsland, macht sich mit Klimaverhältnissen und Bodenbeschaffenheit vertraut, und möchte alles wissen, was mit „seinen“ Kakteen zusammenhängt. Er erzählt, daß in Mexiko schon zur Zeit der Azteken ebenso wie heute einige Arten von Opuntien und Ceeres süßes Fruchtfleisch lieferten. Daß auf anderen Opuntien sich die Cochenille-Blattlaus vermehrt, aus denen der begehrte rote Farbstoff für kußeckten Lippenstift erzeugt wird, den erst in unserer Zeit Kunstfarben verdrängten. Er möchte am liebsten einmal selbst nach Amerika reisen, wo alle



▲ Zum Pfropfen von Kakteen gehört ein scharfes Messer

Kakteenarten herkommen, auch wenn wir sie heute häufig in Mittelmeerlandern finden, und dort sogar Samen und Ableger sammeln. So träumt er nicht selten von Kakteenwäldern beim Sammeln der Samen in seinem Gewächshaus, bei der Aussaat, beim Pikieren der oft winzigen Pflänzchen, beim Setzen von Ablegern auf trockenen Sand, beim Gießen – ausgenommen die Zeit von Oktober bis März, in der die Pflanzen Ruhezeit haben, damit sie neue Knospen ansetzen –, beim Pfropfen oder Mischen der Erde: ein Drittel Torf, ein Drittel Reinsand, ein Drittel Gartenerde, dazu etwas Holzkohlengruß gegen Fäulnis, Ziegelgruß mit lebenswichtigen Mineralien und Bims Kies, um die Erde luftdurchlässig zu halten...

Wer soweit ist, hat das Bedürfnis, sich mit anderen Kakteenliebhabern auszutauschen, er tritt in die Deutsche Kakteengesellschaft ein und

▼ Blühende Königin der Nacht



▲ Auf einen *Trichocereus pachanoi* pflöpft Kurt Hoffmann einen *Setiechinopsis* in Kammform

trifft, wie Kurt Hoffmann in der Ortsgruppe Dortmund, die einmal im Monat in der Altenbegegnungsstätte in Dortmund-Wickede tagt, auf Gleichgesinnte, mit denen Erfahrungen, Pflanzen und Adressen von Züchtern ausgetauscht werden. Er trifft sich mit holländischen und belgischen Kakteenliebhabern auf der Tauschbörse bei der alljährlich stattfindenden Dreiländerkonferenz in Belgien, wo Kurt Hoffmann seine *Mammillaria theresae*, die in Europa erst zwei Jahre im Handel ist, gegen einen *Sulcorebutia condeae* erstand.

Die Hauptsache ist und bleibt aber die Arbeit im Gewächshaus, in dem sich Kurt Hoffmann täglich bis zu zwei Stunden beschäftigt. „Dieses Hobby beruhigt die Nerven“, sagt er. „Ein ideales Hobby“, ergänzt Frau Hoffmann. „Von einem Kakteenzüchter braucht man sich bestimmt nicht scheiden zu lassen!“

Neu: Krankenversicherung für Studenten

Das Gesetz über die Krankenversicherung der Studenten trat am 1. September 1975 in Kraft. Von diesem Zeitpunkt an sind alle Studenten in der gesetzlichen Krankenversicherung zu versichern. Es handelt sich um eine Pflichtversicherung, die nicht durch den Willen der Beteiligten außer Kraft gesetzt werden kann. Für die bei unserer Betriebskrankenkasse als Studenten mitversicherten Familienangehörigen ergeben sich eine Fülle neuer Vorschriften und Änderungen. Die Betriebskrankenkasse bittet deshalb die von diesem Gesetz Betroffenen, sich umgehend mit ihrer Beitragsabteilung (Telefon 8 44 44 96) in Verbindung zu setzen.

HOESCH PRESSEMITTEILUNG

ESTEL

Dortmund, den 4. 9. 1975
I / 44

Hoesch in Peking

Auf der vom 5. - 18. 9. 1975 in Peking stattfindenden TECHNOGERMA - einer technischen Ausstellung der Bundesrepublik Deutschland - ist Hoesch mit einem Ausstellungs- und Informationsstand vertreten. Mittelpunkt des Ausstellungsgutes ist das Modell des an einen kanadischen Stahlkonzern gelieferten, größten Spiralrohrwerkes der Welt, das von der Hoesch Maschinenfabrik Deutschland in Zusammenarbeit mit der Hoesch Röhrenwerke AG und der Hoesch Handel AG entwickelt, gebaut und schlüsselfertig erstellt wurde. Produktmuster, Verfahrensdarstellungen und Textinformationen ebenso wie Großfotos und Grafiken demonstrieren die Leistungsfähigkeit der Werke und Gesellschaften der Hoesch-Gruppe - sowohl als Lieferanten von Einzelerzeugnissen und schlüsselfertigen Anlagen wie auch als zuverlässige Berater für spezielles Engineering und technisches Know-how.

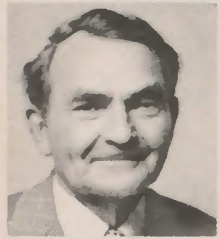
Der Hoesch-Delegation in Peking gehören Dr.-Ing. Franz Josel Hufnagel, Vorstandsmitglied der Hoesch Werke AG, und Erich Niemeier, Vorstandsmitglied der Hoesch Handel AG, an.

Hoesch Werke AG Presseabteilung · 46 Dortmund Eberhardstraße 12 · Telefon 844 4632 FS 822 294/822 123

UNSERE JUBILARE

Walter Kossobutzki

50 Jahre bei uns



Am 13. Oktober 1975 begeht Walter Kossobutzki im Werk Wissen der

Hoesch Siegerlandwerke AG sein fünfzigjähriges Arbeitsjubiläum. Er begann am 13. Mai 1925 die Lehre eines Maschinenschlossers bei der Vereinigte Stahlwerke van der Zypen und Wissener Eisenhütte AG, und arbeitete nach bestandener Gesellenprüfung in der Betriebschlosserei der Alfred-Hütte. Als 1928 alle drei Hochöfen stillgelegt wurden, kam Walter Kossobutzki zur Schlosserei des Walzwerkes. Als Betriebsschlosser war er mit Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten an den Maschinen der Feinblech- und Weißblechwalzwerke tätig. Von 1937 bis zu seiner Pensionierung fuhr Walter Kossobutzki Lkw und Pkw – bis heute unfallfrei. Er schätzt, daß er in 28 Jahren gut 1,5 Millionen Kilometer für die Siegerlandwerke gefahren ist.

40

Hoesch Hüttenwerke AG

4. 10. 1975
Wilhelm Theis
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe
5. 10. 1975
Harald Sehlke
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe
5. 10. 1975
Willi Engel
Werk Phoenix
Energiebetriebe

7. 10. 1975
Wilhelm Biemer
Werk Phoenix
Sozialwirtschaftliche Betriebe

9. 10. 1975
Albert Rodegro
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

15. 10. 1975
Heinrich Saam
Werk Phoenix
Stahlwerke

18. 10. 1975
Fritz Niemeyer
Werk Phoenix
Walzwerke Ph

20. 10. 1975
Johann Brüseke
Werk Phoenix
Reserveteilwirtschaft

23. 10. 1975
Theodor Siedhoff
Werk Union
Verkehrsbetriebe

28. 10. 1975
Stefan Borucki
Werk Phoenix
Weiterverarbeitung

29. 10. 1975
Eduard Baer
Werk Union
Baubetriebe

Blefa AG

2. 10. 1975
Paul Schulte
Werk Attendorn
Werksdienst

Schrottverwertung Celler GmbH

7. 10. 1975
Paul Butschkau
Produktionshilfe

25

Hoesch Werke AG

1. 10. 1975
Margit Dreher
Geschäftsstelle Frankfurt

5. 10. 1975
Gerhard Steinke
Liegenschaftswesen

6. 10. 1975
Willi Stein
Liegenschaftswesen

13. 10. 1975
Fritz Nerenheim
Zentrale Datenverarbeitung
Hoesch

15. 10. 1975
Günter Jung
Betriebskrankenkasse

15. 10. 1975
Herbert Pohl
Betriebskrankenkasse

20. 10. 1975
Horst Roesner
Liegenschaftswesen

Hoesch Hüttenwerke AG

21. 9. 1975
Achim Hoecke
Werk Westfalenhütte
Siemens-Martin-Stahlwerke

1. 10. 1975
Ernst Hoffmeister
Werk Phoenix
Neubauabteilung

1. 10. 1975
Günter Marunga
Werk Westfalenhütte
Maschinenbetriebe

1. 10. 1975
Werner Wenke
Werk Phoenix
Materialwirtschaft

2. 10. 1975
Helmut Hagemann
Werk Phoenix
Betriebsrat

2. 10. 1975
Lothar Omilian
Werk Union
Personalwesen

2. 10. 1975
Peter Schönhardt
Werk Westfalenhütte
Maschinenbetriebe

2. 10. 1975
Herbert Hübner
Werk Westfalenhütte
Mechanische Erhaltungsbetriebe

2. 10. 1975
Franz-Josef Lahme
Werk Union
Allgemeine Verwaltung

2. 10. 1975
Heinz Strumberg
Werk Phoenix
Stahlwerke

2. 10. 1975
Bernhard Manczyk
Werk Union
Allgemeine Verwaltung

2. 10. 1975
Friedhelm Hellmann
Werk Union
Qualitätskontrolle

2. 10. 1975
Walter Windgass
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

2. 10. 1975
Heinrich Oelker
Werk Westfalenhütte
Hochofenbetrieb

2. 10. 1975
Josef Cermak
Werk Westfalenhütte
Profilwalzwerke

3. 10. 1975
Willi Thiele
Werk Westfalenhütte
Verkauf

3. 10. 1975
Heinrich Wickel
Werk Union
Rechnungswesen

3. 10. 1975
Manfred Krüger
Werk Phoenix
Walzwerke Ph

3. 10. 1975
Gerhard Rosik
Werk Phoenix
Baubetriebe

3. 10. 1975
Inge Perakis
Werk Westfalenhütte
Belegschaftsversorgung

3. 10. 1975
Egon Grothaus
Werk Union
Elektrotechnische Betriebe

3. 10. 1975
Werner Grosch
Werk Union
Stoffwirtschaft

3. 10. 1975
Josef Kozika
Werk Union
Elektrotechnische Betriebe

3. 10. 1975
Alfred Schlemminger
Werk Westfalenhütte
Siemens-Martin-Stahlwerke

4. 10. 1975
Reinhold Baack
Werk Phoenix
Maschinenbetriebe

4. 10. 1975
Karl-Heinz Eichert
Werk Phoenix
Rechnungswesen

4. 10. 1975
Norbert Hennecke
Werk Westfalenhütte
Mechanische Reparaturbetriebe

4. 10. 1975
Gerhard Ehrenberg
Werk Westfalenhütte
Kaltwalzwerk

5. 10. 1975
Peter Schaut
Werk Westfalenhütte
Lagerwirtschaft

5. 10. 1975
Horst Wulf
Werk Westfalenhütte
Wärmetechnischer Betrieb

5. 10. 1975
Walter Joswig
Werk Westfalenhütte
Stoffwirtschaft

6. 10. 1975
Heinz König
Werk Phoenix
Oxygenstahlwerk

6. 10. 1975
Werner Siebel
Werk Union
Lagerwirtschaft

6. 10. 1975
Hermann Rausch
Werk Westfalenhütte
Verkauf

6. 10. 1975
Josef Goerigk
Werk Union
Eisenbahnbau

6. 10. 1975
Else Weischer
Werk Westfalenhütte
Allgemeine Verwaltung

7. 10. 1975
Walter Stüber
Werk Union
Personalwesen

7. 10. 1975
Walter Chilla
Werk Westfalenhütte
Elektrotechnische Betriebe

7. 10. 1975
Heinz Waltemathe
Werk Westfalenhütte
Mechanische Erhaltungsbetriebe

7. 10. 1975
Richard Laser
Werk Westfalenhütte
Mechanische Reparaturbetriebe

8. 10. 1975
Heinz Jansen
Werk Westfalenhütte
Profilwalzwerke

9. 10. 1975
Anton Jeschonek
Werk Union
Profilwalzwerke

9. 10. 1975
Hans Hapke
Werk Phoenix
Walzwerke Ph

9. 10. 1975
Hans Poltorak
Werk Westfalenhütte
Profilwalzwerke

9. 10. 1975
Willi Grundmann
Werk Westfalenhütte
Eisenbahn-Maschinendienst

9. 10. 1975
Fritz Mans
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

9. 10. 1975
Otto Monecke
Werk Westfalenhütte
Elektrotechnische Betriebe

9. 10. 1975
Willi Paris
Werk Westfalenhütte
Profilwalzwerke

10. 10. 1975
Gerda Bernhardt
Werk Westfalenhütte
Forschung und Qualitätskontrolle

10. 10. 1975
Manfred Fundekötter
Werk Union
Forschung und Qualitätskontrolle

10. 10. 1975
Hermann Gillhaus
Werk Westfalenhütte
Maschinenbetriebe

10. 10. 1975
Franz Lehmann
Werk Phoenix
Oxygenstahlwerk

10. 10. 1975
Gerhard Brandt
Werk Westfalenhütte
Werksicherheit

10. 10. 1975
Dieter Pajoncsek
Werk Union
Reserveteilwirtschaft

10. 10. 1975
Kurt Schneemann
Werk Phoenix
Oxygenstahlwerk

10. 10. 1975
Paul Brüninghaus
Werk Westfalenhütte
Mechanische Erhaltungsbetriebe

11. 10. 1975
Friedrich Kühn
Werk Westfalenhütte
Elektrotechnische Betriebe

12. 10. 1975
Helmut Hohmann
Werk Phoenix
Weiterverarbeitung

12. 10. 1975
Heinz Klewer
Werk Phoenix
Walzwerke Ph

12. 10. 1975
Günter Vogt
Werk Westfalenhütte
Mechanische Erhaltungsbetriebe

12. 10. 1975
Gustav Bahs
Werk Westfalenhütte
Kaltwalzwerk

12. 10. 1975
Alfons Nowatzki
Werk Westfalenhütte
Mechanische Reparaturbetriebe

13. 10. 1975
Walter Schriek
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

13. 10. 1975
Helmut Jacob
Werk Phoenix
Stahlwerke

13. 10. 1975
Horst Richers
Werk Westfalenhütte
Eisenbahn-Maschinendienst

13. 10. 1975
Franz Perlbach
Werk Union
Profilwalzwerke

13. 10. 1975
Willi Meier
Werk Union
Eisenbahn-Maschinendienst

14. 10. 1975
Werner Wernecke
Werk Westfalenhütte
Kaltwalzwerk

14. 10. 1975
Willi Mischke
Werk Westfalenhütte
Allgemeine Verwaltung

14. 10. 1975
Reinhold Dumke
Werk Westfalenhütte
Mechanische Erhaltungsbetriebe

14. 10. 1975
Wilhelm Schulz
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

15. 10. 1975
Karl-Heinz Barnfeld
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

15. 10. 1975
Friedrich Beckerling
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Felix Dudziak
Werk Westfalenhütte
Maschinenbetriebe
15. 10. 1975
Karl-Heinz Florian
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Wilhelm Jäger
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Kurt Pöhle
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Heinz Struss
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Waldemar Weichmann
Werk Union
Betriebsrat
15. 10. 1975
Rudolf Ziller
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Paul Chlewski
Werk Union
Werksicherheit
15. 10. 1975
Günter Hoffmann
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Helmut Kemna
Werk Union
Fahrbetrieb
15. 10. 1975
Ernst Protz
Werk Union
Arbeitseinsatz
15. 10. 1975
Kurt Schweim
Werk Union
Werksicherheit
15. 10. 1975
Friedrich Gutowski
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Helmut Schenkmann
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Herbert Kanter
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe
15. 10. 1975
Helmut Kleff
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Kurt Heilmann
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe
15. 10. 1975
Günter Harbig
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Albert Hann
Werk Union
Qualitätskontrolle
15. 10. 1975
Lothar Hoffmann
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Horst Klein
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Willi Feger
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Bruno Lingk
Werk Union
Profilwalzwerke

15. 10. 1975
Erich Wanders
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Herbert Harbig
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Karl Fester
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Günter Wolff
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Friedrich Hördemann
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Stephan Kraszkiewicz
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Franz Nordhoff
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Walter Wegner
Werk Phoenix
Qualitätskontrolle
15. 10. 1975
Otto Marx
Werk Union
Profilwalzwerke
15. 10. 1975
Heinz Meier
Werk Union
Profilwalzwerke
16. 10. 1975
Erwin Bindzus
Werk Phoenix
Hochofenwerk
16. 10. 1975
Friedhelm Fröhling
Werk Westfalenhütte
Forschung und Qualitätskontrolle
16. 10. 1975
Erhard Much
Werk Westfalenhütte
Kaltwalzwerk
16. 10. 1975
Johannes Wilking
Werk Westfalenhütte
Forschung und Qualitätskontrolle
16. 10. 1975
Friedrich Mauermann
Werk Phoenix
Walzwerke Ph
16. 10. 1975
Willi Schwarz
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe
16. 10. 1975
Walter Maruhn
Werk Westfalenhütte
Technische Sozialbetriebe
16. 10. 1975
Alex Müller
Werk Union
Eisenbahn-Maschinendienst
16. 10. 1975
Paul Jäger
Werk Union
Stoffwirtschaft
16. 10. 1975
Helmut Böcker
Werk Westfalenhütte
Siemens-Martin-Stahlwerke
17. 10. 1975
Harald Thurai
Werk Westfalenhütte
Kaltwalzwerk
17. 10. 1975
Herbert Gerndt
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe
18. 10. 1975
Waldemar Matutat
Werk Westfalenhütte
Wärmetechnischer Betrieb
19. 10. 1975
Anton Gelewski
Werk Union
Profilwalzwerke

19. 10. 1975
Horst Paschko
Werk Westfalenhütte
Profilwalzwerke
19. 10. 1975
Karl-Heinz Runschik
Werk Westfalenhütte
Mechanische Reparaturbetriebe
19. 10. 1975
Bruno Stachowiak
Werk Union
Hochofenbetrieb
20. 10. 1975
Horst Nordmann
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe
20. 10. 1975
Gerhard Röthling
Werk Phoenix
Stoffwirtschaft
21. 10. 1975
Siegfried Teichmann
Werk Phoenix
Weiterverarbeitung
21. 10. 1975
Wilhelm Amelung
Werk Westfalenhütte
Profilwalzwerke
21. 10. 1975
Günter Lemke
Werk Union
Walzendreherei
23. 10. 1975
Horst Groß
Werk Westfalenhütte
Mechanische Reparaturbetriebe
24. 10. 1975
Gustav Gohmann
Werk Phoenix
Werksicherheit
24. 10. 1975
Günther Walczak
Werk Westfalenhütte
Energiebetriebe
24. 10. 1975
Erwin König
Werk Union
Profilwalzwerke
25. 10. 1975
Willi Arnhold
Werk Phoenix
Forschung und Qualitätskontrolle
25. 10. 1975
Helmut Maurer
Werk Union
Personalwesen
25. 10. 1975
Udo Mazurowski
Werk Phoenix
Oxygenstahlwerk
27. 10. 1975
Heinrich Bugajewski
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe
27. 10. 1975
Oskar Reiter
Werk Phoenix
Walzwerke Ph
27. 10. 1975
Josef Hengst
Werk Phoenix
Werksicherheit
28. 10. 1975
Günter Bannack
Werk Phoenix
Walzwerke Ph
28. 10. 1975
Hans Fischer
Werk Phoenix
Elektrotechnische Betriebe
28. 10. 1975
Wilhelm Bund
Werk Phoenix
Werksicherheit
30. 10. 1975
Walter Clemens
Werk Westfalenhütte
Materialwirtschaft
30. 10. 1975
Herbert Kuhnt
Werk Westfalenhütte
Stoffwirtschaft
30. 10. 1975
Josef Höde
Werk Phoenix
Weiterverarbeitung

**Hoesch
Siegerlandwerke AG**
2. 10. 1975
Heinz-Gerhard Becker
Werk Wuppertal
Kaltwalzwerk
2. 10. 1975
Heinrich Frisch
Werk Trier
Plattierung
2. 10. 1975
Günther Koch
Werk Trier
Arbeitsvorbereitung
2. 10. 1975
Trudbert Kraus
Werk Wissen
Versuchsanstalt
2. 10. 1975
Walter Moll
Werk Eichen
Adjustage Kaltwalzwerk
8. 10. 1975
Ludwig Kötting
Werk Wissen
Kistenfabrik
9. 10. 1975
Günter Schmidt
Werk Eichen
Werkrechnungsstelle
11. 10. 1975
Roland Burbach
Werk Eichen
Hauptwerkstatt
12. 10. 1975
Paul Holzknecht
Werk Wissen
Reparatur-Werkstatt
23. 10. 1975
Raimund Selter
Werk Attendorn
Stahlbau
23. 10. 1975
Helmut Wohlan
Werk Hamm
Schlosserei
29. 10. 1975
Bruno Brück
Werk Eichen
Terminwesen
Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte AG
1. 10. 1975
Klaus-Karl Dieckerhoff
Döhner AG
Vorstand
1. 10. 1975
Adolf Brand
Warmwalzwerk
Fertigungsplanung u. -steuerung
1. 10. 1975
Gertrud Bracht
Rechnungswesen
Verkaufsabrechnung
2. 10. 1975
Reinhold Kripps
Warmwalzwerk Hohenlimburg
Mittelbandstraße
2. 10. 1975
Josef Bartak
Elektrobetrieb Hohenlimburg
Wärmestelle
2. 10. 1975
Ulrich Feldmann
Federnwerk Lüttringhausen
Verladung
2. 10. 1975
Helmut Polnik
Federnwerk Lüttringhausen
Stabilisatorenfertigung
2. 10. 1975
Günter Piechnik
Profilwerk Schwerte
Walzwerk
9. 10. 1975
Karl-Heinz Ewald
Instandhaltung/Techn. Planung
Schwerte und Anröchte
9. 10. 1975
Kurt Feldmann
Federungsselemente
Arbeitsvorbereitung/Lüttringhausen
9. 10. 1975
Werner Jagusch
Allgemeine Verwaltung
Hohenlimburg – Werkschutz

9. 10. 1975
Fritz Dworrak
Federnwerk Hohenlimburg
Blattfedern
9. 10. 1975
Hans Werner
Federnwerk Hohenlimburg
Magazin
10. 10. 1975
Wilhelm Drengwitz
Warmwalzwerk Hohenlimburg
Verladung
10. 10. 1975
Herbert Räder
Allgemeine Verwaltung
Hohenlimburg – Werkschutz
11. 10. 1975
Franz-Josef Röttgers
Instandhaltung/Techn. Planung
Warmwalzwerk Hohenlimburg
und Beizerei
12. 10. 1975
Herbert Hillebrand
Federnwerk Lüttringhausen
Stabilisatorenfertigung
14. 10. 1975
Hans Günther Nietzold
Federnwerk Hohenlimburg
Magazin
16. 10. 1975
Gerd Kaiser
Kaltwalzwerk
Fertigungsplanung und
-steuerung
16. 10. 1975
Rudolf Tiedemann
Warmwalzwerk Hohenlimburg
Verladung
16. 10. 1975
Rudolf Holtschmidt
Zentrale Reparaturwerkstätten
Hohenlimburg
Probenwerkstatt
17. 10. 1975
Josef Horn
Warmwalzwerk Hohenlimburg
Zurichterei
18. 10. 1975
Franz Humberg
Federnwerk Hohenlimburg
Schraubenfedern
18. 10. 1975
Josef Radzei
Kaltwalzwerk Nahmer
Walzerei
18. 10. 1975
Sigismund Wandt
Kaltwalzwerk Nahmer
Walzerei
18. 10. 1975
Gustav Zeppenfeld
Kaltwalzwerk Nahmer
Walzerei
20. 10. 1975
Walter Vieler
Qualitätswirtschaft
Qualitätsstelle Kaltwalzwerk
und Labor
24. 10. 1975
Günter Goertz
Materialwirtschaft
Hauptmagazin Schwerte
25. 10. 1975
Helmut Knips
Profile
Fertigungsplanung und
-steuerung
26. 10. 1975
Karl-Heinz Möbius
Federnwerk Hohenlimburg
Entwicklung
26. 10. 1975
Theodor Adam
Elektrobetrieb Kabel
Packbandwerk
30. 10. 1975
Josef Zimmermann
Federnwerk Lüttringhausen
Stabilisatorenfertigung
30. 10. 1975
Erich Resenski
Warmwalzwerk Hohenlimburg
Verladung
30. 10. 1975
Heinrich Wahle
Profilwerk Schwerte

**Hoesch
Röhrenwerke AG**
6. 10. 1975
August Westarp
Werk Hamm
Produktion Mittellöhre
16. 10. 1975
Leonhard Gildner
Werk Barop
Produktion Großrohre
17. 10. 1975
Josef Sudke
Werk Hamm
Technische Betriebswirtschaft
Hoesch Rothe Erde-Schmiedag AG
1. 10. 1975
Alois von Komorowski
Werk Eckesey
Labor
2. 10. 1975
Larion Kobis
Werk Eckesey
Qualitätskontrolle
2. 10. 1975
Karl Gohlke
Werk Werdohl
Putzerei
5. 10. 1975
Karl-Heinz Schütter
Werk Haspe
Qualitätskontrolle
10. 10. 1975
Karl Niedergriese
Werk Eckesey
Vergüterei/Verputzerei
14. 10. 1975
Berthold Wolter
Werk Dortmund
Ringwalzwerke
30. 10. 1975
Friedrich Chrzanowski
Werk Lippstadt
Monteure
Dittmann & Neuhaus AG
9. 10. 1975
Georg Bross
Betriebsabrechnung
13. 10. 1975
Werner Graf
Schraubenfedern
Blefa AG
11. 10. 1975
Günter Haas
Werk Kreuztal
Verzinkerei
19. 10. 1975
Werner Fernholz
Werk Attendorn
Faßfabrik
20. 10. 1975
Egon Zimmermann
Werk Kreuztal
Verzinkerei
24. 10. 1975
Walter Scharf
Werk Kreuztal
Schlosserei
**Hoesch
Packband GmbH**
16. 10. 1975
Alfred Martens
Werk Hagen-Kabel
Packbandwerk Ofen 4
Hoesch Handel AG
12. 10. 1975
Heinz Hoffmann
Niederlassung Düsseldorf
Verkaufsabrechnung
16. 10. 1975
Ursula Gollnisch
Zentrale Dortmund
Gehaltsabrechnung
**Hoesch
Brennstoffhandel GmbH**
16. 10. 1975
Christel Galemann
Zentrale Essen

DIE GESELLSCHAFTEN DER HOESCH WERKE AG

INLAND

Hütten- und Walzwerke

Hoesch Hüttenwerke AG Dortmund

Hoesch Siegerlandwerke AG Siegen

Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte AG Hohenlimburg

Döhner AG Letmathe

Weiterverarbeitung

Hoesch Röhrenwerke AG Hamm

Hoesch Rothe Erde-Schmiedag AG Dortmund

Schwinn AG Homburg/Saar

Hoesch Maschinenfabrik Deutschland AG Dortmund

Dittmann & Neuhaus AG Herbede/Ruhr

Blefa AG Kreuztal, Kr. Siegen

Hoesch Packband GmbH Schwelm

Handel und Export

Hoesch Handel AG Dortmund

Dortmunder Eisenhandel GmbH Dortmund

Schulte & Schemmann Hamburg

Titan Verpackungssysteme GmbH Schwelm

Schrottverwertung Celler GmbH Dortmund

Hoesch Brennstoffhandel GmbH Essen

Sonstige Beteiligungsgesellschaften

O & K Orenstein & Koppel AG Berlin/Dortmund

Rheinisch-Westfälische Kalkwerke AG Dornap

Dolomitwerke GmbH Wülfrath

Vereinigte Drahtseilwerke GmbH Dortmund

Gesellschaft für Metall Praecis-Formung mbH Westhofen

Hydropneumatik Federungselemente GmbH München

VACMETAL Gesellschaft für Vakuum-Metallurgie mbH Dortmund

Hoesch Liegenschaften GmbH Dortmund

Hoesch Wohnungsgesellschaft mbH Dortmund

Industriewerte Versicherungskontor GmbH Dortmund

Mathematischer Beratungs- und Programmierungsdienst GmbH Dortmund

AUSLAND

Weiterverarbeitung

Schwinn Sàrl Hénin-Beaumont (Pas de Calais/Frankreich)

Hoesch Argentina SAlYC Buenos Aires (Argentinien)

Hoesch Scipelliti SA Indústria de Molas São Paulo (Brasilien)

Forjaria São Bernardo SA São Bernardo do Campo (Brasilien)

Suspensiones Automotrices SA Tlalnepantla (Mexiko)

Lesjöfors AB Lesjöfors (Schweden)

Rotek Incorporated Ravenna (Ohio, USA)

Handel

Hoesch America Inc. Atlanta (Georgia, USA)

Hoesch Belgique SA Hoesch België NV Brüssel (Belgien)

Hoesch France Sàrl Paris (Frankreich)

Hoesch Handelsges. mbH Wien (Österreich)

Hoesch Indústria e Comércio Ltda. São Paulo (Brasilien)

Hoesch Italiana SpA Milano (Italien)

Hoesch Limited Morden (Surrey/Großbritannien)

Hoesch SA Madrid (Spanien)

Hoesch Zürich AG Zürich (Schweiz)

Nippon Roballo Comp. Ltd. Tokyo (Japan)

Roballo Engineering Company Ltd. London (Großbritannien)

Roballo France Sàrl Neuilly-sur-Seine (Frankreich)

Rothe Erde Italiana SpA Milano (Italien)

Rothe Erde-Schmiedag Ges. m. b. H. Wien (Österreich)

Titelseite: Erich Kreuzner, Dortmund. Rückseite: Werksfoto Hoogovens. Schwarzweißaufnahmen: Emil Ahring, Helmut Hering, Lotte Hertling, Hans-Joachim Janke, Manfred Kampmann, Erich Kreuzner, Erhard Pankau, Robert Sack, Günter Steininger, Anni Wölk, Gustav Adolf Wüstenfeld, alle Dortmund. Helmut Welke, Neheim-Hüsten, und Naturkundemuseum, Dortmund, sowie Werks- und Privatfotos. Zeichnungen: Karl-Heinz Jahn, Dortmund, und Ulrik Schramm, Feldafing.

FOTO WETT BEWERB

Aus meinem Garten

- 1 Friedrich Dietz
Hoesch Hüttenwerke AG
- 2 Heinz Rohpeter
Hoesch Hüttenwerke AG
- 3 Karl Lauber
Hoesch Hüttenwerke AG
- 4 Bert Goreth
Hoesch Hüttenwerke AG
- 5 Eduard Podemski
Hoesch Hüttenwerke AG
- 6 Heinz Stief
Hoesch Hüttenwerke AG
- 7 Klaus-Günter Schlüter
Hoesch Hüttenwerke AG

Für den Fotowettbewerb können unsere Belegschaftsmitglieder und Pensionäre bis zum 3. Oktober Fotos zu dem Thema „Masken“ und bis zum 3. November Fotos zu dem Thema „Menschen“ einreichen.

WERK UND WIR Fotowettbewerb '75

Januar	Mein Lieblingsbild 1974
Februar	Tiere
März	Strukturen
April	Wohnungen, Behausungen
Mai	Kinder sehen dich an
Juni	Industrieaufnahmen
Juli	Blumen
August	Wasser und Wolken
September	■ Aus meinem Garten
Oktober	Im Urlaub
November	Masken
Dezember	Menschen

Für jedes veröffentlichte Bild erhält der Einsender eine Prämie von vierzig Mark. Die eingereichten Bilder sollen – um eine gute Wiedergabe im Druck zu ermöglichen – möglichst nicht zu klein und auf weißem Hochglanzpapier vergrößert sein. Bitte vergessen Sie nicht, auf jedem Bild Ihren Namen, Ihre Anschrift und das Werk, in dem Sie beschäftigt sind, anzugeben. Unsere Anschrift lautet: Fotowettbewerb WERK UND WIR, Hoesch Werke AG, 46 Dortmund, Eberhardstraße 12.

**WERK
UND
WIR**

Eine Zeitschrift für die Mitarbeiter der Hoesch Werke Aktiengesellschaft. Herausgeber: Hoesch Werke Aktiengesellschaft Dortmund ● Verantwortlich für WERK UND WIR

Hoesch Werke Aktiengesellschaft: Walter Hölkeskamp ● Verantwortlicher Redakteur: Erhard Jahn. Redaktion: Annemarie Stenderhoff ● Grafische Gestaltung: Jutta von Wolff ● Anschrift der Redaktion: Dortmund, Bornstraße 166, Telefon 84 41, Fernschreiber 08 22 294/08 22 123 ● Druck: W. Girardet, Essen ● Verantwortlich für WERK UND WIR, Ausgabe HÜTTENWERKE, Seiten 129–144, Dr. Günter Sieber ● Redaktion: Dipl.-Kfm. Josef Lüftner (verantwortlich) und Alex Forster ● Anschrift der Redaktion: Dortmund, Eberhardstraße 12, Telefon 84 41, Fernschreiber 08 22 123/08 22 294 ● Druck: Westfalendruck Dortmund ● WERK UND WIR erscheint monatlich und wird kostenlos an alle Belegschaftsmitglieder abgegeben.



1



2



3



4



6



5



7

