



WERK und WIR
HOESCH WERKE AKTIENGESELLSCHAFT

10
1973

INHALT

- 262 Hoesch auf der IAA 1973: Mit dem Auto in die Zukunft
- 266 Sieben bestanden mit „sehr gut“ – die Prüfungsergebnisse der Hoesch Berufsbildung
- 267 Clemens Kulpmann im Ruhestand
- 267 Dr. Wolfgang Irie Vorstandssprecher der Hoesch Handel AG
- 268 Die Feinblechzuschneidbetriebe des Hoesch Handels
- 270 Seppl Behrens ist selten um eine hilfreiche Antwort verlegen
- 271 Neuer Gleisanschluß für Hagen-Kabel
- 271 Josef Fischer, Vorstandsvorsitzender der Hoesch Werke AG
- 271 Friedrich-Wilhelm Hümme wird Vorstandsmitglied der Hoesch Werke AG
- 272 Schweißstraße im Stahlbauwerk Attendorf
- 273 Hüttenhospital auch für Hörder Bevölkerung
- 274 Der kluge Mann schlägt vor
- 275 Der Dortmunder Agent und seine Zeit: Wie Dortmund über Nacht 100 Millionäre gebar (5)
- 278 In Hoesch Ark 90 kann das Erdgas ewig weiterkochen – Flüssig-Erdgasspeicher in Stuttgart
- 280 Das älteste deutsche Zinkwalzwerk des Wilhelm Hoesch im Hagener Freilichtmuseum
- 282 Das Fernsehen filmte bei Hoesch
- 283 Unsere Jubilare
- 286 Die Gesellschaften der Hoesch Werke AG
- 287 Der Fotowettbewerb



Hoesch auf der 45. Internationalen Automobil-Ausstellung

Mit dem Auto in die Zukunft

Zehn Tage lang, vom 13. bis 23. September 1973, war die Internationale Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main wieder der Treffpunkt von Fach- und Sehleuten aus aller Welt, wobei, wie früher auch, die Schaulustigen überwogen haben. Allen voran wollten die Bundesdeutschen wissen, wie sich denn ihr liebstes Kind, das Auto, entwickelt habe, ob es abermals schöner, schneller und vielleicht auch sicherer geworden sei. Denn es gibt keinen Zweifel: noch immer hängt am Auto, drängt zum Auto alles.

Titelseite: Über die Prüfungsergebnisse zum Abschluß der Berufsausbildung berichten wir auf Seite 266. Vier Jungen, die ihre Ausbildung im Werk Westfalenhütte gerade begonnen haben, zeigt das Titelbild (v. l. n. r.): den angehenden Elektriker Ralf Dirks, den Schlosser Martin Teufer, den Dreher Walter Polifke und den Schweißer Herbert Haase

Rückseite: Max Krüll vom Schwingungsinstitut der Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte AG montiert Federbeine für einen Versuch an einer Dauerlaufmaschine



Beinahe hätten wir in diesem Jahr zum zehnten Male über die IAA berichten können. Daß es nun doch erst der neunte Report geworden ist, liegt daran, daß der VDA (Verband der Automobilindustrie) als Veranstalter die große Frankfurter Schau vor zwei Jahren ausfallen ließ, und zwar mit der Begründung, daß „der Aufwand in keinem rechten Verhältnis zum meßbaren wirtschaftlichen Erfolg“ stehe. Mag dieser Entschluß nun seinerzeit ausschließlich ökonomisch motiviert gewesen sein oder zusätzlich ein Quentchen Verkaufsstrategie enthalten haben – er wurde revidiert. Und als Frankfurt nun nach vier Jahren erneut rief, kamen sie, die Automobilhersteller aus der ganzen Welt, und mit ihnen die zahlenmäßig größere Heerschar ihrer Zulieferer, sie alle, „einiges vom nicht meßbaren Erfolg einer Publikumsmesse“ erhoffend, „auf der es naturgemäß mehr Seh- als Kaufleute gibt“ (Auto-Zeitung).

Die Mehrzahl der insgesamt ziem-

lich genau 1200 Aussteller kam aus der Bundesrepublik (746). An zweiter Stelle lagen Großbritannien (98), gefolgt von Italien (87), Frankreich (67), den USA (37), Belgien (27), Schweden (25), Japan (23), den Niederlanden (16), Österreich (15), Dänemark und Schweiz (je 12), der DDR und Norwegen (je 4), Polen und Tschechoslowakei (je 3) und Kanada (2). Je einmal waren Brasilien, Hongkong, Malta, Portugal, Rumänien, die Sowjetunion, die Südafrikanische Union, Ungarn und Venezuela vertreten.

Hoesch ist dabei – von der Achse bis zum Zahnrad

Auch Hoesch war, wie in allen acht Ausstellungsjahren zuvor, wieder mit breiter Produktpalette dabei – jedoch an anderer Stelle und in völlig neuem Gewand.

Wer sich in Halle 8 von der Roll-

terampe ins Obergeschoß tragen ließ, landete unmittelbar vor dem Eingang des „Hoesch-Estel“-Standes, der sich als „Hoesch Kommunikations-Beratungs-Informations-Anti-Stress-Center“ präsentierte und mit seinem von witziger Zweckmäßigkeit geradezu sprühenden Inneren der unbeschwernten Namensgebung vollauf gerecht wurde. Hier muß es Spaß gemacht haben, Verbindungen anzuknüpfen, sich beraten zu lassen und Informationen einzuholen.

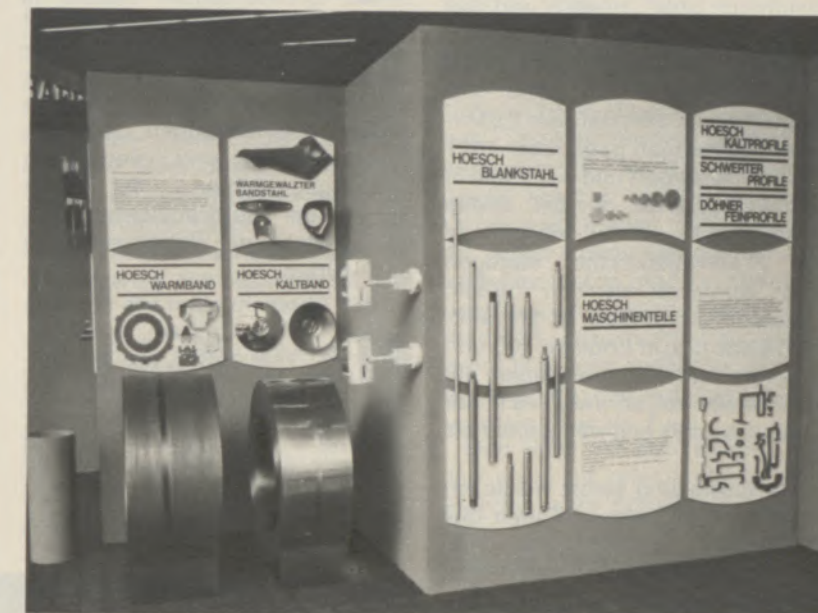
Zur Sache, besser: zu den Sachen, den Exponaten. Sie zeigten den Kraftfahrzeugherstellern und der vielseitigen Zuliefererindustrie, was Hoesch an gegossenen, ge-

Fahrkomfort bei allen Beladungszuständen und die Einengung der Winkeltoleranzen des Abblendlichtbündels gehören.

1955–1973: Vom Kleinwagen zu den hohen Hubräumen

Ein Beinahe-Jubiläumsreport reizt zum Rückblick, insbesondere wenn jede seiner acht Stationen typische Merkmale wirtschaftlichen und technischen Fortschritts zeigt.

Im Jahre 1955 stellten wir anläßlich der damaligen Automobilschau



schmiedeten, gepreßten, gewalzten und einbaufertigen Erzeugnissen, die aus dem Kraftfahrzeugbau nicht mehr fortzudenken sind, bereithält: Federelemente, Warm- und Kaltband, Blankstahl, Sphäroguß- und Kaltfließpreßteile, hochfrequenzgeschweißte Güterohre, Gesenkschmiedestücke, Fertigprodukte.

Das „Von A bis Z“ aus dem Jahre 1955 gilt heute mehr denn je, ist doch die Zahl der angebotenen Erzeugnisse, damals bereits dreistellig, seither noch erheblich größer geworden – mag es sich nun, um nur einige Beispiele zu nennen, um Stoßdämpfer oder Gelenkwellen aus Präzisionsstahlrohren der Hoesch Röhrenwerke, um Achsschenkel oder Kugel-Lenkkränze der Hoesch Rothe Erde-Schmiedag, um die breite Federnpalette der Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte, eines der führenden deutschen Federnproduzenten, handeln. Übrigens haben die Hohenlimburger ihren „Hoesch-M-3-Niveller“ erstmals gewissermaßen am lebenden Modell, einem K 70, in Funktion gezeigt: ein im werkeigenen Institut für Schwingungstechnik entwickeltes hydropneumatisches Federelement mit Niveauregulierung, zu dessen zahlreichen Vorzügen gleichbleibender

einer breiten Öffentlichkeit „Hoesch und das Auto“ vor, zeigten die Vielfalt unserer Verbindungen mit einer Schlüsselindustrie auf, in der Hunderttausende arbeiteten, und demonstrierten unser kraftfahrzeugbezogenes Lieferprogramm „Von A bis Z“ – von Achse bis Zahnrad. Damals schrieben wir zum ersten Mal „Was immer Sie fahren – Hoesch ist dabei“.

1955 – auf jeden zehnten Einwohner der Bundesrepublik kam ein motorisiertes Vehikel. Insgesamt liefen bei uns fünf Millionen Kraftfahrzeuge, und wir fragten: „Wer hätte nicht schon einmal ungeduldig (am Steuer) ... gesessen und mehr oder weniger laut geflucht ob verstopfter oder aufgerissener Straßen?“

1957 – die IAA wurde „am Abend des europäischen Gemeinsamen Marktes“, so hieß es beziehungsreich und hoffnungsvoll, eröffnet. Die Bundesrepublik hatte bereits, als einziges Partnerland, den Kraftfahrzeugmarkt voll liberalisiert und erhob die weitaus niedrigsten Einfuhrzölle. „Der Kleinwagen“, so schrieben wir, „rückt in den Vordergrund.“

*) Es war das Jahr, in dem es erstmals mehr Kraftwagen als Motorräder gab.



Erinnern wir uns noch? An den BMW 600, an den „Tiger“, ein vierdrädriges Kabinenroller-Motorrad von Fend-Messerschmitt, an den Ford 12 M, an das Glassche Goggomobil, an den „Expres“ von Goliath und den „Alexander“ von Lloyd, beide aus dem Hause Borgward, an das 18 PS schwache Maicomobil, an „Neckar“ und „Prinz“ aus zwei miteinander konkurrierenden NSU-Werken, an den billigen „Spatz“ von Victoria und den „Janus“ von Zündapp? Wie bescheiden wir doch waren.

1959 sah schon vieles anders aus. Einen Monat vor Beginn der 39. IAA berichtete WERK UND WIR in einem umfangreichen Sonderheft ausführlich über „Hoesch und das Kraftfahrzeug“ und „Hoesch und die Straße“. Im Jahr zuvor hatte die deutsche Automobilindustrie ihre Produktion mit dem Bau von 1,5 Millionen Kraftwagen gegenüber 1957 um 23 % gesteigert und war damit in der Weltrangliste an die zweite Stelle gerückt – hinter den USA. In der Kraftwagendichte dagegen lagen wir noch ziemlich zurück: Kamen in Schweden und Frankreich etwa 125, in England 100 und in Belgien gut 75 Kraftwagen auf 1000 Einwohner, so waren es in der Bundesrepublik erst wenig mehr als 50.

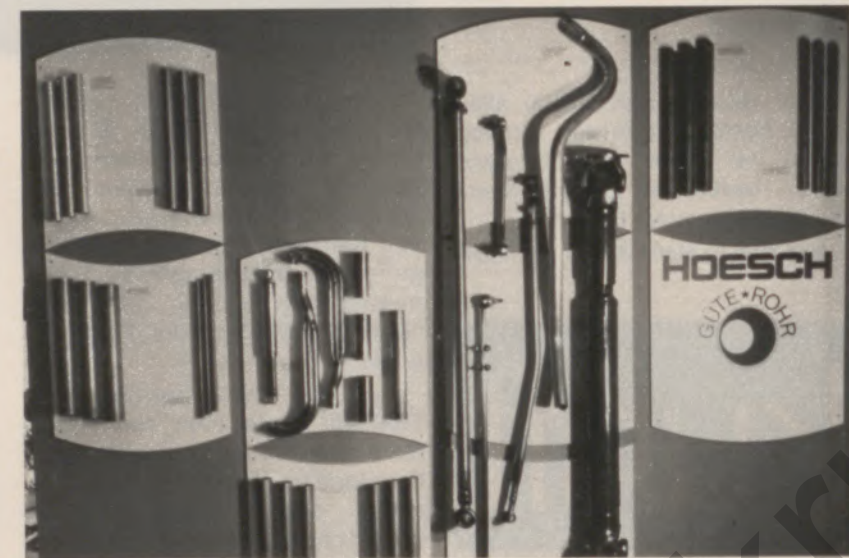
Die Ausstellung selbst wurde, so die Presse, zu „hohen Tagen des Automobils“, zu einer „Gala-Schau in vornehmer Fassade“, und zeigte, daß „die Motorisierung auf vollen Touren“ lief. Und wir konnten in unserem Bericht – „Die große Parade“ – nur bestätigen, daß sich zwischen 9,7 und 400 PS, zwischen einzylindriger Fahrmaschine und den zwölf Töpfen eines südlichen Renners, zwischen 2395,- und 80000,- DM bereits ein großer Bogen vom Nutzfahrzeug zum Traumwagen spannen ließ, daß die Kleinwagen mündig geworden waren und nicht mehr „klein“, sondern „Wagen“ betont wissen wollten, daß man länger, breiter und niedriger zu werden begann, und daß man größere Leistung zum gleichen Preis vermerken konnte.

1961 war ein Jubiläumsjahr der IAA – sie präsentierte sich zum 40. Male. Und sie wurde zu einer Schau der Rekorde. Die Bundesrepublik hatte im vorangegangenen Jahr die Produktionsmarke von 2 Millionen Kfz überschritten. In Frankfurt sah man viele Neuerungen und noch mehr Verbesserungen. Unser Bericht hieß „Gut gefedert – gut gefahren“, was seinen Grund hatte: Hoesch stellte erstmals auch Dämpfungselemente vor, als sinnvolle Ergänzung von Stoßdämpfern und Federn. Und „Zwischen Chrom, PS und Spitze“ ließ sich ablesen, wer seinen Platz in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie behalten würde.

Vor zehn Jahren, zur 41. Frank-

furter Automesse – von der Presse als „Rosinenschau“ gerühmt –, liefen in der BRD 7,5 Millionen Kraftwagen. Die westdeutsche Kraftfahrzeugindustrie stieß 1963 bereits 2,6 Millionen Wagen aus. Und zum wohl ersten Male wurde während des Eröffnungszeremoniells der Vorwurf erhoben, „daß die Bundesregierung die Größe der Gefahr einer immer breiter werdenden Kluft zwischen Motorisierungsdichte und Straßenvolumen offenbar bisher nicht erkennt und ihr nicht genügend Rechnung trägt“. Experten wiesen auf die Abhängigkeit volkswirtschaftlicher Gesamtproduktivität von rationaler Verkehrsbedienungs hin: zehnprozentige Verkürzung der Automobilfahrzeiten mit Hilfe besserer Straßen würden, so hatten sie errechnet, jährlich 2 Milliarden DM einsparen. Und die Konstrukteure überraschten mit größeren Motorleistungen, höheren Drehmomenten und niedrigeren Leistungsgewichten, mit dem Schritt zum spurtfreudigeren Vierganggetriebe, mit Sicherheitsreifen und -gurten.

1965 überschrrieben wir unseren Bericht mit „Größer, schneller, schöner“. Was auffiel, war die Vielzahl der Typen und Varianten. Ein namhafter Fachjournalist wollte vorwiegend „face-lifting“ bemerkt haben: hier ein bißchen straffen, dort ein bißchen runden, da ein bißchen weg. Gegenüber 1963

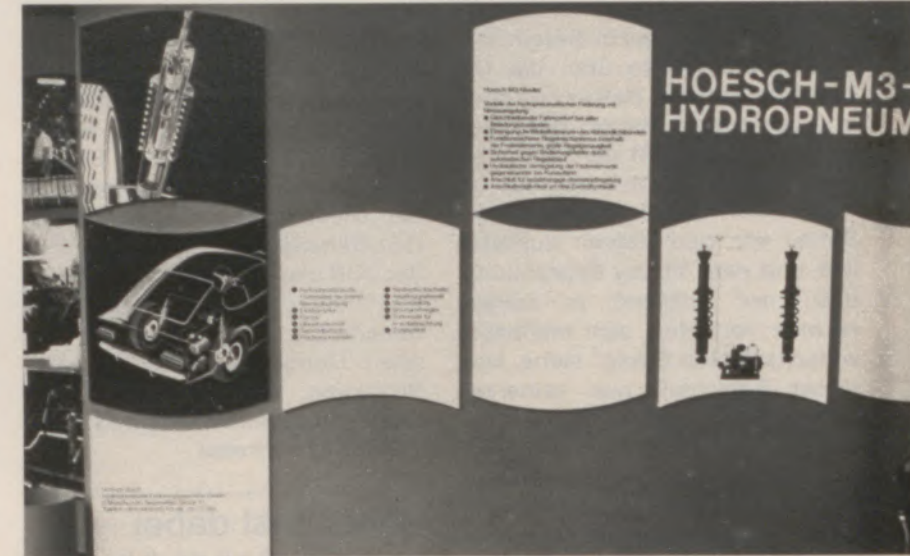


suchten auf unseren Straßen nun 8,5 Millionen Kraftwagen freie Fahrt, eine Million mehr als zwei Jahre zuvor. Und nicht weniger als 2,98 Millionen Kraftfahrzeuge, davon 2,73 Millionen Pkw und Kombi, verließen die westdeutschen Autoschmieden.

Im folgenden Jahr waren es noch mehr: 3,05 Millionen. Und dann begann, wir erinnern uns, eine steile Talfahrt. 1967 sollte das Jahr werden, in dem die deutsche Kfz-Produktion um mehr als eine halbe Million Einheiten auf weniger als 2,5 Millionen abrutschte. So wurde denn die 43. IAA ein „Konjunkturbarometer auf Rädern“. In der neuen Halle 5, der größten Europas

– mit 30 000 Quadratmetern Grundfläche zweieinhalbmal so groß wie Venedigs Markusplatz –, gaben sich alle Marken dieser Welt ein Stelldichein. Jeder fünfte Bundesbürger werde achtzehn fuhr sein eigenes Auto, und man wagte die Prognose, daß bis 1985 jeder dritte Westdeutsche im eigenen Auto sitzen werde. Dieses Ziel, mag es erstrebenswert sein oder nicht, werden wir mit hoher Wahrscheinlichkeit zehn Jahre früher erreichen, kommt doch heute bereits auf je 3,8 Einwohner ein Pkw (zum Vergleich: 3,3 in Frankreich, 3,2 in Schweden, 1,8 in den USA).

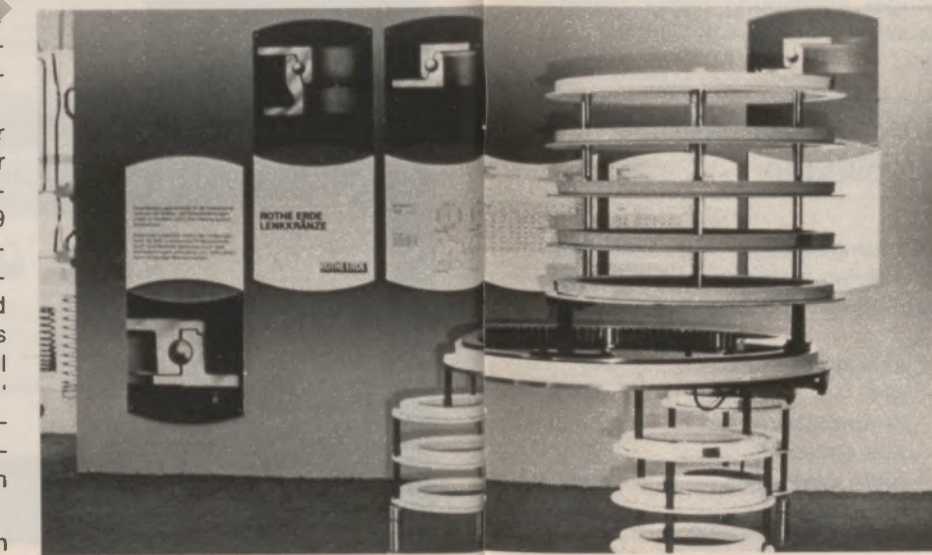
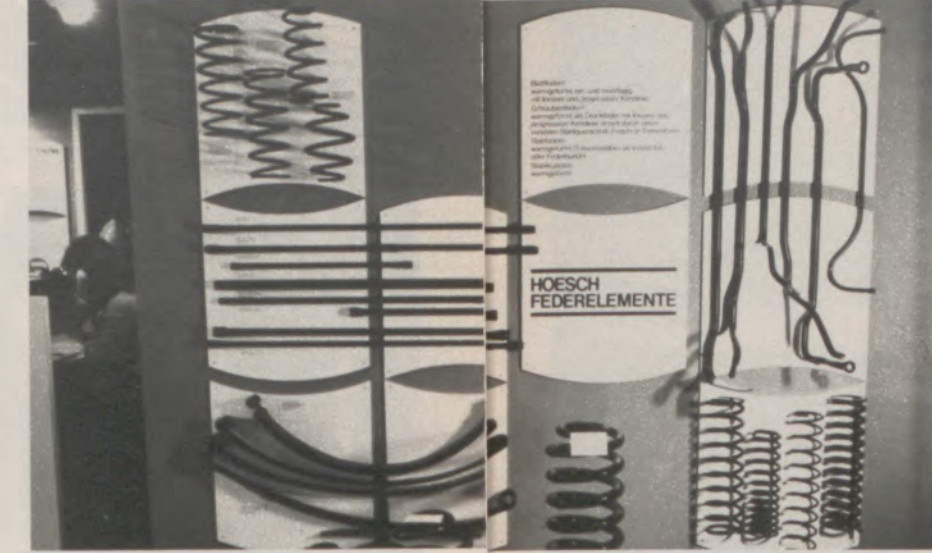
1968 setzte die erhoffte „Bergauf-Fahrt“ der Autokonjunktur ein,



steiler als erräumt: Mehr als 3,1 Millionen Kfz, davon an die 2,9 Millionen Pkw und Kombi wurden produziert.

Kein Wunder, daß man auf der vorletzten, der 44. IAA 1969 vor der Qual der Wahl unter 441 Personenwagen stand. 1385 Aussteller, 29 Länder, 59 Pkw-Marken aus 11 Ländern. Die Vorhersage war eingetroffen: Größte IAA aller Zeiten. Und zum ersten Male wurde, wenigstens in dieser Deutlichkeit, der Wandel des deutschen „Otto Normalfahrer“ spürbar: seine gestiegenen Ansprüche und die mit ihnen gewachsene Bereitschaft, dafür tiefer in die Tasche zu greifen.

Diese Tendenz hat sich auch



während der vierjährigen Pause zwischen der 44. und der gerade zu Ende gegangenen 45. IAA fortgesetzt. Wie stark der Trend zum größeren Wagen in diesem Zeitraum war, wird deutlich, wenn man die in den Jahren 1969 und 1972 produzierten Pkw nach Hubraumklassen vergleicht:

1969 wurden noch 92 000 Pkw bis 1 l Hubraum produziert, 1972 waren es nur noch knapp 47 000, 1969 lieferte die deutsche Autoindustrie noch rund 1,5 Millionen Pkw in der Klasse bis 1,5 l, 1972 nur noch 950 000.

Dagegen stieg die Produktion in der 2-l-Klasse von 1,06 auf 1,7 Millionen Pkw, in der Klasse bis 3 l Hub-

frühzeitig erkannt worden, hatten sich zum Teil auch freiwillig erkennen lassen. Außerdem hatte kein Hersteller vor der Eröffnung sonderliche Geheimniskrämerei betrieben. Trotzdem zog die „Glitzer-schau“ erneut Hunderttausende in ihren Bann, insbesondere die motorbesessene Jugend. Und für diesen Interessentenkreis hatte der VDA erstmals eine Beratungsstelle eingerichtet, in der sich Jugendliche „Informationen rund um den Beruf“ holen konnten. Ausbildungsfachleute der Automobilindustrie und Berufsberater des Arbeitsamtes unterrichteten Interessenten ausführlich über Ausbildungswege und Berufsaussichten in diesem Industriezweig. Denn: „Ob Ingenieur oder Kaufmann, ob Testfahrer, Karosseriebauer oder Autoschlosser, ob in der Automobilfabrik selbst oder in der Anhänger-, Aufbauten-, Teile- oder Zubehörindustrie tätig, überall winken interessante Arbeitsplätze mit guten Entwicklungschancen in diesem immer noch zukunftsreichen Industriezweig. Nur wissen muß man es.“

Was an der IAA 1973 tatsächlich neu war oder als neu vorgestellt wurde, ist längst über die Bildschirme geflimmert. Ein paar Bemerkungen aber vielleicht noch über das Ausstellungsmotto. „Mit dem Auto in die Zukunft“ will wohl als Programm verstanden werden –



raum von 317 500 auf 416 000. Und auch in der Klasse über 3 l schnellte die Produktionsziffer hoch: von 5 100 auf 47 000.

Das hat sich auch in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres fortgesetzt: Bei einem Gesamtproduktionsanstieg von 8 % nahm der Pkw-Ausstoß in der Klasse bis 1 l Hubraum um mehr als 52 % ab, während er in den Klassen 1 bis 1,5 l (+ 14,1), bis 2 l (+ 3,8), bis 3 l (+ 17,4) und über 3 l (+ 16,8) weiterhin deutlich anstieg.

Und nach diesem Ausflug in die Statistik nun wieder zur jüngsten IAA. Was den Besucher erwartete, war bereits mehr oder weniger lange bekannt. „Erlkönige“ waren

aufgestellt angesichts der Tatsache, daß sich „immer wieder ein zorniges Rechenalent findet, das ... nachweist, daß das Auto nicht nur in soziologischer, sondern auch in ökonomischer Hinsicht ein Unding ist.“

Pro und Contra Automobil

Ein breitangelegtes Rahmenprogramm in Form öffentlicher Podiumsveranstaltungen wollte dazu beitragen, „die Auseinandersetzungen um das Auto von ideologischem Beiwerk zu befreien und in

sachliche Bahnen zu lenken“. Tatsächlich hatte die Automobilindustrie – bereit, sich der Diskussion zu stellen – keine schlechten Argumente auf ihrer Seite, als es um Pro und Contra ging. Hier abschließend nur einige wenige: Das Straßennetz der BRD ist 445 000 km, das Streckennetz der Bundesbahn 32 700 km lang und hat 4 000 Stationen. Summe aller Start- und Zielpunkte in der BRD etwa 12 Millionen: Wohnhäuser, Arbeitsstätten, Ausflugsziele – sämtlich direkt mit dem Auto erreichbar. Demgegenüber die Eisenbahn mit ihrem Systemproblem: Sie kann nur von Bahnhof zu Bahnhof fahren. Zum Thema Unfälle der Hinweis auf Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes, wonach in der Rangfolge der Unfallursachen „falsches Verhalten der Fahrzeugführer“ mit 77 % an erster Stelle steht, gefolgt von „unzureichenden Straßenverhältnissen“ (8,8 %), während „technische Mängel“ (1,8 %) nur selten Unfallursache seien. So könne denn die Autoindustrie das menschliche Verhalten durch gute Technik wohl beeinflussen, nicht aber bestimmen. Was den Umweltschutz angeht, so wehrt man sich gegen die gängige Behauptung, das Auto sei Umweltverschmutzer Nr. 1.

Man weist auf die Tatsache hin, daß etwa ein offener Kamin in 5 Stunden mehr Schadstoffe produziert als ein Auto in 24 Stunden, daß der giftige CO-Gehalt in der Luft einer Großstadt-Kreuzung 20 ppm betrage – gegenüber 40 000 ppm (!) in einem einzigen Zug aus der Zigarette. Und nicht zu Unrecht erwartet die Kraftfahrzeugindustrie – die „auch weiterhin alles technisch Mögliche“ in Richtung auf eine Begrenzung der Schadstoffemission von Fahrzeugen tun will –, daß auch „die übrigen Quellen der Umweltverschmutzung und -beeinträchtigung mit der gleichen Energie angegangen werden, die bei der Diskussion um die Autoabgase aufgewendet wird“.

Wenn man das und vieles mehr so hört oder liest und dann daran denkt, daß man glücklicherweise nicht in Los Angeles wohnt, wo der Smog ja nun tatsächlich zu 85 % von den Automobilen verursacht wird, daß die Zahl der schwarz qualmenden Auspuffrohre von Monat zu Monat sinkt, daß die Technik immer vollendeter wird, daß von den 25 Millionen hauptberuflich Erwerbstätigen in der BRD 3,3 Millionen in der Kraftfahrzeug- bzw. Kraftverkehrswirtschaft arbeiten, daß immer mehr Straßen aus- und Autobahnen neu gebaut werden – je Kilometer 4 bis 5 Millionen DM – und daß man einer von jenen 86 % aller Pkw-Besitzer ist, die per Karosse in den Urlaub fahren – also ich bin bereit, mich jenen anzuschließen, die da sagen: Wenn das Auto noch nicht erfunden wäre, es müßte schnellstens erdacht werden. KHG

Sieben bestanden mit „sehr gut“

Von rund 1200 jungen Menschen, die bei Hoesch eine technische Berufsausbildung erhalten, haben kürzlich 214 ihre Abschlußprüfung vor allem in den Berufen Betriebs- und Maschinenschlosser, Hüttenfacharbeiter, Dreher und Universalfräser abgelegt. Die Auszubildenden der stark besetzten Elektroberufe sowie die technischen Zeichner und Chemielaboranten gehen erst nach 3½jähriger Ausbildung in die Prüfung. Zu gleicher Zeit bestanden 143 von rund 480 Jugendlichen, die eine kaufmännische Berufsausbildung durchlaufen, ihre Abschlußprüfung als Industriekaufmann, Kaufmann im Groß- und Außenhandel, Bürokaufmann oder Bürogehilfin. Die Ergebnisse der kaufmännischen wie der technischen Prüfungen konnten sich sehen lassen.



Auf zwei Jahre verkürzte Ausbildung

In den kaufmännischen Berufen mit normalerweise dreijähriger Ausbildungszeit (Industriekaufmann, Kaufmann im Groß- und Außenhandel, Bürokaufmann) nahmen von 90 Auszubildenden, die zu diesem Ausbildungsjahr gehören, 60 schon nach zwei Jahren betrieblich-praktischer Ausbildung und zusätzlichem Unterricht in der Kaufmännischen Werkschule an der Abschlußprüfung teil. Das sind rund 67 Prozent. Diese Gruppe erzielte folgendes Ergebnis.

„Sehr gut“	5mal
„gut“	19mal
„befriedigend“	29mal
„ausreichend“	5mal
nicht bestanden	2mal

Durchschnittsnote: 2,7

Das Ergebnis entspricht ungefähr dem langjährigen Durchschnittsergebnis, das früher allerdings nach

◀ Harald Ackermann, heute in der Zentralen Reparaturwerkstatt Hohenlimburg, hat seine Ausbildung zum Dreher mit der Note „sehr gut“ abgeschlossen

▲ Ein guter Start in den Beruf: alle fünf schlossen ihre kaufmännische Ausbildung mit „sehr gut“ ab. V. l. n. r.: Bürokaufmann Mechthild Widdermann von den Hüttenwerken, Industriekaufmann Rosemarie Galzinsky (unten) von Rothe Erde-Schmiedag, Industriekaufmann Ingrid Westrop von den Hüttenwerken, Industriekaufmann Sylvia Pluppins von den Hüttenwerken und Industriekaufmann Martin Kumbruch von Hohenlimburg-Schwerte

drei Jahren erzielt wurde, wobei besonders hervorzuheben ist, daß die Note „sehr gut“, die nach zweijähriger Ausbildung bisher Seltenheitswert hatte, gleich fünfmal vorkam.

Normale dreijährige Ausbildung

Achtundzwanzig Auszubildende durchliefen die normale dreijährige Ausbildung. Ihre Zensuren lauteten

„Sehr gut“	—
„gut“	4mal
„befriedigend“	7mal
„ausreichend“	16mal
nicht bestanden	1mal

Durchschnittsnote: 3,5

Prüfungsergebnisse der Bürogehilfinnen

Bei den Bürogehilfinnen ergaben sich nach zweijähriger Ausbildung folgende Gesamtnoten aus Fertigkeitensprüfung (Schreibtechnik) und Kenntnisprüfung (kaufmännische Fächer).

„Sehr gut“	—
„gut“	30mal
„befriedigend“	21mal
„ausreichend“	—
nicht bestanden	4mal
Durchschnittsnote: 2,6	

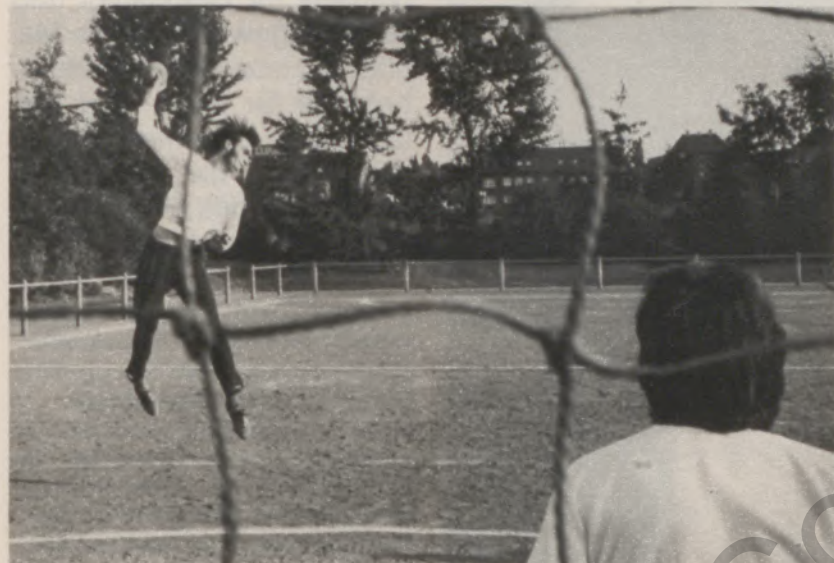
Nicht bestanden wurden – wie immer – nur die Fertigkeitensprüfungen. Der Anteil der Durchgefallenen

Ein Dreher und ein Fernmeldetechniker erreichten in beiden Prüfungsteilen die Note „sehr gut“ und damit eine „Eins“ als Gesamtnote. Diese „Spitze“ ist jedoch nicht so einsam, wie auf den ersten Blick scheinen mag: Immerhin erzielten insgesamt 15 Auszubildende in einer der beiden Prüfungen das Prädikat „sehr gut“ und 68 die Note „gut“.

Ergebnisse in der Fertigkeitensprüfung

Von den 213 jungen Mitarbeitern, die zur Fertigkeitensprüfung antraten, erreichten die Noten

„sehr gut“	9 = 4,2%
„gut“	42 = 19,7%
„befriedigend“	95 = 44,6%



▲ **Heinz-Peter Mihm, leidenschaftlicher Handballspieler, erlernte bei den Hüttenwerken den Beruf des Fernmeldemechanikers; auch er beendete seine Ausbildung mit „sehr gut“**

ist gegenüber dem Durchschnitt im Bereich unserer Industrie- und Handelskammer jedoch sehr gering.

Gesamtergebnis aller kaufmännischen Prüflinge

„Sehr gut“	5mal = 3,5%
„gut“	53mal = 37,1%
„befriedigend“	57mal = 39,9%
„ausreichend“	21mal = 14,7%
nicht bestanden	7mal = 4,8%
143	= 100,0%
Durchschnittsnote: 2,8	

Auch die Techniker schnitten gut ab

Die Ausbildung für technische Berufe findet in der Fertigkeitensprüfung und in der Kenntnisprüfung ihren Abschluß. Der Auszubildende erhält je eine Abschlußnote über seine praktischen Fertigkeiten und über seine theoretischen Kenntnisse.

Ergebnisse in der Kenntnisprüfung

Zum zweiten Teil der Abschlußprüfung traten 214 Prüflinge an. Von ihnen erzielten die Note

„sehr gut“	6 = 2,8%
„gut“	26 = 12,2%
„befriedigend“	66 = 30,8%
„ausreichend“	91 = 42,5%
nicht bestanden	25 = 11,7%
214	= 100,0%

Wer diese Ergebnisse mit denen der Fertigkeitensprüfung vergleicht, sieht, daß die jungen Techniker ihre besten Leistungen nicht in der theoretischen, sondern in der praktischen Prüfung erreichen. Demzufolge ist auch die Zahl der nicht-bestandenen Prüfungen bei der Fertigkeitensprüfung erheblich niedriger und die Summe der sehr guten und guten Ergebnisse deutlich höher.

Clemens Külpmann im Ruhestand



Clemens Külpmann, Vorstandsmitglied der Hoesch Handel AG und seit 24 Jahren in den Diensten von Hoesch, ist am 21. März dieses Jahres in den Ruhestand getreten.

Am 22. April 1911 in Hagen geboren, besuchte Clemens Külpmann die Handelsschule und absolvierte danach die kaufmännische Lehre. 1949 trat er als Leiter der Abteilung Profilstähle beim Hoesch Eisenhandel in Dortmund ein. 1950 erhielt er Prokura und übernahm die Verkaufsgruppe Rohre, Draht,

Profilstähle und Lager. Sechs Jahre später wurde er zum stellvertretenden Geschäftsführer und 1966 zum ordentlichen Geschäftsführer des Hoesch Eisenhandels berufen. Seit der Gründung der Hoesch Handel AG am 1. Januar 1971 gehörte er dem Vorstand des Unternehmens an. Clemens Külpmann war einer der ersten, der – im technischen Bereich – das Zentrallagersystem entwickelte und – im menschlichen Bereich – die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter durch vielseitige Schulungspläne förderte.

Nach seinem Eintritt in den Ruhestand wünschen wir Clemens Külpmann alles Gute und daß ihm recht viele Lebensjahre bei guter Gesundheit vergönnt sein mögen!

Dr. Wolfgang Irle Vorstandssprecher der Hoesch Handel AG



studierte er Volkswirtschaft in Köln und wurde 1959 zum Dr. rer. pol. promoviert. Nach zweijähriger Arbeit im Verbandswesen und für Presse, Werbung und Public Relations wurde er Geschäftsführer einer Vertriebs-GmbH.

1960 trat Dr. Wolfgang Irle in die Dienste von Hoesch. Er übernahm bei der Hauptverwaltung Sonderaufgaben im kaufmännischen Vorstands-Ressort und in der Außendienstorganisation. 1965 erhielt er Prokura. 1966 bis 1968 leitete er den Auf- und Ausbau des Absatzwirtschaftlichen Zentralbereichs in der Hauptverwaltung der Hoesch AG, und von 1968 an war er Direktor des Bereichs Absatzwirtschaft, zu dem die Vertriebsorganisation Inland und Montan-Union, die Geschäftsstellen, die Werbung, die Marktforschung und die Absatzplanung gehören.

Am 31. März 1973 wurde Dr. Wolfgang Irle in den Vorstand der Hoesch Handel AG berufen und zum Sprecher des Vorstandes ernannt. Nach der Integration des ESTEL-Handels wird er zu dessen Sprecher ernannt werden.

Dr. Wolfgang Irle wurde am 12. Juni 1933 in Crina bei Bitterfeld geboren. Nach dem Abitur am Städtischen Gymnasium in Siegen

Für die Arbeit in seinem neuen Aufgabenbereich wünschen wir Dr. Irle alles Gute und ebensoviel Erfolg wie in den vergangenen Jahren!

Die Feinblechzuschneidebetriebe der Hoesch Handel AG

Ein guter Service spart unseren Geschäftsfreunden Zeit und Mühe, schafft Zufriedenheit und gewinnt neue Kunden. Dieser Service, der beim Hoesch Handel insbesondere aus dem Anarbeiten des Stahls besteht, setzt einen vielseitigen Maschinenpark in den Lagern des Hoesch Handels voraus. Daß die Maschinen da sind und vor allem Mitarbeiter, die willens und in der Lage sind, diesen Stahlservice zu bieten, haben wir bereits im März in einem Aufsatz über die Biegebetriebe für Betonstahl und Baustahlgewebe und im Mai über Schneid- und Brennbetriebe für Grob- und Mittelbleche berichtet. Heute stellen wir die Feinblechzuschneidebetriebe des Hoesch Handels vor.

Schon 1950 hat die heutige Hoesch Handel AG ihre Handelsfunktion mit der Einrichtung eines Feinblechzuschneidebetriebes in Hagen um eine heute nicht mehr zu missende Variante erweitert. Die bedarfsbezogene Materialvorfertigung hat seit dieser Zeit im Feinblechbereich durch immer neu hinzukommende Abnehmergruppen immer mehr Bedeutung gewonnen.

Heute besitzt die Hoesch Handel AG ein über die Bundesrepublik verteiltes Netz feinblechanarbeitender Scherenbetriebe. So fertigen auf einunddreißig Tafelscheren geschulte Fachkräfte in den Schneidebetrieben Hagen, Nürnberg, Stuttgart und Wehbach quadratische, rechteckige, trapezförmige und runde Zuschnitte.

Auf modernen Schneidvorrichtungen mit automatischen Förder- und Stapelanlagen entstehen sowohl Zuschnitte in Grundgüte als auch kaltgewalzte Fixmaße in sämtlichen Qualitäten für anspruchsvolle Verarbeitung und Oberflächenveredlungszwecke. Die Tafelscheren haben einen Verarbeitungsbereich von 0,30 Millimeter bis 5 Millimeter Stärke, wobei sich Formate in beinahe unbegrenzten Variationen von der Größe einer Briefmarke bis zu 3 500 Millimeter Seitenlänge mit höchster Präzision im Blick auf Dicken- und Flächentoleranzen anarbeiten lassen.

Das Zuschneiden auf gebrauchsfertige Maße nimmt dem Verarbeiter die erste Produktionsstufe ab. Er spart die Investition für eigene Schneidanlagen. Eine geringere Lagerhaltung, eine vereinfachte Termindisposition sowie stark verminderte Entfallkosten sind weitere

Ob klein wie eine
Briefmarke oder
groß wie ein Zimmer -

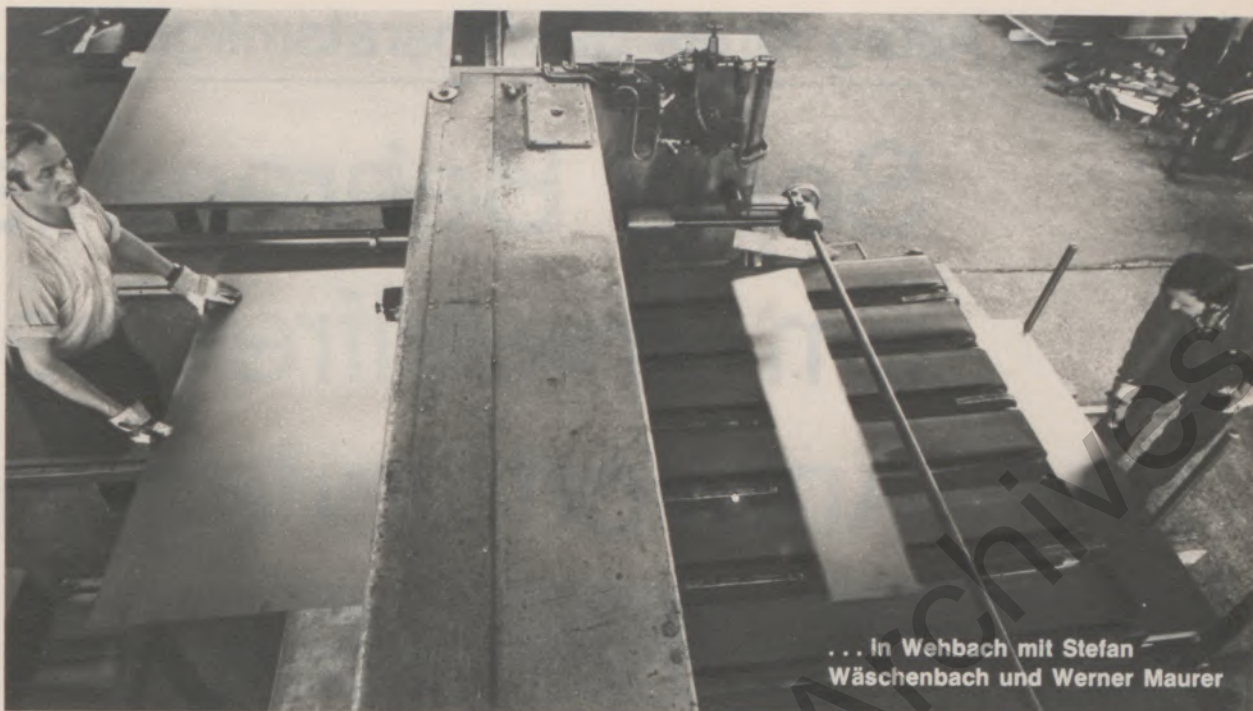
**Hoesch Bleche
sind immer exakt
zugeschnitten**

Blick in die Feinblech- zuschneidebetriebe des Hoesch Handels...

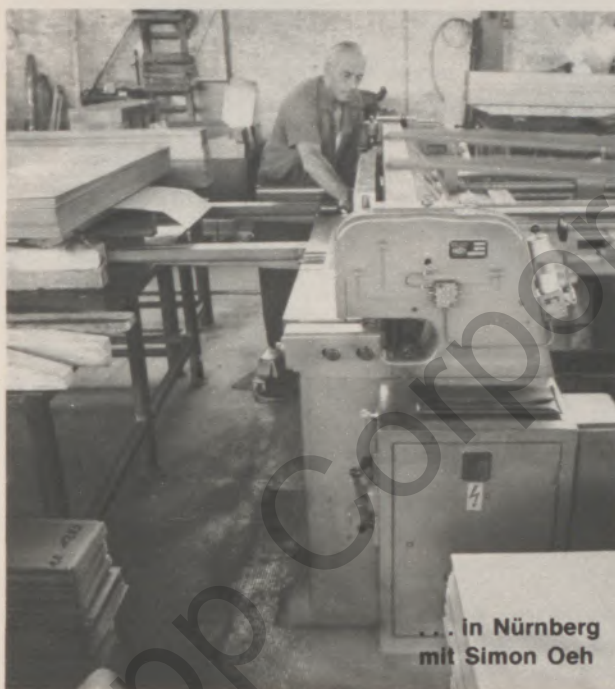
Vergünstigungen, die – um einige Beispiele zu nennen – Hersteller von Stahlschränken, Lochblechen, von Regalböden und Haushaltsgeräten und viele Zulieferanten der Automobilwerke im In- und Ausland zu schätzen wissen.

Beste Auslastung sowie der Vorzug mannigfacher Maßkombinationen ermöglichen beim Hoesch Handel eine wirtschaftliche Zuschnittfertigung, mit der der Feinblechverarbeiter beim Zuschneiden in eigener Regie nicht konkurrieren kann. Darüber hinaus stehen den Mitarbeitern aller unserer Schneidbetriebe bei der Lösung schwieriger Probleme jederzeit die technischen Abteilungen unserer Kaltwalzwerke mit Rat und Tat zur Seite.

Schon heute können die Mitarbeiter in den Verkaufsabteilungen des Hoesch Handels aus den verfügbaren 18 000 Tonnen Coil- und Tafelvorräten Vormaterial für fast jeden Kundenwunsch erfüllen. Ein interessantes Zahlenspiel verdeutlicht diese Leistungsbereitschaft: Der Äquatorumfang der Erde beträgt 40 076,6 Kilometer und könnte bei einer angenommenen Materialdicke von 0,75 Millimeter mit einem 76,3 Millimeter breiten Streifen allein durch die Feinblechvorräte des Hoesch Handels umspannt werden.



... in Weibach mit Stefan Wäschbach und Werner Maurer



... in Nürnberg mit Simon Oeh



... in Hagen mit Werner Hohlweg und Anis-Salom Oweimrin



... in Stuttgart mit Serif Arkan

◀ Walter Fürbass in Nürnberg
beim Kommissionieren fertig zu-
geschnittener und verpackter
Feinbleche

Seppl Behrens ist selten um eine hilfreiche Antwort verlegen



▲ Josef Behrens an einer Reparaturstelle der Röhrenwerke (vorn Helmut Kargel, dahinter von links Herbert Kruse, Betriebsleiter Reinhard Bittner, Betriebsleiter Josef Frede und Josef Behrens)

◀ So kennen Josef Behrens die meisten Kollegen – gleichgültig ob sie mit ihm dienstlich – wie auf diesem Bild Konrad Adolphi und Günter Wirth – oder in seiner Eigenschaft als Betriebsratsmitglied sprechen

▼ Betriebsratsarbeit – hier im Sozialausschuß. Links von Josef Behrens Wolfgang Gomd, rechts Klaus Michalke

Rund 500 Betriebsratsmitglieder vertreten die Interessen der 50 000 Hoesch-Mitarbeiter. Josef Behrens ist einer von ihnen. Er gehört dem Betriebsrat der Hoesch Röhrenwerke AG in Hamm an – und das ohne Unterbrechung seit 25 Jahren.

Zu Beginn der Frühschicht ist es meist noch still in der Meisterstube, die sich Josef Behrens mit Herbert Kruse teilt. Josef Behrens – er ist Werkmeister im Stahlbau – nutzt die Zeit, um die neu hereingekommenen Aufträge durchzusehen. Eilige Arbeiten greift er heraus. Während er ihren Ablauf überlegt, kommt schon der erste Anruf aus dem Betrieb. Jeder weiß: um diese Zeit ist Josef Behrens im Meisterbüro, danach zur Arbeitseinteilung in der Werkstatt. Er bespricht die Tagesarbeit mit Vorarbeiter Rudi Wieland, mit Schlossern und Schweißern und schreibt Materialscheine für Elektroden, Schrauben und Kugellager aus. Dann geht er in die Betriebe zu den Außenreparaturen.

In der Abteilung Stahlbau der

Röhrenwerke gleicht kaum ein Auftrag dem anderen. Josef Behrens wird angerufen, wenn eine Stahltür klemmt, wenn an einem Rollgang die Einwerferplatten abgenutzt sind, wenn ein Kran installiert wird. Jeder Auftrag hat sein eigenes Problem. Es ist ähnlich – wenn auch auf anderer Ebene – wie bei der Arbeit im Betriebsrat, dem Josef Behrens nun schon 25 Jahre angehört. Da gibt es die ganz persönlichen Schwierigkeiten, mit denen der einzelne zu ihm kommt – wie der junge Mitarbeiter, der gerade ausgelernt hat und mit seiner Lohn-einstufung unzufrieden ist –, da sind die Probleme, die ganze Gruppen oder alle Mitarbeiter beschäftigen: die Gleitzeit, die neuen Büroräume oder die nächsten Tarifverhandlungen.

Seppl Behrens, wie ihn die Kollegen seit einem Vierteljahrhundert nennen, ist ein Mensch, der gut zuhören kann. Er behält die Ruhe, bleibt sachbezogen, weiß zu helfen. Das merkt sehr schnell ein junger Kollege, der ihn auf dem Weg zur



Werkstatt anspricht. Er war krank, als die Urlaubsliste im Januar herumging, ist an die Schulferien gebunden und kann sich mit seinem Kollegen, der ebenfalls schulpflichtige Kinder hat, nicht einigen. Später will ein anderer wissen, ob die Bemessung des Weihnachtsgeldes perfekt ist. Ein dritter erkundigt sich in der für die Mitarbeiter der

Nachtschicht extra eingerichteten Sprechstunde, ob das Gerücht stimmt, daß der Werksbus Hiltrup – Hamm eingestellt werden soll. Der vierte klagt über zuviel Lärm im Großraumbüro ...

Viele dieser Probleme und Fragen finden ihren Widerhall in der wöchentlichen Betriebsratssitzung oder in den Sitzungen der ver-



▲ Karl-Heinz Spurmann feiert sein 25jähriges Dienstjubiläum, zu dem auch der Betriebsrat herzlich gratuliert: hinter Josef Behrens der Betriebsratsvorsitzende Georg Mayer; im Hintergrund Hubert Breier und Alfred Schultz

schiedenen Ausschüsse. So ist Josef Behrens im Angestelltenausschuß, wo es gerade um neue Büroräume für Techniker im alten Magazin geht, und im Sozialausschuß, in dem das Kantinenessen ebenso auf der Tagesordnung steht wie die Beurteilung laufender Sozialanträge. Hinzu kommt die Mitarbeit im Ausschuß Vorschlagswesen und bei der Betriebskrankenkasse.

Sicher hätten nicht so viele Kollegen Seppi Behrens fünfundzwanzig Jahre lang in den Betriebsrat gewählt, wenn sie nicht wüßten, daß seine Stimme Gewicht hat – und sicher tragen dazu seine Menschenkenntnis und seine Erfahrung bei.



Als Dreiundzwanzigjähriger war der Hiltruper Josef Behrens im Jahre 1948 jüngstes Betriebsratsmitglied der Röhrenwerke. Er hatte Dreher gelernt, fuhr damals aber bereits auf Montage. Wenn er sich heute an 1948 erinnert, denkt er an die vom Betrieb organisierten Kartoffeln und Kohlen, die gerecht zu verteilen, mit eine Aufgabe des

Betriebsrates war.

Schwere Probleme kamen auf den Betriebsrat 1965 zu, als das Rohrwerk Hiltrup nach Hamm übersiedelte. Viele Hiltruper Mitarbeiter, verwurzelt im Münsterland, wählten lieber die tägliche Anfahrt nach Hamm als den Wohnungswechsel. Also mußten einerseits Werksbusse eingeplant, andererseits Wohnungen beschafft und Umzüge erleichtert werden . . .

Josef Behrens selbst ist in seinem Haus in Hiltrup geblieben, von dem er sich nicht mehr trennen mag. In der Werksiedlung, in unmittelbarer Nachbarschaft mit Kollegen, verbringt er seinen Feierabend und die Wochenenden.

zum redaktionsschluß erfuhren wir ...

Josef Fischer Vorstandsvorsitzender der Hoesch Werke AG



Der Aufsichtsrat der Hoesch Werke AG hat in seiner Sitzung am 1. Oktober 1973 Josef Fischer als Nachfolger des am 31. August 1973 verstorbenen Dr. Friedrich Harders zum Vorstandsvorsitzenden ernannt. Josef Fischer zeichnet seit 1965 im Hoesch-Vorstand für Finanzen, Rechnungswesen, Steuern, Revision, Organisation und Datenverarbeitung verantwortlich, nachdem er schon von 1952 bis 1957 nach der Neuordnung des Hoesch-Bereiches als kaufmännisches Vorstandsmitglied bei der Altenessener Bergwerks-AG tätig gewesen war (siehe Heft 7/1972).

F.-W. Hümme wird Vorstandsmitglied der Hoesch Werke AG

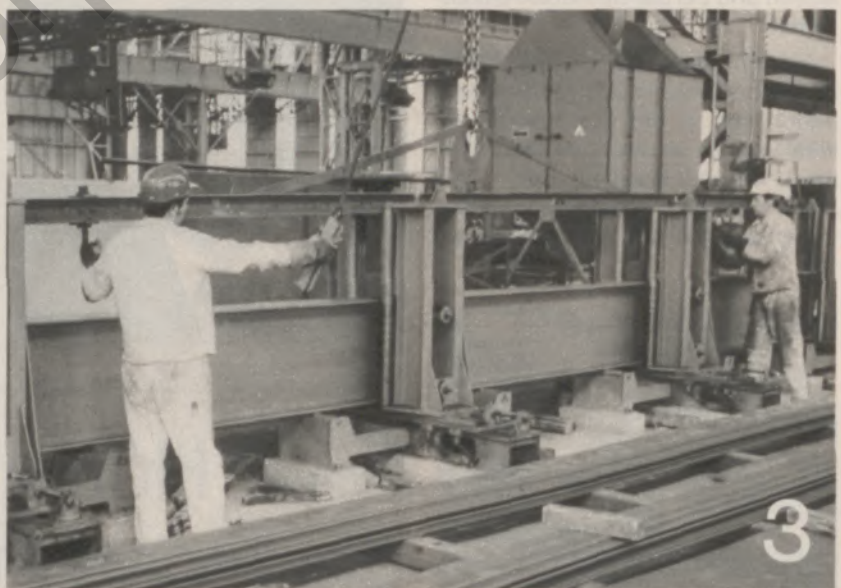
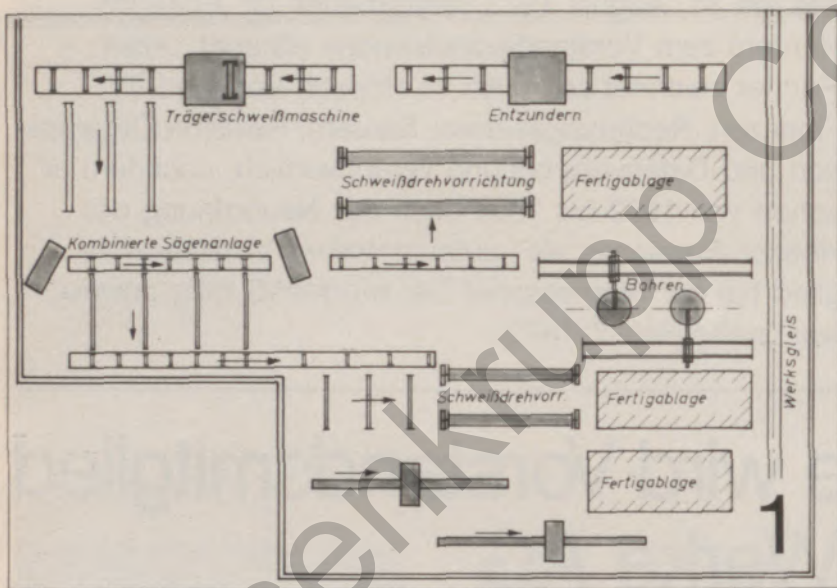
Gleichzeitig ist im Einvernehmen zwischen den zuständigen Gremien der Hoesch Werke AG und der ESTEL NV Hoesch-Hoogovens vorgesehen, Rechtsanwalt Friedrich-Wilhelm Hümme zum Vorstandsmitglied beider Gesellschaften zu bestellen. Der Aufsichtsrat der Hoesch Werke AG hat entsprechend diesem Vorschlag beschlossen. Der Aufsichtsrat der ESTEL NV Hoesch-Hoogovens wird über diesen Vorschlag am 26. Oktober 1973 beschließen. Friedrich-Wilhelm Hümme ist Generalbevollmächtigter der Hoesch Werke AG und seit dem 19. Oktober 1972 Vorstandsmitglied der Hoesch AG (siehe Heft 7/1973).



Neue Schweißstraße im Stahlwerk Attendorn

Auf dem Weg zum mechanisierten Bauen

Wer eine Halle bauen will, wird bei den Hoesch Siegerlandwerken gut und schnell bedient: Alle Bauteile sind sorgsam aufeinander abgestimmt, lange erprobt und stammen aus eigener Produktion. Die tragenden Stahlkonstruktionen entstehen im Stahlbauwerk Attendorn, die Fertigteile der Fassaden und Dächer im Bauteilwerk Eichen. Unser Besuch gilt diesmal dem Stahlbauwerk Attendorn, wo eine neue Schweißstraße als Kernstück der Mechanisierung entstanden ist. Hier werden die genormten Elemente der Hallentragkonstruktion unter Schutzgas verschweißt. Nur zwei Mitarbeiter überwachen und steuern die ganze Anlage.



Eine Skizze veranschaulicht den fließenden Arbeitsablauf der neuen Schweißstraße des Werkes Attendorn. Da kontinuierliche Fertigung eine gleichmäßige Oberfläche des zu verarbeitenden Materials voraussetzt, beginnt die Straße mit einer Entzunderungsanlage, auf der Rost und Walzhaut des Vormaterials entfernt werden. Die so vorbereiteten Stegbleche, Unter- und Obergurtlamellen – aus denen Träger entstehen – werden auf ein Aufnahmebett gelegt und laufen, ohne geheftet zu werden (wie sonst üblich), über einen Rollgang zur Trägerschweißmaschine, wo sie durch vier Düsen miteinander ver-

schweißt werden. Dieses Verfahren bewirkt, daß sich die Teile nicht verziehen, weil alle vier Düsen gleichzeitig arbeiten. Gegenüber den früher verwendeten gewalzten Profilen haben geschweißte Querschnitte den Vorteil, daß die für die jeweilige statische Belastung günstigsten Abmessungen gewählt werden können. Das bedeutet eine nicht unbeträchtliche Gewichtsersparnis im Vergleich zu gewalzten Trägern. Um die hohe Schweißgeschwindigkeit der neuen Straße auszunutzen, ist als Aufgabevorrichtung eine leistungsfähige Kipptransverse eingebaut.

Auf das Schweißen folgt das Ab-

1 Um die genormten Elemente von Hallentragkonstruktionen im fließenden Arbeitstakt zu verschweißen, entstand in Attendorf eine Schweißstraße, deren einzelne Stationen die Skizze wiedergibt

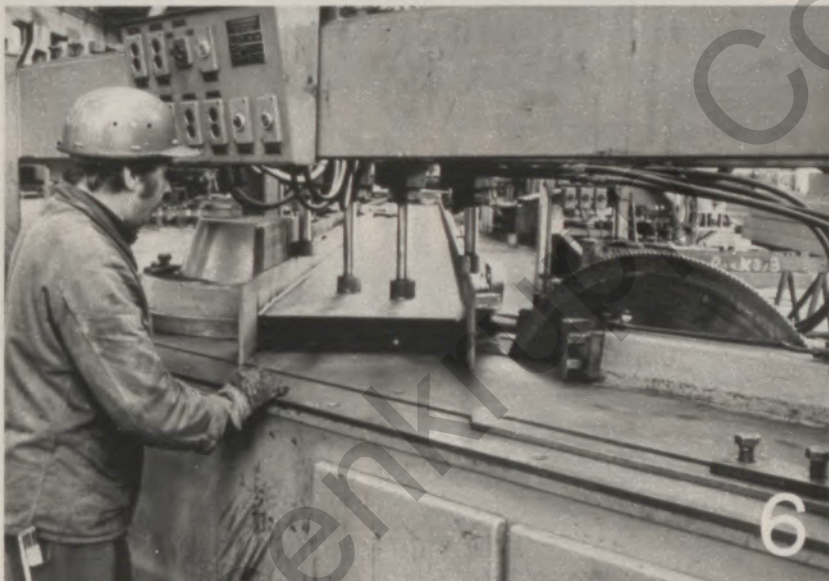
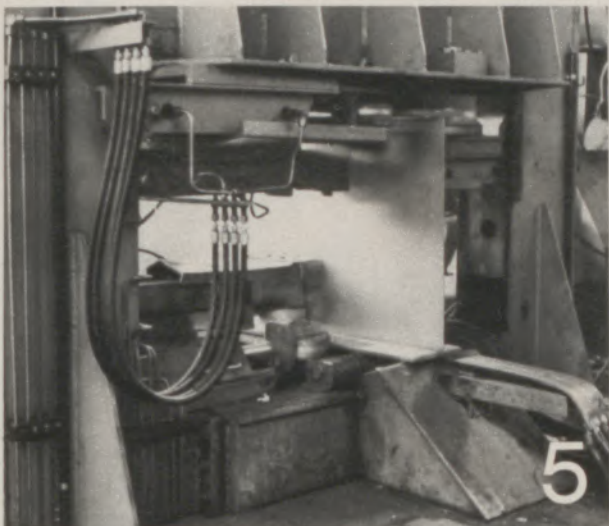
2 Kontinuierliche Fertigung verlangt eine gleichmäßige Oberfläche: deshalb beginnt die Straße mit dieser Entzunderungsanlage, die Hans Lambertz steuert

3 Die Stegbleche, Unter- und Obergurtlamellen werden auf ein

Aufnahmebett gelegt und laufen, ohne geheftet zu werden, zur Schweißmaschine

4+5 Vier gleichzeitig arbeitende Düsen verschweißen in dieser Trägerschweißmaschine die Einzelelemente zu festen Trägern. Hans Schindel und Rainer Schütte überwachen und steuern die Anlage

6 Günther Morcintetz an der Sägeanlage beim Ablängen der Träger



längen der Träger in einer Sägeanlage. Danach werden in zwei Schweißdrehvorrichtungen Kopfplatten und Aussteifungsrippen eingebaut und durch moderne Halbautomaten angeschweißt. Anschließend erhalten die tragenden Bauelemente Bohrungen für den Anschluß der Wandkonstruktion.

Zwischengeschaltete Rollgänge und Querverschiebebetten erleichtern den Fertigungsfluß, der durch erhöhten Durchsatz eine wirtschaftlichere Produktion ermöglicht und – trotz der Vereinheitlichung – entsprechend dem Baukastenprinzip den unterschiedlichsten Anforderungen der Kunden gerecht wird.



Hüttenhospital auch für Hörder Bevölkerung

Unser Hüttenhospital ist künftig von der Förderung nach dem Krankenhausfinanzierungsgesetz nicht ausgeschlossen, da es der allgemeinen Versorgung der Bevölkerung dient – über 60 Prozent der Betten waren im vergangenen Jahr von der Hörder Bevölkerung belegt. Um sich über die Bedeutung des Hüttenhospitals für die gesamte Hörder Bevölkerung zu informieren, besuchten am 6. September 1973 der Bundestagsabgeordnete Werner Zeitler, der Landtagsabgeordnete Dr. Fritz Bergmann, der Vorsitzende des Bürgerausschusses von Dortmund-Hörde, Fritz Hellemeier, der Vorsitzende des Betriebsrates des Werkes Phoenix der Hoesch Hüttenwerke AG, Reinhold Rösen, und der Vorsitzende des Betriebsrates der Hauptverwaltung Hoesch Werke AG, Werner Willutzki, das Hütten-

hospital. Große Aufmerksamkeit schenkten die Besucher den Krankenzimmern, den modernen Einrichtungen sowie der Verpflegung und Betreuung und darüber hinaus der Versorgung im medizinischen Bereich, insbesondere der Neuanschaffung von medizinischen Geräten, die eine umfassende Diagnostik bei Magen- und Darm-Erkrankungen ermöglicht.

Unsere Bilder zeigen – oben – von links: Chefarzt Dr. Mittemeyer, Günter Landwehr, den Leiter der Betriebskrankenkasse; den Landtagsabgeordneten Dr. Fritz Bergmann, den Bundestagsabgeordneten Werner Zeitler, den Vorsitzenden des Bürgerausschusses Fritz Hellemeier und Chefarzt Dr. Gerlach. Auf dem Bild unten erklärt Dr. Gerlach die Funktion eines Klimazeltes.



Wer?

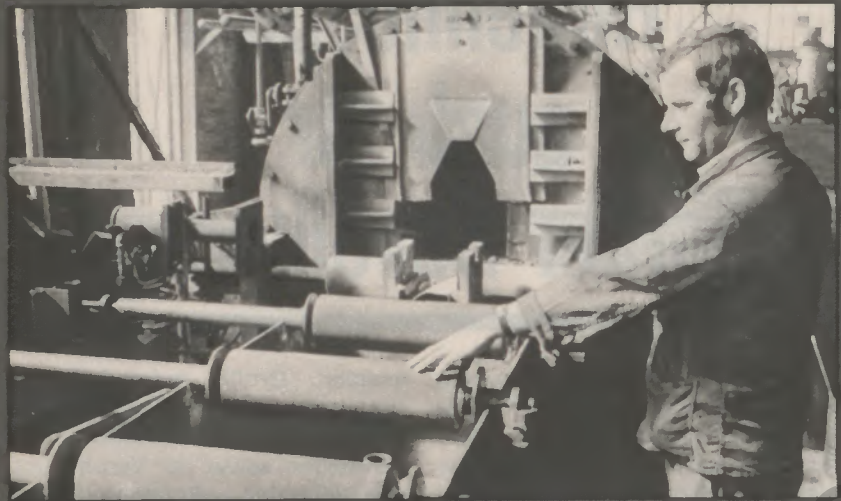
Hans Berghaus, 38, Vorarbeiter im Werk Haspe der Hoesch Rothe Erde-Schmiedag AG und seit 1950 bei Hoesch, hat bisher fünf prämierte Verbesserungsvorschläge eingereicht

Warum?

Hans Berghaus fand den Zeltaufwand zu groß, mit dem früher die Rollen des Transportrollganges innerhalb des Wasserbehälters an der Durchlaufvergüteanlage nachgearbeitet wurden

Wie?

Hans Berghaus verkürzte den Stillstand der Anlage auf ein Minimum, indem er den Wasserbehälter teilte und Rollen auf Vorrat hält, so daß sie nicht in der Anlage nachgearbeitet werden müssen



Wer?

Walter Hoffmann, 33, Heizungsmonteuer im Werk Lippstadt der Hoesch Rothe Erde-Schmiedag AG und seit 1961 bei Hoesch, hat schon zehn Verbesserungsvorschläge eingereicht, von denen bisher fünf prämiert wurden

Warum?

Walter Hoffmann fiel auf, daß sich die Elektropumpen oft zusetzten, die an Bohr- und Schleifmaschinen, an Drehbänken und Härteanlagen Kühlwasser und Emulsionen absaugen

Wie?

Walter Hoffmann ersetzte die Pumpen durch einen Saugwagen: ein Preßluftschlauch an die betreffende Maschine gelegt, saugt durch Unterdruck schneller, sicherer und ohne Verstopfungsgefahr Schlamm, Wasser und Späne ab



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 1973		Juli 1973		Jan. 1973 bis Aug. 1973
Hoesch Packband GmbH	7	13,9	4	8,2	2 420
Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte AG	72	11,1	63	9,8	55 960
Hoesch Rothe Erde-Schmiedag AG	23	6,5	16	4,5	26 760
Blefa AG	3	4,2	1	1,4	2 020
Hoesch Röhrenwerke AG	6	2,8	2	1,0	22 505
Hoesch Hüttenwerke AG	62	2,4	66	2,5	287 285
Dittmann & Neuhaus AG	1	1,8	—	—	2 715
Schrottverwertung Celler GmbH	1	1,6	1	1,6	250
Hoesch Siegerlandwerke AG (einschl. Werksbereich Trierer Walzwerk)	4	1,0	6	1,5	10 991
Hoesch Werke AG Hauptverwaltung	1	0,7	1	0,7	150
Hoesch Handel AG	1	0,5	2	1,0	2 195
Schwinn AG	—	—	2	4,6	335
Hoesch Maschinenfabrik Deutschland AG	—	—	1	1,0	1 753
Hoesch Brennstoffhandel GmbH	—	—	—	—	—
Hoesch Konzern	181	3,6	165	3,3	415 339

DER DORTMUNDER AGENT UND SEINE ZEIT



wiederentdeckt von Horst Mönnich

Wie Dortmund über Nacht 100 Millionäre gebar

Horst Mönnich – allen unseren Lesern bekannt als Autor von Romanen, Hör- und Fernsehspielen – begegnete bei seinem Quellenstudium für das von ihm zur hundertsten Wiederkehr des Gründungstages von Hoesch geschriebene Buch „Aufbruch ins Revier – Aufbruch nach Europa“ dem „Dortmunder Agenten“ zum erstenmal. Er war so fasziniert von dieser eigenwilligen Erscheinung, daß er dessen Aufzeichnungen über das Dortmund vor der Jahrhundertwende nachging und uns heute an dem Ergebnis seiner Ermittlungen teilhaben läßt. Lassen auch wir uns einfangen von diesen humorvollen Schilderungen, die ihrer Zeit den Spiegel vorhielten – einen so klar geschliffenen Spiegel, daß er imstande ist, auch noch unsere Zeit zu erhellen.

„Aus einem Volks-Lesebuch des 30sten Jahrhunderts:

Es war gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als die große und industrie-reiche deutsche Stadt Dortmund von einem Erdbeben verschluckt wurde. Professor Knallerballer, unser berühmter Altertumsforscher, will sogar, nach gewissenhaften Forschungen, den 2. Oktober 1894 als den Tag der Katastrophe ermittelt haben. Die Bewohner der Stadt sollen schon am Morgen dieses Tages durch einen leichten Erdstoß vor der drohenden Gefahr gewarnt worden sein. Sie machten sich indessen nichts daraus, denn das Sinnen und Trachten war in jener Zeit allein darauf gerichtet, Geld zu erwerben und den

Nächsten darum zu betrügen. Am Abend sank dann unter gewaltigem Aufruhr aller Elemente die ganze Stadt blitzschnell 400 Fuß in die Tiefe, und über ihr bildete sich durch Tausende von Zuflüssen aus allen Erdsalten jener große See, welcher kürzlich auf das lebhaft Drängen der Altertumsforscher trockengelegt worden ist . . .“

Diese Schreckensnachricht lasen die Dortmunder am 6. Oktober 1894 im General-Anzeiger. Entweder, so mußten sie sich sagen, haben wir aus irgendeinem Grunde die Katastrophe überlebt. Oder es hat uns nach Hörde verschlagen, welches, wie die Meldung im weiteren bekanntgab, keinen Schaden erlitten haben sollte und am Ufer des neuen Sees liegenblieb. Eine dritte Möglichkeit, daß das Entsetzliche gar nicht stattgefunden hatte, gab es eigentlich nicht. Denn wirklich war etwas eingetreten, das einem Erdbeben durchaus gleichkam: die Selbsteinschätzung der steuerzahlenden Bürger.

**Stell di dumm an,
dann geht et di klauk**

Anfang der neunziger Jahre sah es mit den Finanzen der Stadt trübe aus. Die gewaltig wachsende Stadt, deren Steuereinnahmen nicht mitwuchsen, weil der Zuzug meistens aus Arbeitern bestand, sah sich vor Millionenausgaben gestellt,

die ihre neuen gemeinnützigen Anlagen kosteten. Zudem waren noch die Lasten für das Volksschulwesen den Gemeinden aufgebürdet worden, ganz zu schweigen von der Verbreiterung und Verschönerung der Straßen, für die bisher fast nichts getan worden war.

Das Defizit blieb. Die Dortmunder Union zahlte damals so gut wie keine Steuern, weil sie nichts verdiente; Hoesch war erst in der Entwicklung begriffen, und alle übrigen Unternehmen, die wohl zahlen konnten, drückten sich nach Kräften, weil noch keine Selbsteinschätzung bestand. Jedenfalls brachte die Stadt Dortmund an Staatssteuern jährlich nicht mehr als 22 000 Mark zusammen, worauf dann 320 Prozent Kommunalzuschlag geknetet wurden, ohne daß es irgendwie langte.

Der Dortmunder Agent kannte mehrere Bürger, die für hunderttausend Mark Grundbesitz liegen hatten, mit Kuxen (Anteilen an Bergwerksunternehmen) vollgepfropft waren und nebenbei noch flotte Geschäfte betrieben, und doch nur mit 3000 Mark Gesamteinkommen veranschlagt waren. Der Dortmunder Zentrumsredakteur Johannes Fußangel hatte freimütig in seinem Blatte beschrieben, wie es bei den Steuereinschätzungen im Industriegebiet zuging: indem nämlich die Steuereinschätzungskommission, die sämtlich aus vermögenden Bürgern bestand, sich als eine Versicherung auf Gegenseitigkeit begriff. Das ging in der Weise vor sich, daß der Einzu-

Natürlich fehlte es nicht an Lobrednern jener faulen Dinge. Man führte zur Entschuldigung der viel zu niedrigen Steuereinschätzungen an, daß alle Bürger gleichmäßig davon betroffen würden, so daß sich der Fehler wieder aufhob. Das war aber eine schwache Ausrede; denn die paar Groschen, die der Arbeiter sparte, wogen die Tausende nicht auf, die der Reiche verheimlichte. Wenn gewisse Leute von Thron und Altar damals redeten, so meinten sie ihren eignen Geldbeutel!

Nun aber wurde die Selbsteinschätzung der Steuerzahler gesetz-

ankommen lassen, was man mit ihnen anfang, hatten alle ihre „Deklaration“ vorgelegt und damit getan, was das Gesetz verlangte. Aber nicht nur für den Staatssäckel, auch für den Steuerpflichtigen hatte diese Selbsteinschätzung einen großen Vorteil: Wie viele Bilanzen waren vorher unabgeschlossen geblieben, wie viele, die gemacht werden mußten, bis dahin überhaupt nicht gemacht. Viele Gewerbetreibende waren zufrieden, wenn sie an ihrem Portemonnaie merkten, daß sie ihren Verpflichtungen nachkommen konnten, also so viel verdienten, wie sie brauchten, um zu leben und

ins Bad, das alles doch nicht von 3000 Mk. jährlich?

Er: „Dat es et jo gerade, eck hew eben nich mehr öwerig behollen! Alles annere es futsch!“

Nun wurde mir's klar: Der Gute hatte die 3000 Mk. deklariert, die er nach allem, was er für sich und seine Familie verbraucht, übrigbehalten hatte! Wir gingen nun an seine Bücher, und da stellte sich ein Einkommen von 22 000 Mk. heraus. Und so hatten es, bei bestem Gewissen, alle Steuerzahler in Dortmund gemacht. Was übrigblieb, wurde versteuert!

schätzende, der gerade an der Reihe war, einen Augenblick austrat, um sich draußen zu erleichtern; wenn er dann wieder eintrat, war inzwischen auch sein Steuerkonto erleichtert worden. Und so ging's der Reihe nach. Tust du mir nichts, tu ich dir auch nichts! Oder wie der Westfale sagt: Stell di dumm an, dann geht et di klauk!

Die Selbsteinschätzung wurde Gesetz

„Ich lernte Fußangel“ berichtet der Agent, „damals gelegentlich eines Grundstücksankaufs in Bochum kennen, den ich in die Westfälische Volkszeitung setzen wollte. Er saß halb vergraben zwischen Stößen von Zeitungen in einer jämmerlichen Bude und rauchte die lange Pfeife. Ich hab immer Vergnügen an solchen kühnen Rittern vom Geiste gehabt, die es wie David trotz ihrer Armut mit dem Riesen aufnahmen. Er hatte eine geistvolle Hakennase und einen ungemein lustigen Zug um den Mund. Später, im berühmten Schienenflickerprozeß, erlitt er eine Niederlage, und schließlich nahm er, aus der Zentrumsparterie ausgestoßen und von Schulden und Zentrumsredakteuren geplagt, ein unrühmliches Ende. Jedermann wird schließlich mit dem gestraft, woran er gesündigt hat.“

War das damals ein Hopphei in Bochum, als Fußangel den Steuereinschätzungsschwindel aufdeckte. Einer der Allgewaltigen in Bochum war unser Kaspar Mummenhof, den wir in Dortmund nur in seinem Lohengrinhelm bei Feuerwehrfesten kennenlernten. Fußangel war leider bemüht, den Glanz dieses umfangreichen Mannes zu trüben, indem er über ihn schrieb: „Herr Kaspar Mummenhof hat sich mit anderen Bochumer Größen nach Friedrichsruh begeben, um dem Altreichskanzler ein Fäßchen alten Münsterländer Korn zu überbringen. Der Absicht, ihm einen nicht unterschätzten nationalliberalen Industriellen vorzuzeigen, konnte leider nicht entsprochen werden, da ein solcher nicht aufzutreiben war.“



lich eingeführt. Mit einem Schlage stieg der Einkommensteuerertrag in Dortmund von 220 000 Mk. auf das Doppelte, und der Kommunalzuschlag sank von 320 auf 200 Prozent. Natürlich ging es ohne Geschrei der zumeist Betroffenen nicht ab, und es gab allerlei Aufregung und Verdruß. Zuerst einmal mußte jeder, welcher sich nicht der Kommission auf Gnade und Ungnade ergeben wollte, sich dazu bequemen, „Karte blank“ zu legen. Die Neugierde, was ihre Mitbürger wohl für Einnahmen haben, trug ihr gutes Teil dazu bei, daß die Mitglieder der Steuereinschätzungskommission so vollzählig zusammenkamen, so ausdauernd dabei waren!

„Eck kniepe noch en biettken van de Bräutkes af“

Mit Ausnahme von etwa 30 Steuerpflichtigen, die es darauf hatten

anzuschaffen, was sie bedurften und was sie sich wünschten. Über die Zahlen hatten sie sich keine grauen Haare wachsen lassen! Ein Freund des Agenten, ein Bäckermeister vom Steinplatz, ein sehr wohlhabender Mann mit großer Familie, hatte sein Einkommen auf 3000 Mk. deklariert. . . „Da er als ein durchaus ehrlicher Mann bekannt war, so schob die Kommission seine Angaben auf mangelhaftes Verständnis der Steuergesetze und beauftragte mich als einen ihm Nahestehenden, doch einmal mit ihm aufklärende Rücksprache zu halten. Das Ergebnis war dieses: „Lieber Freund, das geht aber nicht mit Ihrer Deklaration. 3000 Mk. Einkommen! Ich bitte Sie!“

Er: „Et stimmt op en Pennig, hier is dat Spakassenbauk! Hier kiek, dreitausend Mark hew ieck inbetahlt!“

Ich: „Erlauben Sie mal, Sie haben mehrere Töchter ausgesteuert; Ihre Söhne sind in höheren Schulen. Sie selbst leben gut, Ihre Familie geht

„Den Dunnerkiel“, sagte er später eines Abends am Stammtisch bei Vogell zu mir: „Mensch, eck maut jo dreidusend Mark Stüern be-tohlen!“ – „Ja“, erwiderte ich lachend, „und das bei dreitausend Mark Einkommen. Wie machst du das?“

Da plinkte er mit den Augen und sagte: „Eck kniepe noch en biettken van de Bräutkes af!“

„Ja, denn helpt dat nich, dann sind wi entdeckt!“

Unser Finanzmann Arnecke hatte natürlich seine helle Freude daran, er zog seinen Mund so breit, daß seine Widersacher fürchteten, er würde ihn nie wieder zusammenbringen. Nun war doch wieder Geld im städtischen Säckel, und Arnecke konnte ein bißchen ans Hamstern denken.

Man denke nur, Dortmund hatte über Nacht 100 Millionäre bekommen! Aus allen Winkeln waren sie

die Indianer, „dann sind wir entdeckt!“

Freilich, alle wurden doch nicht entdeckt. Viele Kluten hielten sich noch verborgen. Sie ließen ihre unbebauten Äcker in aller Stille weiter ins Geld wachsen und zahlten für die ertraglosen Grundstücke keine Steuern. Endlich kam aber auch ihr Kolumbus in Gestalt des Stadtrats Dr. Boldt und entdeckte sie durch die Einführung der Grundstückseinschätzung nach dem gemeinen Wert und der Wertzuwachssteuer. „Ja, denn helpt dat nich, dann sind wir entdeckt!“

Manche mußten allerdings auch dann noch aus der Erde gegraben werden wie der Fuchs aus dem Bau; das waren die Steuerhinterzieher, die direkt betrügerisch deklarierten; es waren leider manche hohe Herren in Ehrenstellungen dabei, und ihre bösen Steuerhinterziehungsprozesse wirbelten viel Staub auf.

Doch wurden diese hinterzogenen Beträge reichlich aufgewogen durch jene ehrgeizigen Geschäftsleute, die lieber etwas zuviel als zuwenig zahlten, um nur ja in der Ge-

ben betraf, stand da, so gäbe es gewisse Dinge, welche selbst die Erde nicht verschlucken könne. Dortmund aber ruhte ein Jahrtausend auf dem Grunde des Sees. „Erst vor fünfzig Jahren“, schrieb der unbekannte Verfasser, „lüftete sich der Schleier des Sagenhaften, der so lange über dem Schicksal der unglücklichen Stadt geschwebt hatte. Ein Bürger Hördes brachte damals beim Fischen auf dem See mit seinem Senkblei einen Gegenstand aus der Tiefe heraus, der als eine jener Wetterfahnen erkannt wurde, welche die Menschen in alten Zeiten auf ihre Häuser pflanzten, als man noch nicht wie jetzt durch einen Blick auf die elektrische Taschenuhr die Windrichtung feststellen konnte. Schließlich begann die Regierung mit der Trockenlegung des Sees. Von Schlamm und Sand fast begraben, fand man die Überreste einer gewaltigen Stadt vor. Folgendes Bild ergab sich:

Die großen Arbeitsstätten im Zeitalter der kapitalistischen Industrie (1800 – 2000 nach Christi Geburt) waren nach unserem heutigen Ge-

Rauch der großen Eisenwerke und der Staub der Kohlentransporte hüllten die Stadt in einen fortwährenden Nebel ein, der so durchdringend gewesen sein soll, daß man Schinken und Wurstwaren in der freien Luft räuchern konnte, ein Umstand, der in den wohlhabenden Stadtteilen viel benutzt worden zu sein scheint, denn man findet hier überall Aufhängedrähte über die Straßen gezogen . . .“

Professor Knallerballer, unter dessen sachkundiger Leitung große Teile freigelegt und gesäubert wurden, entwirft schließlich, aufgrund der Skelettfunde, folgendes Bild von der Stadt Dortmund im Augenblick der Katastrophe: „Es war ein schöner Herbstabend. Auf der Brückstraße flutete eine geschäftige Menge. Die Kauflleute übervorteilten hinter den großen Spiegelscheiben lächelnd ihre Kundschaft. In den großen Bierlokalen, wo die Dortmunder ihre Geschäftssorgen und Gewissensbisse zu ertränken pflegten, saß es Kopf an Kopf, das Stadesche Lokal faßte allein an die 500 Personen, Männlein und Weiblein, Greise und Säuglinge. Da ging ein Zittern durch die Erde. Die Leute auf den Straßen stutzten, schwankten und hielten sich an den Häusern fest. Den Verkäufern erstarb das Lächeln auf den Lippen. Die erpichten Biertrinker stürzten schnell den Rest hinunter, um wenigstens damit ins reine zu kommen! Noch ein Stoß und die Stadt versank unter den hereinbrechenden Wassermassen blitzschnell.“

Es scheint, so bemerkt tief sinnig der Professor, als ob die Dortmunder, obwohl sie mit der Not und dem Elend des Lebens noch mehr als die anderen Menschen in jener traurigen kapitalistischen Zeit zu kämpfen hatten, mit diesem schnellen Abschluß ihrer Mühseligkeit doch nicht zufrieden waren: „Wenigstens sah man an vielen Gerippen wohl, daß ihre früheren Besitzer sich bemüht hatten, wieder nach oben zu kommen. Einige waren mit einer Art Schwimmgürtel von Bergwerks- und Hüttenaktien umgeben. Diese müssen aber wohl damals keinen aufsteigenden Kurs gehabt haben.“

Wird fortgesetzt

◀ In der Wirtschaft Vogell am heutigen Burgtor war der „Dortmunder Agent“ Karlchen Richter häufig zu Gast, um zu hören, was es Neues in der Stadt gab

▼ In der Zeit, von der Karl Richter aus Dortmund berichtet, stand auch Hoesch erst am Anfang seiner Entwicklung: hier der Eingang zum Stahlwerk Hoesch um 12 Uhr mittags, als viele Frauen ihren Männern das Essen ans Werktor brachten



durch die Selbstdeklarierung hervorgeprockelt worden, und da krochen sie nun ans Tageslicht, guckten erst ein bißchen verdutzt, fanden sich dann aber in die Sachlage, wie mein Onkel Klockenbring, der zu sagen pflegte: „Wenn et sien maut, betahl eck alles!“

Karlchen Richter, der Spaziergänger, erzählte damals im General-Anzeiger, diese neuentdeckten Millionäre hätten ihm die Geschichte von Kolumbus aus seiner Fibel in Erinnerung gebracht. Als Kolumbus in Amerika ans Land stieg, fragten die Indianer: „Bist du Klum bum bus?“

„Jo“, sagte er.

„Na, denn helpt dat nich“, sagten

druckten Steuerliste möglichst hoch oben an zu stehen. Die alljährliche Veröffentlichung dieser Listen war ein sehr schlaues Schachzug der Städte. Die beste Spekulation ist die auf die Eitelkeit des Menschen. Und so viele neue Gebiete der Eigenliebe man auch entdeckt, es gibt immer noch unerforschtes Land genug.

. . . und die Stadt versank unter den hereinbrechenden Wassermassen . . .

Doch wie ging es im Volks-Lesebuch des 30sten Jahrhunderts weiter? Was Hörde und sein Überle-

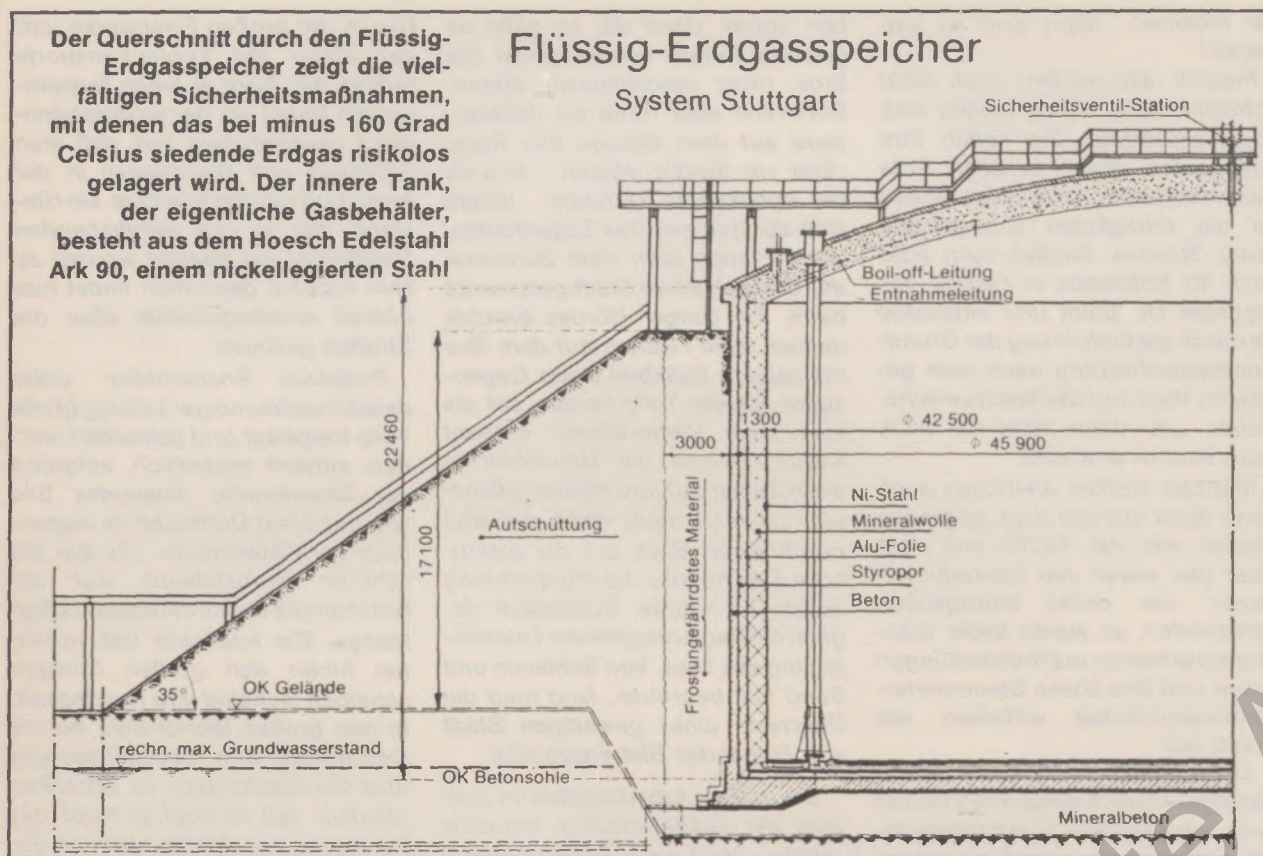
schmack, die wir Wald, Wiesen und Gärten in unsere Städte hineingetragen haben, fast alle unausstehlich häßlich und ungesund. Aber Dortmund muß sich in dieser Hinsicht besonders ausgezeichnet haben. Die wenigen monumentalen Bauten, welche es aufwies, paßten ihrer Stilart nach weder zueinander noch zu der altmodischen Umgebung. Auf vielen Geschäftshäusern erhoben sich dickbäuchige Türme, welche nicht nur sehr häßlich waren, sondern als ein kirchliches und religiöses Sinnbild gar nicht zu dem geschäftswütigen Treiben paßte, das sich unter ihnen abspielte.“

Eingehend war das Leben in der inneren Stadt beschrieben: „Der

Der Querschnitt durch den Flüssig-Erdgasspeicher zeigt die vielfältigen Sicherheitsmaßnahmen, mit denen das bei minus 160 Grad Celsius siedende Erdgas risikolos gelagert wird. Der innere Tank, der eigentliche Gasbehälter, besteht aus dem Hoesch Edelstahl Ark 90, einem nickellegierten Stahl

Flüssig-Erdgasspeicher

System Stuttgart



dampft und durch Rohrleitungen dem Kunden zugeführt. Welche Anforderungen besonders im Winter an die Leistungsfähigkeit der Technischen Werke Stuttgart gestellt werden, ergibt sich daraus, daß der tägliche Gasverbrauch mit jedem sinkenden Grad Außentemperatur um 80 000 bis 100 000 Kubikmeter zunimmt.

Zu der Speicheranlage gehören:

- die Gasreinigungsanlage, bestehend aus einer Kohlensäurewäsche und einer Trocknungsanlage,
- die Gasverflüssigungsanlage, bei der das ankommende Gas mit Hilfe von Kühlflüssigkeiten, die aus dem Rohgas gewonnen werden, bis auf die Verflüssigungstemperatur herabgekühlt wird,
- der eigentliche Speicher und
- die Verdampfungsanlage, die aus drei Einheiten besteht und in der das flüssige Erdgas mit Tauchbrennern verdampft werden kann.

Die bisher in anderen Ländern errichteten oberirdischen Flüssig-Gasbehälter bestehen nur aus einem kaltebeständigen Metall-

In Hoesch Ark 90

Flüssig-Erdgas-Speicher in Stuttgart dient der Erdgasversorgung

kann das Erdgas

Weshalb Erdgas-speicher?

Die hohen Bedarfsspitzen im Winter und die große Entfernung zu den niederländischen Erdgasquellen veranlaßten die Technischen Werke der Stadt Stuttgart zum Bau einer Erdgas-Speicheranlage. Dort, wo geeignete geologische Formationen vorhanden sind, läßt sich Erdgas im Untergrund speichern. Da hierzu jedoch in Württemberg die Voraussetzungen fehlen, entschloß man sich zu der modernen Art der Gasspeicherung durch Verflüssigung.

Flüssig-Erdgasspeicher haben den Vorteil, bei kleinem Lagerraum große Erdgasmengen aufnehmen zu können, da bei der Verflüssigung von etwa 590 Kubikmeter Erdgas nur ein Kubikmeter verflüssigtes Erdgas entsteht. Während der Zeiten geringen Verbrauchs überführt man das nicht benötigte Erdgas durch Abkühlung auf minus 161,5 Grad Celsius in flüssigen Zustand und füllt den Speicher. Treten in der kälteren Jahreszeit Verbraucherspitzen auf, die durch die bequemen und sauberen Gasheizungen immer weiter emporschnellen, so wird verflüssigtes Erdgas dem Behälter entnommen, wieder ver-

ewig weiterkochen

Die Technischen Werke Stuttgart haben einen Flüssig-Erdgas-Speicher angelegt, um die jahreszeitlich bedingten Schwankungen des Gasverbrauches auszugleichen. Erdgas läßt sich in verhältnismäßig kleinen Behältern speichern, wenn man es durch Abkühlung verflüssigt. Bei diesem Verfahren verringert sich das Volumen auf rund ein Sechshundertstel der ursprünglichen Größe. Voraussetzung sind allerdings sichere Konstruktion, sicheres Material und sichere Verarbeitung des Behälters. Als geeigneter Werkstoff bot sich der Hoesch Edelstahl Ark 90 an, ein nickellegierter Stahl, der im industriellen Bereich seit Jahren für ähnliche Aufgaben eingesetzt wird. Er diente in Stuttgart der Innenauskleidung des Speichers, denn er besitzt nicht nur die geforderten mechanischen Eigenschaften, sondern bis zu einer Temperatur von minus 196 Grad Celsius auch absolute Trennbruchsicherheit.

tank. Der Speicher der Technischen Werke Stuttgart ist hingegen stabiler konstruiert und durch besondere Sicherheitsvorkehrungen geschützt. Die eigentliche Speicheranlage mit einem Rauminhalt von 30 000 Kubikmetern besteht aus einem kaltebeständigen, aus Nickelstahl hergestellten Innentank, der in einem zweiten, aus vierzig Zentimeter dicken mit kaltebeständigem Stahl vorgespannten Betontank besteht.

Da sich das verflüssigte Gas im Innentank in annähernd drucklosem Zustand und bei der niedrigen Lagertemperatur von minus 161,5 Grad Celsius im Sieden befindet, erhielt der Lagertank zur Vermeidung von Verdampfungsverlusten hochwertige Isolierungen. Der etwa 1,3 Meter große Raum zwischen Lagertank und Betontasse nimmt die Isolierungen auf und ist im zylindrischen Wandteil und unter dem Boden durch eine flüssigkeitsdichte Aluminiumfolie in zwei Räume geteilt. Diese Unterteilung erfolgte, um bei einer etwaigen Undichtigkeit des Innentanks eine schlagartige Abkühlung des Betons zu vermeiden.

Obwohl nach den Sicherheitsvorschriften ein einfacher Tank mit Auffangwanne ausreichend wäre, haben die Technischen Werke Stuttgart als weitere Schutzmaßnahme den Behälter ringsherum mit

einer Erdanschüttung versehen. Sie ist im Bereich des höchsten Flüssigkeitsstandes drei Meter breit und hat einen Böschungswinkel von 35 Grad. Alle Öffnungen sind am Dach untergebracht.

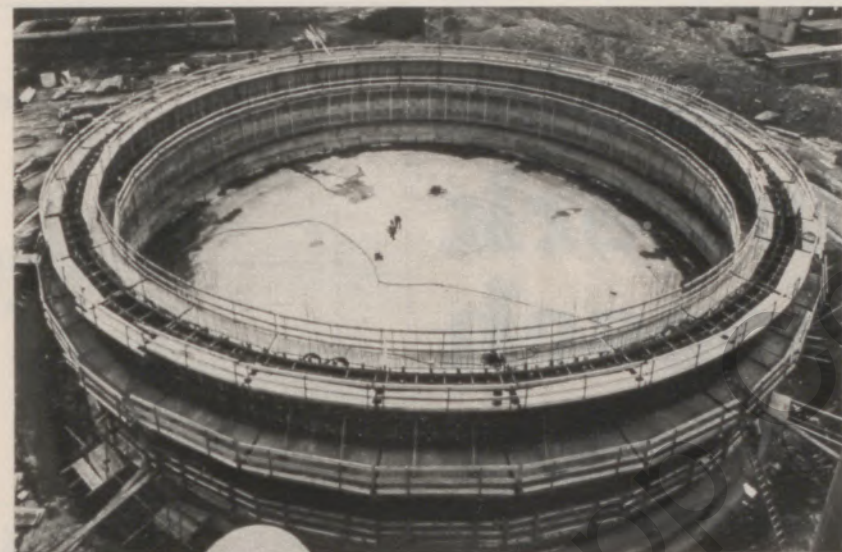
Was ist Hoesch Ark 90?

Der Stahl für den Innentank stammt von Hoesch. Dr. Haneke aus dem Bereich Forschung und Qualitätskontrolle der Hüttenwerke erläuterte die wesentlichen Eigenschaften dieses kältebeständigen Werkstoffes: „Im Hinblick auf den Siedepunkt des Erdgases bei -161 Grad Celsius wurde unter Berücksichtigung eines Temperatur-Sicherheitsfaktors ein Material ausgewählt, das bei -196 Grad Celsius noch eine ausreichende Zähigkeit, das heißt Sicherheit gegen Sprödbruch aufweist. Dafür bietet sich ein mit neun Prozent Nickel legierter Stahl an, wie er als Werkmarke der Hoesch Hüttenwerke AG unter

Verwendung. Dopplungsfreiheit ist beim Einsatz des Stahles aus sicherheitstechnischen Gründen Voraussetzung und wird von uns nach einer Ultraschallprüfung der Grobbleche garantiert. Als schweißbarer Sonderbaustahl entwickelt, ist Hoesch Ark 90 mittels Lichtbogenschweißung einwandfrei schweißbar. Die Entdeckung und Ausbeutung der großen Erdgasvorkommen in verschiedenen Teilen der Welt haben einen steigenden Bedarf an Pipelines, Verflüssigungsanlagen, Flüssiggas-Tankern wie auch Lagerbehältern zur Folge. Hoesch-Stahl Ark 90 ist einer der bestgeeigneten Werkstoffe für ihren Bau.“

So wählten auch die Technischen Werke Stuttgart Ark 90 für den druckfesten Innentank. Der Behälterboden wurde aus 2 370 Millimeter breiten Blechen mit Herstellungslängen bis zu 9 870 Millimetern und 5 Millimeter Stärke stumpf zusammengeschweißt. Wegen der erhöhten Beanspruchung wurden die Randbleche auf 7 Millimeter verstärkt sowie jedes Rand

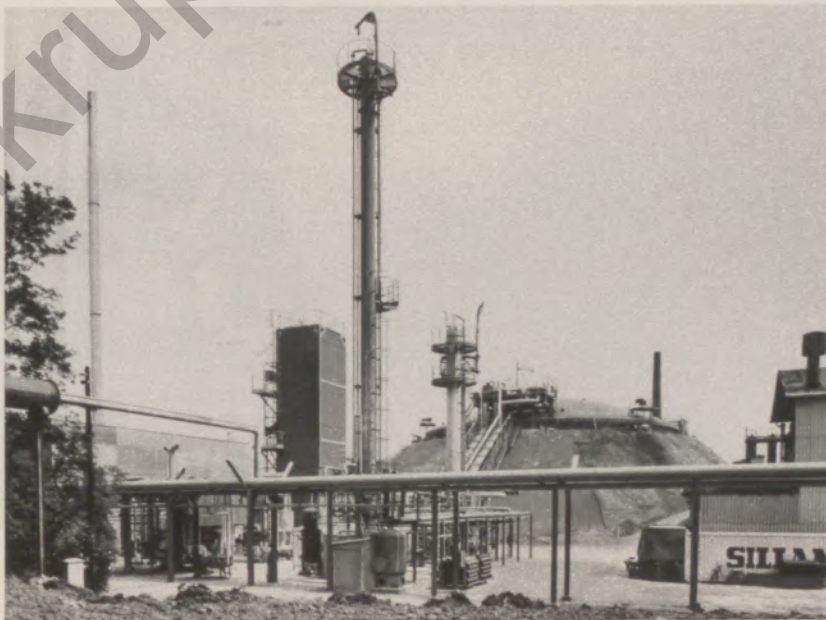
▼ 30 Millionen Liter faßt der Flüssig-Erdgasspeicher bei einem Durchmesser von 43 Meter und einer Höhe von 21 Meter. Der Speicher kann durch die Verflüssigungsanlage in etwa 5 000 Betriebsstunden aufgefüllt werden. An kalten Tagen kann diese Flüssig-Erdgasmenge innerhalb von 14 Tagen wieder verdampft werden. Die Fotos zeigen drei Etappen bei der Herstellung des Speichers: unten links den Bau des Betonbehälters, daneben den fertigen Tank mit einigen Nebenanlagen und ganz unten den heutigen Zustand mit dem durch eine Erdanschüttung zusätzlich gesicherten Speicher



Hoesch Ark 90 bekannt ist. Dieser Stahl findet neben dem Erdgas-transport Verwendung beim Bau von Kaltvergäsern zur Herstellung von verflüssigtem Sauerstoff und Stickstoff. Eine ausgereifte Schmelztechnik verleiht dem Stahl mit einer auf die chemische Zusammensetzung und Materialabmessung abgestimmten Wärmebehandlung (doppeltes Normalglühen und Anlassen) ein ausgezeichnetes Zähigkeitsverhalten, das sich in folgenden Gewährleistungseigenschaften ausdrückt:

Streckgrenze bei + 20 °C
50 kg/mm²
Zugfestigkeit bei + 20 °C
65–85 kg/mm²
Bruchdehnung bei + 20 °C
17 kg/mm²
Brucheinschnürung bei + 20 °C
50%
Kerbschlagzähigkeit bei -196 °C an der Charpy-V-Längsprobe
6 mkg/cm²

Der Stahl findet vorwiegend im Dickenbereich bis zu 25 Millimetern



blech einer Kantenprüfung durch Ultraschall unterzogen. Der zylindrische Behälterteil besteht aus acht Mantelschüssen von je 2 600 Millimeter Höhe. Entsprechend der statischen Beanspruchung verändern sich die Blechstärken von 16,6 Millimeter für den unteren Schuß bis auf 7 Millimeter für die drei oberen Schüsse. Der fertiggestellte Behälter wurde einer Wasserprobefüllung bis zum Randwinkel unterzogen. Die Bodenkehrrnähte sowie die gesamten Bodenschweißnähte wurden nach der Wasserdruckprobe noch einer Vakuumprüfung unterzogen.

Inzwischen hat sich der Erdgasspeicher der Technischen Werke Stuttgart ausgezeichnet bewährt. Dem Stuttgarter Beispiel folgend, zeigen auch die Planungsabteilungen anderer Großstädte Interesse an dieser neuartigen Form kommunaler Energieversorgung. Sogar im Ausland werden nun Flüssig-Erdgasspeicher gebaut, für die wiederum Hoesch Ark 90 verwendet wird.

Das einzigartige Museum in ►
Hagen zeigt in vielen Beispielen
eine historisch getreue und
funktionsgerechte Darstellung
der technischen Entwicklung



Im Westfälischen
Freilichtmuseum
für techn. Kultur-
denkmale in Hagen

Das älteste deutsche Zinkwalzwerk des Wilhelm Hoesch steht wieder

Die vielen kleinen Flüsse und Bäche gaben wohl dem Gebiet um Düren in der Eifel das industrielle Gepräge. Sie hatten einerseits Kraft genug, um zahlreiche Wasserräder zu treiben, und besaßen andererseits ein Wasser, das wegen seiner besonderen Weichheit Tuch- und Papierhersteller anzog.

Beinahe zweihundert Jahre waren vergangen, seit **Lenart Hoesch** das Bürgerrecht der Stadt Aachen erworben hatte, als sein Urenkel **Leonhard Hoesch** in dem kleinen Dorfe Vicht bei Stolberg den Bau des Neuenhammers beschloß, dessen gut instand gesetzte Reste dort zu betrachten sind (siehe Heft 9/1970, S. 263).

Derselbe **Leonhard Hoesch** ließ bei Düren 1742 eine Eisenschneidmühle erbauen, die das Eisen des Neuenhammers verarbeitete und dem heutigen Orte Schneidhausen seinen Namen gegeben hat.

Leonhards Sohn **Ludolf Hoesch** (1727–1790) nutzte nicht nur die Kraft, sondern auch die hervorragende Weichheit des Wassers und legte zusätzlich eine Papier-

mühle an, die erste der vielen Papierfabriken im Besitz der Familie Hoesch. Ludolfs Sohn **Eberhard Hoesch** (1756–1811) konnte sich also gleichzeitig dem Eisen und dem Papier widmen. Dasselbe taten dessen Söhne **Johann Leonhard Eberhard Hoesch** (1790–1852) und **Wilhelm Hoesch** (1791–1831).

Vom Papier zum Zink

Nach einer Güteraufteilung bemühte sich die Familie vor allem um die Papierfabrikation, wandelte jedoch plötzlich im Jahre 1847 die Papierfabrik in ein Zinkwalzwerk um. Wilhelm ist der Vater jenes **Eberhard Leopold Hoesch** (1820 bis 1899), der sich dem Ruhrrevier zuwandte und 1871 zusammen mit seinen Söhnen und Neffen das „Eisen- und Stahlwerk Hoesch“ in Dortmund gründete.

Der Wechsel vom Papier zum Zink ist nicht so seltsam, wie es zunächst erscheinen mag. Zum Glätten hochwertiger Papiere, dem sogenann-

ten Satinieren, benötigt man nämlich $\frac{1}{10}$ Millimeter starke Satinierbleche aus Zink.

Diese Zinkbleche werden zwischen die Papierbögen gelegt und gehen mit dem Papier in Paketen durch die Walzen, bis die gewünschte Papieroberfläche erreicht ist.

Wilhelm Hoesch kam dabei zugute, daß in unmittelbarer Nähe seit alten Zeiten Bergbau auf Zinkspat (edlem Galmei) und Zinkblende getrieben und Zink verhüttet wurde. Er konnte sich Zink mit dem Pferde- fuhrwerk jederzeit beschaffen.

Das Zinkwalzwerk des Wilhelm Hoesch zu Schneidhausen hatte einen Schmelzofen, der immerhin schon sieben Tonnen faßte, und der die einmal vorhandene Wärme ausnutzte, indem er in einem Wärmekasten oberhalb des Bades die Temperatur der vorgewalzten Platinen hielt.

Zwischen dem Ofen und der Walze befand sich ein Karussell, in dem die Kokillen zur Aufnahme des flüssigen Zinks hingen. War eine Kokille vollgegossen,

so drehte das Karussell die nächste vor den Ofen. Nach einigen Umdrehungen waren die Blöcke so weit abgekühlt, daß sie zum Vorstrecken in das Walzgerüst kamen.

52 Zinkbleche auf einmal gewalzt

Auf der Grobschere wurden die vorgestreckten Platinen beschnitten und kalibriert, dann zu mehreren zu einem Paket zusammengelegt, so daß der Walzvorgang immer gleichzeitig mehrere Bleche erfaßte.

Wollte man z. B. Zinkbleche mit einer Endstärke von 0,6 Millimeter walzen, so mußte man 14 Platinen aufeinanderlegen, bei einer gewünschten Endstärke von 0,15 Millimeter sogar 52 Platinen. Das Vorstrecken geschah in sieben „Stichen“. Der Gußblock wurde zunächst einzeln, dann in zwei aufeinandergelegten Platinen vorgestreckt. Der Walzer gab einen Fettstrich dazwischen, damit die Bleche nicht aneinanderklebten.

Das Walzgerüst wurde von einem großen unterschlägigen Wasserrad angetrieben. Die Zahnradübersetzungen befanden sich unmittel-

dem jüngsten Stand der Technik. Um das alte Walzwerk aber kummerte sich das „Westfälische Freilichtmuseum für technische Kulturdenkmale“ in Hagen (Westfalen). So wurde es vor dem Schicksal der meisten anderen alten industriellen Einrichtungen vor dem Verschrotten gerettet.

Ein einzigartiges technisches Freilichtmuseum

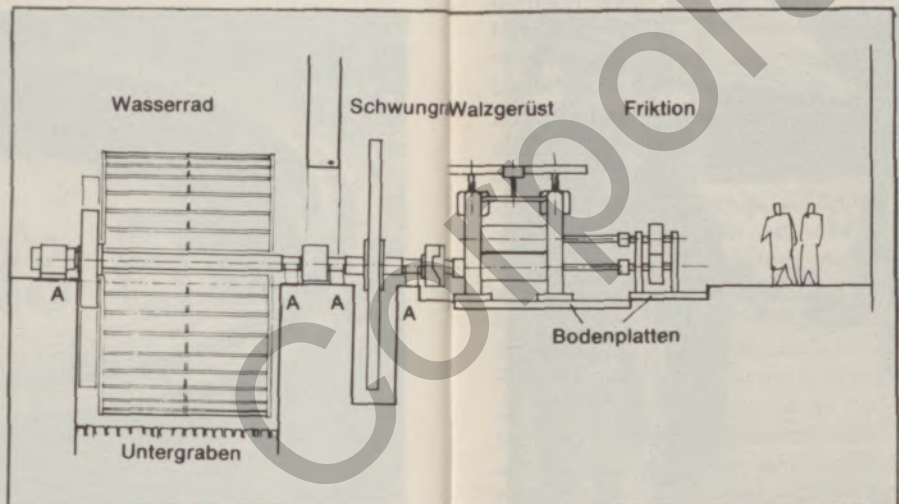
Wenn das Freilichtmuseum am 1. Mai 1973 seine Tore für die diesjährige Saison geöffnet hat, so kann man zum erstenmal auch das exakt wiederaufgebaute Zinkwalzwerk aus Schneidhausen besichtigen. In Zukunft wird sogar ein Bach das Wasserrad in Betrieb setzen, sobald die geplanten Stauweiher (deren Dämme mit Hilfe von Hoesch-Profilen errichtet werden) fertiggestellt sind.

Das alte Zinkwalzwerk aus Schneidhausen befindet sich im Westfälischen Freilichtmuseum in bester Gesellschaft. Schon am Taleingang begrüßt den Besucher eine schöne Turmwindmühle, die ihm einen Vorgeschmack gibt von dem, was ihn auf dem 38 Hektar großen Gelände erwartet. Man findet u. a. Schmieden aller Art (für Ketten, Winden, Kleiseisenzeug), eine Papiermühle, einen Sensenhammer, eine Drahtziehmühle, eine „Reeperbahn“ (Seilerei) und sogar eine Tabakfabrik. Und dies alles bietet sich in der reizvollen Landschaft des Mäckingerbachtals gar nicht museal, sondern recht lebendig dar. Denn das in Westeuropa einzigartige Freilichtmuseum bemüht sich um eine historisch getreue und funktionsgerechte Darstellung der technischen Entwicklung des Handwerks von seinen jahrtausendealten Ursprüngen bis zur frühen Industrie des vorigen Jahrhunderts.

Sein Leiter, Dr. Helmut Sonnenschein, kennt die Geschichte eines jeden Objektes, weiß, wo es gestanden, wie es funktioniert und welchem Zwecke es gedient hat. Und obendrein besitzt er die seltene Gabe, alle diese Dinge anschaulich zu erzählen.

In dieser Umgebung wird das alte Zinkwalzwerk aus Schneidhausen Tausenden Besuchern Zeugnis ablegen nicht nur von den technischen Möglichkeiten dieses Industriezweiges in der Mitte des 19. Jahrhunderts, sondern auch vom Unternehmertegeist der Männer aus der Familie Hoesch.

A. L.

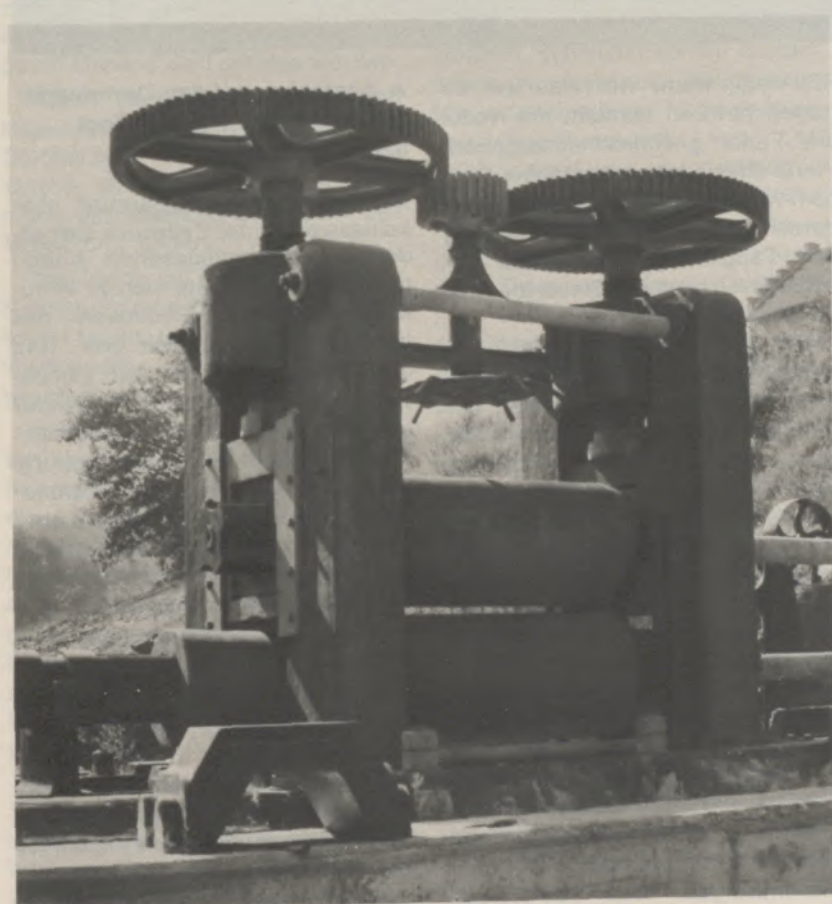


Karte der Fernstraßen-Zufahrten nach Hagen

Standort des Westfälischen Freilichtmuseums
Technischer Kulturdenkmale



► Das älteste deutsche Zinkwalzwerk – 1847 von Wilhelm Hoesch in Schneidhausen in Betrieb genommen – ist im Westfälischen Freilichtmuseum in Hagen wieder aufgebaut worden: in dem von einem Wasserrad angetriebenen Walzgerüst wurden die Zinkbleche in bis zu 35 Stichen fertiggewalzt.



bar an diesem Wasserrad. Die Hartgußwalzen mit einem 30 Millimeter starken Hartmantel und einer Balligkeit von $\frac{1}{10}$ Millimeter bei einer Ballenbreite von 1300 Millimeter kamen aus dem Siegerland, wo die Walzengießerei ja heute noch zu den führenden Industriezweigen gehört.

Die Kunst des Zinkblechwalzers bestand auch darin, daß bei den 32 bis 35 Stichen des Fertigwalzens die Reihenfolge der Bleche innerhalb des Paketes sinnvoll geändert werden mußte. Die zunächst innen gelegenen Bleche mußten nach außen kommen und umgekehrt.

Natürlich haben mit der Zeit Dampfmaschinen und Motoren das alte Wasserrad als Antriebskraft abgelöst, aber bei einem etwaigen Ausfall der „modernen“ Antriebe hat man immer wieder, und zwar mit Erfolg, auf das Wasserrad zurückgegriffen.

Das Zinkwalzwerk Schneidhausen der Firma Eberhard Hoesch Söhne besteht immer noch, ist eines der beiden in Deutschland arbeitenden Zinkwalzwerke und entspricht

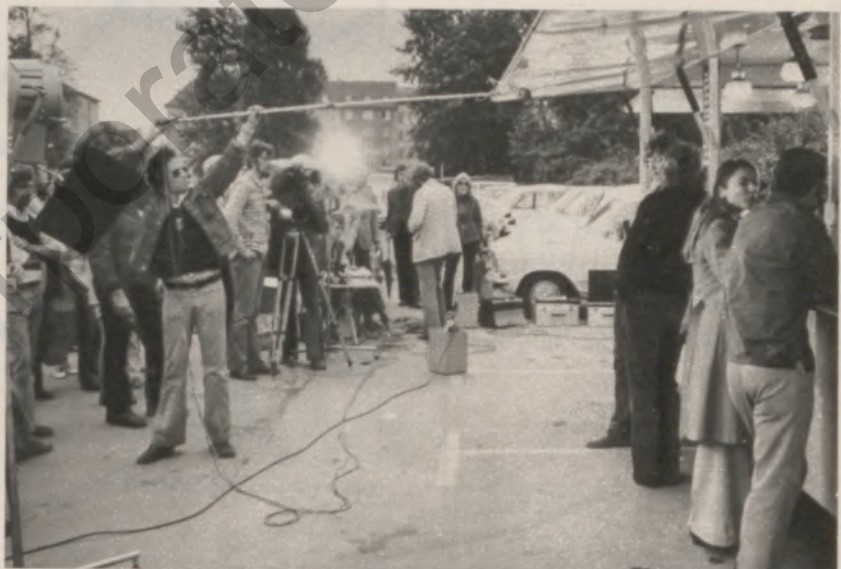
marschiert und, falls nötig, die Blende „zieht“, was soviel heißt wie mit der Schärfe mitgehen. Vier Beleuchter, die Licht in das Ganze bringen und abwechselnd fluchen, weil an einer Stelle immer der „Saft“, sprich Strom fehlt. Der Toningenieur, der, sobald nicht mehr geprobt, sondern echt gedreht wird, Sprache und Geräusche aussteuert, während sein „Assi“, Hände hoch über dem Kopf, den „Galgen“ mit Richtmikrofon über den oder die jeweils Sprechenden hält und betet, daß ihm die Arme nicht erlahmen mögen – denn nichts liebt der Chefkameramann mehr, als wenn gegen Ende der zum fünften Male scharf geschossenen Einstellung plötzlich am oberen Bildrand ein Stück Mikrofon sichtbar wird und

Da ist zunächst „das Script“, der Schatten des Regisseurs, dessen Schritte fast synchron mitvollziehend, ein Auge auf das Drehbuch, das andere auf die Szenerie, das dritte auf die Darsteller gerichtet. Ihr entgeht kein falsches Wort, kein im Bildausschnitt liegendes Kabel, kein Ausstattungsfehler. Die zweite Zierliche in Jeans ist „die Maske“, in der Rechten einen wohldimensionierten Schminkkoffer, dessen bunter Inhalt ihr erlaubt, Gesichtern in Sekundenschnelle jeden von der Regie gewünschten Ausdruck zu verleihen und ihnen gleichzeitig auch den vom Kameramann verlangten Farbton zu geben. Außerdem ist da ein für die Garderobe der Darsteller zuständiges weibliches Wesen, kurz „das Kostüm“ genannt.



Ton ab! 33, die vierte!

Am 24. Juli 1973 begannen auf dem Gelände des Werkes Phoenix der Hoesch Hüttenwerke die Dreharbeiten für den zweiten 26-min-Film einer dreizehnteiligen Fernsehfolge, die im Auftrage der Bundesanstalt für Arbeit hergestellt wird und unter dem Serientitel „Hauptsache, die Kohlen stimmen?“ ab Jahresende vom ZDF ausgestrahlt werden soll. Karlheinz Graudenz, der für Hoesch im In- und Ausland ein gutes Dutzend Dokumentations- und PR-Filme gedreht hat, war als Betreuer dabei und hatte Gelegenheit, den Leuten „von der anderen Fakultät“, vom Spielfilm nämlich, über die Schulter zu sehen.



Die Jungens sind schon zu beneiden. Da fuhren sie also vor am Tor 1 in Hörde, und schon lag er in der Luft, der Duft der großen, weiten Filmwelt. Ein Kleinbus mit der Aufschrift „Nordkap-Peking-Nonstop“. Abenteuer und Abenteuer auf vier Rädern. Ein zweiter Minibus, „im Auftrage des ZDF“, unterwegs: die PROVOBIS-Film, Hamburg, die diese Folge produziert. Dann ein Kombi, und noch ein Kombi, und ein Pkw, und noch ein Pkw.

Da gibt es den Produktionsleiter. Der hat Wochen zuvor, zusammen mit der Regie, die Drehplätze festgelegt, Genehmigungen eingeholt und Mithilfe – in diesem Falle Hoesch-seitige – sichergestellt. Dann sind da zwei Aufnahmeleiter, einer für allgemeine, der andere für spezielle Organisation. (Wär' natürlich schick, wenn jetzt von rechts 'ne Lok durchs Bild fährt . . .) Weiter: Der Kameramann und sein Helfershelfer, der für volle Filmkassetten sorgt, mit Kamera und Stativ hin- und her-



▲ Regiebesprechung: Regisseur Otto Meyer (mit Mütze), Hauptdarsteller Gerhard Dressel (rechts) und das Script(mädchen)

die Szene zum sechsten Male gedreht werden muß . . . Schließlich ein Fahrer und zwei männliche Mädchen für alles, die entweder stillsitzen oder aber im Laufschrift irgend etwas auf Anhieb nicht Erkennbares tun. Das wären die ersten vierzehn, Männer, wohlgeordnet. Doch was wäre ein Spielfilmstab ohne das weibliche Element!

Sie weiß, wann wer was wie zu tragen hat und versteht mit Nadel und Faden geschickt umzugehen. Vierte Grazie ist ein schlanker Garbo-Typ mit überdimensionaler Brille, deren dunkle Gläser Erscheinung und Tätigkeit gleichermaßen geheimnisvoll machen. Sie ist die Produktionssekretärin:

Wer aber wird stets zuletzt genannt? Der Regisseur natürlich. In unserem Falle Otto Meyer, der doppelt so oft Regie führen könnte, wenn das Jahr 730 Tage hätte. An seiner Seite Mischa, der Regieassistent, beide ein eingefahrenes Gespann – Michael heißt nämlich auch Meyer und ist der Junior.

Zwanzig also hinter der Kamera, halb soviel davor: zehn. Nicht alle auf einmal, versteht sich. In Hörde wurden während der acht Drehtage nur jeweils fünf bis sechs benötigt. Man arbeitet rationell.

Und es begann mit dem „Sachenfassen“ – Hochofenkluft für die „Aktiven“, Schutzhelme für die übrigen. Und dann geschah etwas Merkwürdiges. Was eben noch

▲ Abstecher auf den Dortmunder Neumarkt: Am Galgen hängt das Mikrofon

wie ein Haufen gutgelaunter, aber keineswegs unter Zeitdruck stehen der Künstler ausgesehen haben mochte, verwandelte sich in Minutenschnelle in ein Räderwerk, das an jeder Stelle präzise griff. Und das, obwohl es sich hier keineswegs um ein großes, aufeinander eingespieltes festes Team handelte. Die Produktion kam aus Hamburg, die Regie aus Berlin, die Aufnahmeleitung aus Holstein, Kamera und Ton aus München, die Beleuchtung aus Köln, die Schauspieler aus Berlin, Essen, Dortmund, Stuttgart und von der Folkwangschule.

Zum Film: Da hatte es einmal eine Serie gegeben, die unter dem Titel „Sprungbrett“ gelaufen war und verschiedene Berufe vorgestellt hatte. Ihr soll nun eine neue, eindrucksvoller gestaltete, mit einer Spielhandlung versehene folgen, die den Titel trägt: „Hauptsache, die Kohlen stimmen?“ Das Fragezei-

◀ **Film bei Hoesch: Unter den Hochöfen Phoenix' wurden Teile eines Spielfilmes gedreht, der Antwort auf die Frage geben soll, ob es sich lohnt, die Ausbildung zum Facharbeiter auf sich zu nehmen**

chen hat seine Bedeutung. Die insbesondere bei Jugendlichen häufig anzutreffende Meinung, daß der Verdienst wichtiger sei als eine gezielte fachliche Ausbildung, wird nämlich in dieser Fernsehfolge deutlich in Frage gestellt.

Der bei Hoesch gedrehte Teil befaßt sich mit der Ausbildung zum Hüttenfacharbeiter. Hauptfigur ist der als angelernter vierter Schmelzer am Hochofen arbeitende Jupp (dargestellt von dem Berliner Schauspieler und Germanistikstudenten Gerhard Dressel). Dieser Achtzehnjährige war schon im Pütt, hat da aber „in den Sack gehauen“, ging dann „auf'n Bau“ – „aber da ha'm se mich ferggemacht“ und landete schließlich am Hochofen. „Eigentlich wollt' ich gar nicht...“ Nun verdient er gut und versteht nicht, warum ihn wohlmeinende Kollegen dazu überreden wollen, sich zum Hüttenfacharbeiter – übrigens einem auf Hoesch-Initiative geschaffenen Lehrberuf – ausbilden zu lassen. Auch der Ausbildungsleiter blitzt zunächst ab, obwohl der ihm aufgrund seiner Aufgewecktheit eine verkürzte Lehrzeit in Aussicht stellt. Kein Wunder, wenn man erfährt, daß Jupp seinen Führerschein gemacht hat und sich gerade „'ne flotte Kiste, so'ne richtige, mit was drunter“ kaufen wollte, auf die nicht nur er sich gefreut hat, sondern auch seine Gabi, die prompt zu maulen anfängt. Wie der Film ausgeht, überzeugend übrigens? Dreimal darf geraten werden.

Neben Gerhard Dressel spielen Heiner Kollhoff von den Essener Städtischen Bühnen, Wolfram Mucha, Burkhard Heim aus Dortmund, die Folkwang-Schülerin Ellen Müller und andere.

Das Drehbuch schrieb Dr. Volker Schley, der eine Zeitlang als Journalist in Dortmund tätig war und als Werkstudent in einem Walzwerk gearbeitet hat.

In die Spielhandlung eingeflochten sind zwei „Statements“, nüchterne Stellungnahmen zu dem Thema „Fachausbildung – warum?“, abgegeben von dem IG Metall-Mitglied Meyerwisch, dem Bochumer Soziologieprofessor Wilms, dem für technische Ausbildungsfragen verantwortlichen „Hoeschianer“ Langenkämper und schließlich einem Hamburger Diplompsychologen.

Da stehen sie nun, die richtigen Schmelzer und die, die nur so aussehen. Aufmerksam und sichtlich beeindruckt beobachten die Schauspieler ihre Vorbilder, prägen sich

deren Handgriffe ein, studieren die Gestik, schlüpfen in die Rolle des Hochofenmannes, versuchen es wenigstens. Viel Zeit läßt ihnen der Drehplan nicht. Einmal nur sind sie Zuschauer von der Vorbereitung des Abstiches über das Aufmachen des Ofens und die Führung des Eisenflusses bis zum Schließen mittels Stopfmaschine.

Immerhin waren 135 Minuten später bereits drei Einstellungen auf der Abstichbühne im Kasten. Nicht zuletzt dank der verständnisvollen Hilfsbereitschaft der echten Ofencrew. Niemand wird später sehen, wer nun wirklich abgestochen, die Schlacke gefahren, die Rinnen gereinigt und neu vorbereitet hat. Aber gerade deshalb wird es stimmen.

Gedreht wurde außen und innen, an den Hochöfen, in Waschkauen und Umkleideräumen, auf dem Werksgelände. Ein Spielfilm, der dort entstand, wo seine Handlung verankert ist, nicht in nachgebaute Kulisse. Das macht sein Kolorit echt, brachte aber so manche tragikomische Schwierigkeit mit sich.

Wo, wie auf Phoenix, ein Hochofen nahezu völlig umgebaut wird, ist der Lärmpegel zwangsläufig hoch. Und wenn sich der Regisseur nun in den Kopf gesetzt hat, Außenaufnahmen in luftiger Höhe – Spielszene mit Dialog – zu machen, muß er sich mit Geduld wappnen. Von wegen „Achtung – Aufnahme! Absolute Ruhe!“ ist da nicht.

„Addy“ will Jupp den Umgang mit einem Gewindeschneider zeigen. Die Szene, mehrfach geprobt, sitzt. „Ton ab!“ „Ton läuft!“ „33 die erste!“ Klappe. Otto Meyer sitzt, sichtlich zufrieden, auf kleinem Stühlchen unter der Kamera. Der Tonassi verrenkt sich wie immer gekonnt, schwenkt seinen Galgen. Szene zu dreiviertel fertig, plötzlich in unmittelbarer Nähe zwischen des Schweißgeräusch. „Aus...!“ Noch einmal von vorn. Mitten in den Dialog hinein ratternder Motorenlärm – ein Riesenkran hebt irgend etwas. Zehn Minuten Pause, der Transport dauert solange. „... 33 die dritte!“ (Gemeint ist Aufnahme.) Bei der vierten dröhnende Hammerschläge. Mischa brüllt verzweifelt gegen den Schacht: „Hör' doch mal für fünf Minuten mit dem Scheißgehämmer auf...“ Wir schwärmen aus, bemüht, alle vermeidbaren Geräuschquellen für kurze Zeit auszuschalten. Endlich haben wir Kran, Hammer, Schweißbrenner im Griff. Und als ob der Himmel seinen Segen geben will, strahlt plötzlich die Sonne über die Szene. Da greift Kameramann Vlado zum Belichtungsmesser, schaut dann in das strahlende Blau des Dortmunder Himmels und meint völlig akzentfrei: „Nein, das ist mir viel zu hell. Wir warten...“ Und er zeigt auf eine Wolkenwand, die über Bochum steht. KHG

UNSERE JUBILARE

**Jedes Jahrzehnt
des Menschen
hat sein eigenes Glück,
seine eigenen
Hoffnungen und Aussichten**

GOETHE

40

Hoesch Hüttenwerke AG

1. 11. 1973
Bruno Pruski
Werk Westfalenhütte
Elektrotechnischer Betrieb

3. 11. 1973
Karl Otto
Werk Phoenix
Reparaturwerkstatt

18. 11. 1973
Heinrich Brormann
Werk Phoenix
Forschung und
Qualitätskontrolle

18. 11. 1973
Heinz Westhoff
Werk Phoenix
Blechwälzwerk

20. 11. 1973
Ernst Schütz
Werk Union
Materialwirtschaft

20. 11. 1973
Fritz Meyer
Werk Union
Forschung und
Qualitätskontrolle

24. 11. 1973
Wilhelm Kleine
Werk Union
Einkauf Rohstoffe

28. 11. 1973
Heinz Köhn
Werk Westfalenhütte
Forschung und
Qualitätskontrolle

28. 11. 1973
Wilhelm Mallon
Werk Westfalenhütte
Eisenbahnbetriebe

29. 11. 1973
Richard Matschulat
Werk Westfalenhütte
Eisenbahnbetrieb

30. 11. 1973
Rudolf Wiederstein
Werk Westfalenhütte
Eisenbahnbetrieb

Hoesch Siegerlandwerke AG

15. 11. 1973
Hubert Kuhlmann
Werk Attendorn

28. 11. 1973
Peter Blöink
Werk Attendorn

Hoesch Werke Hohenlimburg- Schwerte AG

29. 11. 1973
Friedrich Schulte
Werk Nahmer
Kaltwalzwerk

25

Hoesch Werke AG

10. 11. 1973
Fredi Kolb
Zentrale Datenverarbeitung

16. 11. 1973
Paul Rosemann
Hüttenhospital

19. 11. 1973
Helga Reitzig
Hüttenhospital

27. 11. 1973
Erich Stobbe
Konzernrevision

29. 11. 1973
Alfred Tauch
Betriebskrankenkasse

Hoesch Hüttenwerke AG

1. 11. 1973
Rolf Sturhahn
Werk Westfalenhütte
Verkehr (Vergabe/Disposition)

1. 11. 1973
Heinrich Ising
Werk Union
Arbeitseinsatz

1. 11. 1973
Heinrich Herrmann
Werk Union
Elektrotechnischer Betrieb

1. 11. 1973
Theodor Keilinghaus
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

1. 11. 1973
Heinz Hohmann
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

1. 11. 1973
Wilhelm Haupt
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

1. 11. 1973
Karl Göbel
Werk Phoenix
Blechwälzwerke

1. 11. 1973
Alfred Breginski
Werk Phoenix
Hochofenwerk

1. 11. 1973
Horst Knapps
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

1. 11. 1973
Kurt Tetzlaff
Werk Phoenix
Eisenbahnbetriebe

1. 11. 1973
Jacob Hamburger
Werk Westfalenhütte
Mechanische Erhaltungsbetriebe

1. 11. 1973
Rudolf Grützner
Werk Westfalenhütte
Siemens-Martin-Stahlwerk

1. 11. 1973
Alfons Eberl
Werk Westfalenhütte
Drahtverfeinerung

1. 11. 1973
Helmut Dickmann
Werk Westfalenhütte
Breitbandwalzwerk

1. 11. 1973
Helmut Joswig
Werk Westfalenhütte
Reparaturwerkstätten

1. 11. 1973
Wilhelm Lemm
Werk Westfalenhütte
Arbeitseinsatz

1. 11. 1973
Paul Reddig
Werk Westfalenhütte
Sozialwirtschaft

1. 11. 1973
Edmund Nowak
Werk Westfalenhütte
Block- und Profilwalzwerke

1. 11. 1973
Dieter Kratsch
Werk Westfalenhütte
Drahtverfeinerung

2. 11. 1973
Hans Sievers
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

2. 11. 1973
Paul Streu
Werk Phoenix
Oxygenstahlwerk

2. 11. 1973
Heinrich Timmer
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

2. 11. 1973
Willi Wiedemann
Werk Westfalenhütte
Block- und Profilwalzwerke

2. 11. 1973
Georg Kaufmann
Werk Westfalenhütte
Hochofenwerke

2. 11. 1973
Karl Bress
Werk Westfalenhütte
Breitbandwalzwerk

2. 11. 1973
Heinz Döding
Werk Union
Siemens-Martin-Stahlwerk

2. 11. 1973
Willi Schnieder
Werk Union
Elektrotechnischer Betrieb

2. 11. 1973
Willi Thätmeyer
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

2. 11. 1973
Erich Lück
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

2. 11. 1973
Erwin Kremer
Werk Phoenix
Hochofenwerke

2. 11. 1973
Herbert Wippich
Werk Phoenix
Weiterverarbeitung

2. 11. 1973
Willi Schielmann
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

3. 11. 1973
Wilhelm Heckermann
Werk Phoenix
Neubauabteilung

3. 11. 1973
Heinz Helmig
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

3. 11. 1973
Johann Kissel
Werk Westfalenhütte
Sozialwirtschaft

3. 11. 1973
Karl-Franz Münnekhoff
Werk Phoenix
Eisenbahnbetriebe

3. 11. 1973
Günter Schwertfeger
Werk Westfalenhütte
Reparaturwerkstätten

3. 11. 1973
Alfred Stresing
Werk Westfalenhütte
Elektrotechnischer Betrieb

3. 11. 1973
Manfred Albers
Werk Westfalenhütte
Breitbandwalzwerk

3. 11. 1973
Horst Jaworski
Werk Union
Grobstraße

3. 11. 1973
Heinrich Haack
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

3. 11. 1973
Paul Giese
Werk Union
Grobstraße

3. 11. 1973
Alfred Elert
Werk Union
Sozialwirtschaft

3. 11. 1973
Bernhard Ernst
Werk Union
Elektromechanischer Betrieb

3. 11. 1973
Paul Ehlert
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

3. 11. 1973
Hermann Denninghaus
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

3. 11. 1973
Hermann Borgwardt
Werk Union
Elektrotechnische Betriebe

3. 11. 1973
Friedrich Blank
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

3. 11. 1973
Hans Leutnant
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

3. 11. 1973
Heinz Kupper
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

3. 11. 1973
August Rybarczyk
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

3. 11. 1973
Alfred Rogge
Werk Union
Grobstraße

3. 11. 1973
Erich Raasch
Werk Union
Eisenbahn-Maschinendienst

3. 11. 1973
Gerhard Post
Werk Union
Eisenbahn-Maschinendienst

3. 11. 1973
Helmut Pohlmann
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

3. 11. 1973
Richard Petrich
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

3. 11. 1973
Walter Müller
Werk Union
Forschung und Qualitätskontrolle

3. 11. 1973
Franz Wyborski
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

3. 11. 1973
Horst William
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

3. 11. 1973
Hans Waschke
Werk Union
Arbeitseinsatz

3. 11. 1973
Gerhard Walter
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

3. 11. 1973
Albert Schrader
Werk Union
Siemens-Martin-Stahlwerk

3. 11. 1973
Ludwig Teichmann
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

3. 11. 1973
Hans Grüning
Werk Phoenix
Fahrbetriebe

3. 11. 1973
Helmut Gebhardt
Werk Phoenix
Forschung und Qualitätskontrolle

3. 11. 1973
Otto Endrigat
Werk Phoenix
Oxygenstahlwerk

3. 11. 1973
Fritz Bohner
Werk Phoenix
Reparaturwerkstätten

3. 11. 1973
Hans Becker
Werk Phoenix
Sozialwirtschaft

3. 11. 1973
Josef Kibowski
Werk Phoenix
Eisenbahnbetriebe

3. 11. 1973
Rudolf Leunig
Werk Phoenix
Verkehrsbetriebe

3. 11. 1973
Ulrich Matiszik
Werk Phoenix
Elektrotechnischer Betrieb

3. 11. 1973
Johann Zalesinski
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

3. 11. 1973
Heinz Thadewaldt
Werk Phoenix
Eisenbahn-Maschinendienst

3. 11. 1973
Artur Thadewaldt
Werk Phoenix
Eisenbahn-Maschinendienst

4. 11. 1973
Walter Peterreit
Werk Union
Arbeitseinsatz

4. 11. 1973
Manfred Liethschulte
Werk Westfalenhütte
Mechanische Erhaltungsbetriebe

4. 11. 1973
Theodor Huening
Werk Union
Energiebetriebe

4. 11. 1973
August Wesolowski
Werk Union
Sinteranlage

4. 11. 1973
Werner Schwarzer
Werk Union
Siemens-Martin-Stahlwerk

4. 11. 1973
Fritz Helmdach
Werk Phoenix
Elektrotechnische Betriebe

4. 11. 1973
Heinz Gerhardt
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

4. 11. 1973
Josef Danielowski
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

4. 11. 1973
Hans Warras
Werk Phoenix
Energiebetriebe

4. 11. 1973
Heinz Stellpflug
Werk Phoenix
Eisenbahnbetriebe

4. 11. 1973
Hilmar Schwarz
Werk Phoenix
Blechwalzwerk

4. 11. 1973
Willi Schiemann
Werk Phoenix
Arbeitseinsatz

5. 11. 1973
Annemarie Domroese
Werk Union
Rechnungswesen

5. 11. 1973
Fritz Holthaus
Werk Westfalenhütte
Energiebetriebe

5. 11. 1973
Gerhard Jannsen
Werk Union
Rechnungsprüfung

5. 11. 1973
Erwin Niebisch
Werk Phoenix
Verfahrenstechnik und Entwicklung

5. 11. 1973
Alfred Theunissen
Werk Phoenix
Produktionslenkung

5. 11. 1973
Erwin Schacht-schneider
Werk Union
Sozialwirtschaft

5. 11. 1973
Richard Schmidt
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

5. 11. 1973
Karl Zimdahl
Werk Union
Sozialwirtschaft

5. 11. 1973
Günter Kollmann
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

5. 11. 1973
Heinrich Lorenz
Werk Union
Energiebetriebe

5. 11. 1973
Karl Loewke
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

5. 11. 1973
Johann Grimm
Werk Union
Arbeitseinsatz

5. 11. 1973
Heinrich Göge
Werk Phoenix
Blechwalzwerk

5. 11. 1973
Helmut Grunewald
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

5. 11. 1973
Helmut Krampitz
Werk Phoenix
Siemens-Martin-Stahlwerk

5. 11. 1973
Helmut Seifert
Werk Phoenix
Baubetriebe

5. 11. 1973
Otto Neumann
Werk Phoenix
Blockwalzwerk

5. 11. 1973
Friedrich Krüger
Werk Westfalenhütte
Mechanische Erhaltungsbetriebe

5. 11. 1973
Karl Großmann
Werk Westfalenhütte
Mechanische Erhaltungsbetriebe

6. 11. 1973
Albert Miechels
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

6. 11. 1973
Heinz Jansch
Werk Westfalenhütte
Mechanische Erhaltungsbetriebe

6. 11. 1973
Erich Marczinik
Werk Westfalenhütte
Energiebetriebe

6. 11. 1973
Hans Eller
Werk Phoenix
Siemens-Martin-Stahlwerk

6. 11. 1973
Fritz Meise
Werk Phoenix
Blechwalzwerk

6. 11. 1973
Horst Vösch
Werk Phoenix
Elektrotechnische Betriebe

6. 11. 1973
Heinrich Staackmann
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

7. 11. 1973
Lieselotte Reinecke
Werk Westfalenhütte
Lagerwirtschaft

8. 11. 1973
Eckhard Kopitzke
Werk Phoenix
Hochofenwerke

8. 11. 1973
Siegfried Vandreier
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

8. 11. 1973
Walter Weber
Werk Union
Sozialwirtschaft

8. 11. 1973
Erich Pommerenke
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

8. 11. 1973
Werner Reeck
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

8. 11. 1973
Alfred Seefeldt
Werk Union
Energiebetriebe

8. 11. 1973
Hans Jung
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

8. 11. 1973
Wilhelm Kautz
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

8. 11. 1973
Fritz Arndt
Werk Union
Verkehrsbetriebe

8. 11. 1973
Otto Beyer
Werk Union
Energiebetriebe

8. 11. 1973
Reinhold Driesner
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

8. 11. 1973
Bruno Edel
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

8. 11. 1973
Bruno Hoppe
Werk Union
Energiebetriebe

8. 11. 1973
Willi Hoppe
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

8. 11. 1973
Josef Franzen
Werk Westfalenhütte
Hochofenwerke

8. 11. 1973
Heinrich Sellwich
Werk Westfalenhütte
Forschung und Qualitätskontrolle

8. 11. 1973
Heinz Pucknat
Werk Westfalenhütte
Reparaturwerkstätten

8. 11. 1973
Josef Stewen
Werk Westfalenhütte
Reparaturwerkstätten

8. 11. 1973
Kurt Schmerberg
Werk Westfalenhütte
Mechanische Erhaltungsbetriebe

8. 11. 1973
Karl Brauckhoff
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

8. 11. 1973
Erich Bendiks
Werk Phoenix
Oxygenstahlwerk

8. 11. 1973
Alfred Keilmann
Werk Phoenix
Stahlgießerei

8. 11. 1973
Günter Lindner
Werk Phoenix
Hochofenwerke

8. 11. 1973
Franz-Georg Middendorf
Werk Phoenix
Stahlgießerei

8. 11. 1973
Erich Maschewski
Werk Phoenix
Arbeitseinsatz

8. 11. 1973
Hans Weber
Werk Phoenix
Eisenbahnbetriebe

9. 11. 1973
Josef Keller
Werk Phoenix
Produktionslenkung

9. 11. 1973
Wilhelm Keuch
Werk Westfalenhütte
Zeitwirtschaft

9. 11. 1973
Anneliese Mirau
Werk Westfalenhütte
Baubetriebe

9. 11. 1973
Ernst Vogt
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

9. 11. 1973
Artur Hartung
Werk Union
Elektrotechnische Betriebe

9. 11. 1973
Robert Gatterdam
Werk Westfalenhütte
Block- und Profilwalzwerke

9. 11. 1973
August Dullisch
Werk Westfalenhütte
Arbeitseinsatz

9. 11. 1973
Egon Nolle
Werk Westfalenhütte
Hochofenwerke

9. 11. 1973
Paul Szuwart
Werk Westfalenhütte
Kaltwalzwerk

9. 11. 1973
Karl Seppelt
Werk Phoenix
Blechwalzwerk

9. 11. 1973
Bruno Ziemer
Werk Phoenix
Blechwalzwerk

10. 11. 1973
Friedhelm Böckler
Werk Westfalenhütte
Verkehrsbetriebe

10. 11. 1973
Werner Skowronski
Werk Westfalenhütte
Verkehrsbetriebe

10. 11. 1973
Rolf Rensinghoff
Werk Phoenix
Energiebetriebe

10. 11. 1973
Franz Strick
Werk Phoenix
Eisenbahnbetriebe

11. 11. 1973
Johann Fischer
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

11. 11. 1973
Günter Will
Werk Union
Fahrbetriebe

11. 11. 1973
Franz Fehr-Hoberg
Werk Phoenix
Eisenbahnbau

11. 11. 1973
Karl Fehse
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

11. 11. 1973
Helmut Jülich
Werk Phoenix
Eisenbahnbetriebe

11. 11. 1973
Johannes Korte
Werk Phoenix
Eisenbahn-Maschinendienst

11. 11. 1973
Karl-Heinz Renninghoff
Werk Phoenix
Energiebetriebe

11. 11. 1973
Bruno Petermann
Werk Phoenix
Hochofenwerke

13. 11. 1973
Bernhard Schulte
Werk Union
Reparaturwerkstätten

13. 11. 1973
Heinz König
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

13. 11. 1973
Heinz Gockel
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

13. 11. 1973
Edmund Kolodzeike
Werk Westfalenhütte
Siemens-Martin-Stahlwerk

13. 11. 1973
Hermann Loose
Werk Phoenix
Eisenbahnbetriebe

13. 11. 1973
Heinz Lange
Werk Phoenix
Reparaturwerkstätten

14. 11. 1973
Paul Mälgut
Werk Westfalenhütte
Sozialwirtschaft

14. 11. 1973
Herbert Bülling
Werk Phoenix
Stahlgießerei

15. 11. 1973
Helmut Ising
Werk Westfalenhütte
Verkauf / Abt. Absatzwirtsch.
Grundsatzfragen

15. 11. 1973
Lydia Klein
Werk Union
Allgemeine Verwaltung

15. 11. 1973
Josef Köster
Werk Westfalenhütte
Fahrbetriebe

15. 11. 1973
Friedrich Schröder
Werk Phoenix
Hochofenwerke

15. 11. 1973
Helmut Zenker
Werk Phoenix
Eisenbahnbetriebe

15. 11. 1973
Franz Aschwer
Werk Union
Hochofenwerke

15. 11. 1973
Ewald Görke
Werk Westfalenhütte
Stahlwerk

15. 11. 1973
Günter Häntsch
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

16. 11. 1973
Karl Dubbel
Werk Union
Elektrotechnische Betriebe

16. 11. 1973
Joachim Krupok
Werk Phoenix
Produktionsplanung

16. 11. 1973
Fritz Räthe
Werk Westfalenhütte
Mechanische Erhaltungsbetriebe

16. 11. 1973
Georg Rau
Werk Union
Werksärztlicher Dienst

16. 11. 1973
Werner Specht
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

16. 11. 1973
Heinz Winterberg
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

16. 11. 1973
Karl-Heinz Winkler
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

16. 11. 1973
Günter Potthoff
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

16. 11. 1973
Heinrich Rothermel
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

16. 11. 1973
Konrad Arendt
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

16. 11. 1973
Franz Czaplinski
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

16. 11. 1973
Franz Dembicki
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

16. 11. 1973
Paul Golaszewski
Werk Westfalenhütte
Reparaturwerkstätten

16. 11. 1973
Franz Dost
Werk Westfalenhütte
Reparaturwerkstätten

16. 11. 1973
Paul Czekalla
Werk Westfalenhütte
Hochofenwerke

16. 11. 1973
Heinz Buchholz
Werk Westfalenhütte
Großstraße

16. 11. 1973
Heinz Kinza
Werk Westfalenhütte
Zementfabrik

16. 11. 1973
Wolfgang Krause
Werk Westfalenhütte
Mechanische Erhaltungsbetriebe

16. 11. 1973
Walter Schreier
Werk Westfalenhütte
Arbeitseinsatz

16. 11. 1973
Günter Hentschel
Werk Phoenix
Hochofenwerke

16. 11. 1973
Karl-Heinz Höfer
Werk Phoenix
Hochofenwerke

17. 11. 1973
Heinrich Leifels
Werk Westfalenhütte
Elektrotechnische Betriebe

17. 11. 1973
Franz Balster
Werk Westfalenhütte
Baubetriebe

17. 11. 1973
Wilhelm Novoveszky
Werk Westfalenhütte
Arbeitseinsatz

18. 11. 1973
Stefan Rempe
Werk Westfalenhütte
Reparaturwerkstätten

18. 11. 1973
Ernst Steinkühler
Werk Union
Betriebsrat

18. 11. 1973
Helmut Kerpen
Werk Union
Allgemeine Verwaltung

18. 11. 1973
Julius Klemenz
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

18. 11. 1973
Willi Grolla
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

18. 11. 1973
Werner Pohl
Werk Phoenix
Weiterverarbeitung

18. 11. 1973
Willi Kuschinski
Werk Westfalenhütte
Baubetriebe

18. 11. 1973
Rudi Rücke
Werk Westfalenhütte
Baubetriebe

19. 11. 1973
Helmut Kochanski
Werk Westfalenhütte
Eisenbahnbetriebe

19. 11. 1973
Rudolf Florian
Werk Westfalenhütte
Energiebetriebe

19. 11. 1973
Wolfgang Hammer
Werk Westfalenhütte
Eisenbahnbetriebe

19. 11. 1973
Wilhelm Indenbirken
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

20. 11. 1973
Paul Rother
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

20. 11. 1973
Karl Kwiatkowski
Werk Westfalenhütte
Breitbandwalzwerk

20. 11. 1973
Walter Mieth
Werk Westfalenhütte
Energiebetriebe

22. 11. 1973
Günter Großmann
Werk Union
Zentralversand

22. 11. 1973
Jacob Just
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

22. 11. 1973
Günter Erdmann
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

22. 11. 1973
Friedrich Kattelmann
Werk Westfalenhütte
Verfrachtung / Verkehrswesen

22. 11. 1973
Heinz Kattner
Werk Westfalenhütte
Baubetriebe

22. 11. 1973
Willi Stankus
Werk Westfalenhütte
Energiebetriebe

23. 11. 1973
Anneliese Baumgart
Werk Phoenix
Baubetriebe

23. 11. 1973
Franz Leimenmeier
Werk Union
Energiebetriebe

23. 11. 1973
Bruno Kietzmarin
Werk Union
Siemens-Martin-Stahlwerk

23. 11. 1973
Heinrich Adler
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

23. 11. 1973
Herbert Grabowski
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

23. 11. 1973
Walter Darda
Werk Westfalenhütte
Kaltwalzwerk

23. 11. 1973
Josef Kieper
Werk Westfalenhütte
Kaltwalzwerk

23. 11. 1973
Josef Kellermann
Werk Westfalenhütte
Mechanische Erhaltungsbetriebe

23. 11. 1973
Hans Spacht
Werk Westfalenhütte
Breitbandwalzwerk

24. 11. 1973
Otto Augustin
Werk Union
Siemens-Martin-Stahlwerk

24. 11. 1973
Ernst Gembus
Werk Union
Block- und Profilwalzwerke

25. 11. 1973
Günter Kauschke
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

25. 11. 1973
Waldemar Cezor
Werk Westfalenhütte
Allgemeine Verwaltung

26. 11. 1973
Edelgard Hoffmann
Werk Union
Betriebsabrechnung

26. 11. 1973
Heinrich Naehle
Werk Union

26. 11. 1973
Karl-Heinz Priebe
Werk Phoenix
Mechanische Erhaltungsbetriebe

27. 11. 1973
Kurt Makschinski
Werk Union
Eisenbahn-Maschinendienst

27. 11. 1973
Paul Petri
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

27. 11. 1973
Henriette Lapacz
Werk Union
Eisenbahn-Maschinendienst

29. 11. 1973
Josef Brockhausen
Werk Westfalenhütte
Lagerwirtschaft

29. 11. 1973
Hans Knutti
Werk Union
Eisenbahn-Maschinendienst

29. 11. 1973
Heinz Arndt
Werk Westfalenhütte
Elektrotechnische Betriebe

29. 11. 1973
Günter Träger
Werk Westfalenhütte
Block- und Profilwalzwerke

30. 11. 1973
Heinz Kötter
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

30. 11. 1973
Werner Camen
Werk Union
Mechanische Erhaltungsbetriebe

30. 11. 1973
Karl-Heinz Fait
Werk Union
Eisenbahn-Maschinendienst

**Hoesch
Siegerlandwerke AG**

1. 11. 1973
Paul Friedhoff
Werk Attendorf

1. 11. 1973
Georg Meiser
Werk Eichen
Adjustage Bandverzinkung

1. 11. 1973
Erwin Moll
Werk Eichen
Bandverzinkung

1. 11. 1973
Albert Tews
Werk Eichen
Glüherei

2. 11. 1973
Albert Schrage
Werk Eichen
Adjustage Kaltwalzwerk

8. 11. 1973
Willi Guder
Werk Eichen
Bandverzinkung

12. 11. 1973
Albert Breidebach
Werk Eichen
Adjustage Kaltwalzwerk

15. 11. 1973
Manfred Busch
Hauptverwaltung Siegen

15. 11. 1973
Egon Hupertz
Werk Eichen
Wärme- und Energieabteilung

15. 11. 1973
Hans Krippner
Hauptverwaltung Siegen
Versandkontrolle

15. 11. 1973
Siegfried Wurm
Werk Eichen
Maschinenabteilung

16. 11. 1973
Helmut Fockner
Werk Eichen
Bahntrieb und Waagen

19. 11. 1973
Werner Groos
Hauptverwaltung Siegen
Betriebswirtschaft

24. 11. 1973
Karl Bettendorf
Werk Eichen
Adjustage Kaltwalzwerk

24. 11. 1973
Franz Quast
Werk Eichen

25. 11. 1973
Josef Breuch
Werk Eichen
Bandbeize / Rohrbandlager

25. 11. 1973
Albert Jung
Werk Eichen
Kaltwalzwerk

29. 11. 1973
Hubert Wirtz
Werk Eichen
Adjustage Bandverzinkung

29. 11. 1973
Richard Zink
Hauptverwaltung Siegen
Personalabteilung / Angestellte

**Hoesch Werke
Hohenlimburg-
Schwerte AG**

1. 11. 1973
Alfons Buxot
Werk Hohenlimburg
Warmwalzwerk

1. 11. 1973
Hellmuth Lüdtké
Werk Schwerte
Profilwalzwerk

1. 11. 1973
Walter Rohrmann
Werk Schwerte
Profilwalzwerk

8. 11. 1973
Willi Grothe
Werk Nahmer
Kaltwalzwerk

8. 11. 1973
Kurt Rippinghaus
Werk Hohenlimburg
Federnwerk

15. 11. 1973
Margarete Herzbruch
Werk Hohenlimburg
Verkauf Kaltwalzprodukte

15. 11. 1973
Hans Schiemann
Werk Hohenlimburg
Technische Betriebswirtschaft

15. 11. 1973
Erich Ludwig
Werk Hohenlimburg
Walzendreherei

16. 11. 1973
Emil Kruck
Werk Schwerte
Profilwalzwerk

22. 11. 1973
Franz Langer
Werk Hohenlimburg
Verladung

24. 11. 1973
Helmut Krause
Werk Schwerte
Preßwerk

**Hoesch Trierer
Walzwerk AG**

2. 11. 1973
Hans Gremmler
Werk Trier
Rohmaterialhalle

2. 11. 1973
Walter Schmitt
Werk Trier
Verfrachtung

3. 11. 1973
Heinz Krause
Werk Hohenlimburg
Versand

8. 11. 1973
Barthel Litsch
Werk Trier
Instandhaltung

10. 11. 1973
Philipp Feltes
Werk Trier
Allg. Verwaltung

**Hoesch
Röhrenwerke AG**

2. 11. 1973
Heinz Rüdiger
Werk Hamm
Produktions-Präzisionsrohrwerk / Schweißerei

**Hoesch Rothe Erde-
Schmiedag AG**

24. 11. 1973
Hans Lemanczyk
Werk Werdohl
Labor

8. 11. 1973
Konrad Cybulla
Werk Werdohl
E-Ofengießerei

9. 11. 1973
Rudolf Rybka
Werk Eckesey
Gesensschmiede

**Diettmann & Neu-
haus AG**

11. 11. 1973
Hans Feuweiher
Abt. Betriebshandwerker

Blefa AG

1. 11. 1973
Kurt Weinbrenner
Werk Kreuztal
Dachfensterabteilung

1. 11. 1973
Walter Klotz
Werk Kreuztal
Musterbau

2. 11. 1973
Josef Heuel
Werk Kreuztal
Leichtapparatebau

2. 11. 1973
Alfons Hanses
Werk Kreuztal
Leichtapparatebau

22. 11. 1973
Helmut Langer
Werk Attendorf
Faßherstellung

29. 11. 1973
Paul Schäfer
Werk Attendorf
Verladeabteilung

Hoesch Handel AG

1. 11. 1973
Wilhelm Lipper
Niederlassung Dortmund
Verkauf / Baueisen

1. 11. 1973
Karl Lehnert
Dortmund
Platal / Export

1. 11. 1973
Ludwig Bormann
Niederlassung Düsseldorf
Finanzen-Rechnungswesen

1. 11. 1973
Paul-Friedrich Bürger
Niederlassung Düsseldorf
Verkauf / Außendienst

DIE GESELLSCHAFTEN DER HOESCH WERKE AG

INLAND

Hütten- und Walzwerke

Hoesch Hüttenwerke AG Dortmund

Hoesch Siegerlandwerke AG Siegen

TriererWalzwerk, Zweigniederlassung der Hoesch Siegerlandwerke AG Wuppertal und Trier

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

Angenendt Verpackungssysteme GmbH Achern

Schrottverwertung Celler GmbH Dortmund

Hoesch Brennstoffhandel GmbH Essen

Verwaltungsgesellschaft

Industriewerte AG Dortmund

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

Industriewerte Versicherungskontor GmbH Dortmund

Hoesch Liegenschaften GmbH Dortmund

Hoesch Wohnungsgesellschaft mbH 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)

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 Italiana SpA Milano (Italien)

Hoesch Handelsges. mbH Wien (Österreich)

Hoesch Limited Morden (Surrey/Großbritannien)

Hoesch Nederland NV Den Haag (Niederlande)

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)

Titelseite: Erich Kreuzner, Rückseite: Manfred Kampmann, beide Dortmund. Schwarzweißaufnahmen: Erich Kreuzner, Günter Steininger, Helmut Hering, Emil Ahring, Lotte Hertling, Manfred Kampmann, Erhard Pankau, Robert Sack, Anni Wölk und Gustav Adolf Wüstenfeld, alle Dortmund; Archiv Karl Neuhoft, Dortmund; Archiv Lippeverband; Helga Reiher, Hagen, und Werks- und Privatfotos. Zeichnungen Hans Geisen, Basel.

FOTO WETT BEWERB

Eingefangen im Urlaub

- 1 Karl Schumann
Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte AG
- 2 Adolf Preuß
Hoesch Hüttenwerke AG
- 3 Horst Steinbach
Hoesch Rothe Erde-Schmiedag AG
- 4 Günter Waltner
Hoesch Hüttenwerke AG
- 5 Hildegard Grünwald
Hoesch Rothe Erde-Schmiedag AG
- 6 Jutta Schlüter
Hoesch Werke Hohenlimburg-Schwerte AG

Für den Fotowettbewerb können unsere Belegschaftsmitglieder und Pensionäre bis zum 3. November Fotos zu dem Thema „Ein Auge für das Unscheinbare“ und bis zum 3. Dezember Fotos zu dem Thema „Gruppen“ einreichen.

WERK UND WIR FOTOWETTBEWERB '73

Januar	Landschaft
Februar	Werbung und Reklame
März	Gut beleuchtet
April	Am liebsten: Kinderbilder
Mai	Schnappschüsse aus der Großstadt
Juni	Menschen in der Gruppe
Juli	In Bewegung
August	Mein Lieblingsbild
September	Blumen halten still
Oktober	■ Eingefangen im Urlaub
November	Vom Jahrmarkt und anderen Belustigungen
Dezember	Ein Auge für das Unscheinbare

Für jedes veröffentlichte Bild erhält der Einsender eine Prämie von dreißig 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 0822294/0822123 ● Druck: W. Girardet, Essen ● Verantwortlich für WERK UND WIR, Ausgabe HÜTTENWERKE, Seiten 145–160, Dr. Günter Sieber ● Redaktion: Dipl.-Kfm. Josef Lüftner (verantwortlich) und Alex Forster ● Anschrift der Redaktion: Dortmund, Eberhardstraße 12, Telefon 84 41, Fernschreiber 0822123/0822294 ● Druck: Westfalendruck Dortmund ● WERK UND WIR erscheint monatlich und wird kostenlos an alle Belegschaftsmitglieder abgegeben.



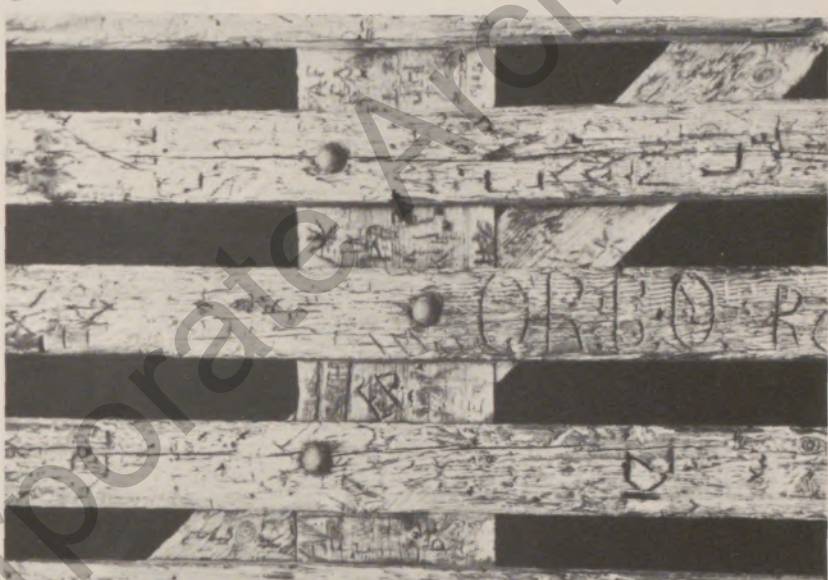
1



2



3



4



5



6

