

# IndustrieFilm Ruhr '07 <sup>®</sup>

Das bewegte Ruhrgebiet – Das Ruhrgebiet bewegt

Historische Filme aus Wirtschaftsarchiven des Ruhrgebiets



## Vorwort

Als das Land zwischen Ruhr und Lippe, zwischen Duisburg und Dortmund zu Europas größtem Industriegebiet heranwuchs, waren die Grenzen kommunaler Planungsmöglichkeiten längst erreicht. Die rasante Entwicklung war über die ursprünglich agrarisch und kleinteilig organisierten Gebietskörperschaften hinweggerollt und stieß an Grenzen. Die Zukunft des rheinisch-westfälischen Industriegebiets wurde von einer gesamtträumlichen Planung auch seiner künftigen Verkehrs- und Transportwege abhängig.

1920 konnte schließlich der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR) als Planungs- und Kontrollinstanz für die räumliche Entwicklung der gesamten Region gegründet werden. Grundlage für eine seiner Hauptaufgaben, die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, wurde das bis 1923 erarbeitete Verbandsverzeichnis „Straßen“. Es er-

möglichte die Konzeption sogenannter Verkehrsbänder, mit denen nicht nur der Straßen-, sondern ebenso der Schienenverkehr, Wasserstraßen und Flugplätze auf Jahrzehnte vorgedacht werden konnten. Sie entwickelten sich zum infrastrukturellen Rückgrat der Region, ihre Wirkung reicht bis in die Gegenwart. Mit dem großzügigen Ausbau der Ost-West-Verbindung „OW IV“, der „Verbandsstraße“, entstand bis 1932 der Ruhrschnellweg. Auch der Beginn der Planung für eine weitere Ost-West-Schnellstraße fällt in diese Zeit; mit ihr sollte der boomende Emscherraum verkehrstechnisch erschlossen werden. Aber erst 1975 wurde die seit damals durch den Verband von jeder anderen Nutzung freigehaltene Trasse als Emscherschnellweg, als heutige A 42, ihrer Bestimmung übergeben.

Weitere richtungweisende Leistungen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur für das Industriegebiet waren der „Generalverkehrsplan für den Ruhrkohlenbezirk“ (1938) und der Gebietsentwicklungsplan (1966). Sogar die bis heute in Deutschland übliche Gestaltung der einheitlich schwarz-gelben

Straßenbeschilderung ging ab 1925 vom Siedlungsverband und dem Ruhrgebiet aus. Ebenfalls ab 1923 begann der SVR im Auftrag seiner Mitgliedskommunen, sogenannte Wirtschaftspläne, Vorläufer der heutigen Flächennutzungspläne, aufzustellen. Sie definierten die Beziehungen der Verbandsplanungen zu denen der Industrie und des Bergbaus, die von je her ein naheliegendes Interesse an geeigneten Transportverbindungen für ihre Unternehmungen besaßen und diese gerade im Ruhrgebiet auch in großem Stil in eigener Regie erstellten. So entstand hier in der Summe des privatwirtschaftlichen und des öffentlichen Engagements das wohl dichteste und am weitesten verzweigte Verkehrsnetz in Europa.

Vor diesem Hintergrund der Verbandsgeschichte begrüße ich die Wahl des Themas „Das bewegte Ruhrgebiet – Das Ruhrgebiet bewegt“ der diesjährigen Veranstaltung „Industriefilm Ruhr '07“, die erneut mit wesentlicher Unterstützung durch den Regionalverband Ruhr stattfindet. „Industriefilm Ruhr“ als Initiative von Wirtschaftsarchiven der Region hat sich seit seinem Start auf

beachtete Veranstaltungsreihe etabliert und eine für die Industrielandschaft sinnfällige Tradition begründet. Nach wie vor ist sie das einzige Programmangebot in der deutschsprachigen Filmlandschaft, welches den historischen Industrie- und Wirtschaftsfilm in den Mittelpunkt einer Publikumsveranstaltung stellt.

In diesem Jahr nun wird sie sich, wie immer aus dem besonderen Blickwinkel kinematographischer Dokumente, der Geschichte regionaler Infrastrukturen für den Transport von Menschen und Gütern widmen. 16 Filmbeiträge aus ebenso vielen Unternehmens- und Filmarchiven, zwischen 1909 und 1982 entstanden, das sind über 250 Minuten rare Filmschätze. Sie warten am 27. und 28. Oktober darauf, von einem interessierten Publikum entdeckt zu werden.

Es freut mich besonders, dass der RVR in diesem Jahr aus seinen Archivbeständen einen eigenen Beitrag zum Programm leisten kann. Die fragmentarischen und stumm gebliebenen Filmbilder von einer durch den damaligen SVR organisierten Pressefahrt mit Künstlern, Ausstellungsmachern, Poli-

tikern und Journalisten im Oktober 1969, unter dem Hilfstitel „B 1-Bereisung“ im RVR-Archiv überliefert, erinnern an ein höchst ambitioniertes, jedoch nie realisiertes künstlerisches Projekt, das mit Blick auf die Planungen für das Kulturhauptstadtjahr 2010 visionäre Qualität gewinnen könnte. Denn die bewegten Bilder von der illustren Reisegruppe und die zu dieser erstmaligen öffentlichen Vorführung nunmehr recherchierten Hintergründe der Bustour über den Ruhrschnellweg erinnern daran, dass bereits zu dieser Zeit das Revier von Kohle und Eisen in seiner überwältigenden Beschaffenheit und vor allem mit seinen gewaltigen Verkehrsströmen auch eine Herausforderung und Inspiration für bildende Künstler darstellte. Die Ideen der 1969 gerade gegründeten Künstlergruppe „B1“, einem Zusammenschluss von zehn Kunstschaaffenden der Region, die namensgebende Magistrale mit technisch-künstlerischen Objekten zu säumen und zu einem „Boulevard der Kunst“ zu veredeln und damit auch das damals noch rußgeschwärzte Image des Reviers zu heben, waren ihrer Zeit wohl weit voraus.

Ich beglückwünsche die veranstaltenden Archive zu ihrer erneuten Initiative, ansonsten kaum zu sehende Filmdokumente aus ihren Beständen öffentlich zu präsentieren und darüber wiederum den Dialog mit Zeitzeugen und Publikum zu suchen. Sie leisten damit zum wiederholten Mal einen längst für unverzichtbar erachteten Beitrag zur Geschichtsschreibung der Region, gleichzeitig aber auch zur Anerkennung des Films, auch und gerade des noch immer unterschätzten Wirtschaftsfilms, als historischer Quelle. Ich bin überzeugt, diese mittlerweile siebte Auflage des im Zweijahresrhythmus angebotenen Filmwochenendes im traditionsreichen Essener Filmkunsttheater „Eulenspiegel“ wird ihr kundiges Publikum wieder faszinieren können.



Heinz-Dieter Klink, Regionaldirektor

## Filmprogramm

IndustrieFilm Ruhr '07.

Das bewegte Ruhrgebiet – Das Ruhrgebiet bewegt

### Samstag, 27. Oktober 2007

Die Besuchsfahrt des Zeppelin III in das  
rheinisch-westfälische Industrie-Gebiet (1909) 9

Stählerne Straßen (1955) 13

Nahverkehr ... heute und morgen (ca. 1965) 17

Chemische Werke Hüls: Transportmittel  
(Archivtitel; vermutlich 1959) 21

Verladen eines Stevens im Hafen Grimberg  
(Archivtitel; 1939) 25

Die Rheinwerft Walsum der Gutehoffnungshütte (1952) 29

Fernwassertransport Haltern-Duisburg  
mit ZM-Stahlrohren (1979/80) 33

Rohgasadern.

Einbau einer Messstrecke in die Rohgasleitung Kokerei 3/7  
Ferngaswerk I in Hamborn (um 1955) 37

B 1-Bereisung (Archivtitel; 1969) 41

### Sonntag, 28. Oktober 2007

Benzol – Kraftstoff aus Kohle (1950/51) 44

Im Bruchteil von Sekunden.  
Die Zentrale Datenverarbeitung Hoesch (1960/61) 49

Kohle + Computer (1970) 53

Hochofenschlacke der ATH für den Straßenbau.  
Auswahl, Verwertung u. Prüfung der Schlacken nach den  
technischen Lieferbedingungen der Norm: DIN 4301 (1962) 57

Warum erst morgen? (1972) 61

Eiszeit nach Maß.  
Bau und Wasserführung von Los 4 Stadtbahn Duisburg  
(1982) 65

Gefahren des Verkehrs (1930) 69

## **Archive und Veranstalter**

<b>Archiv der RWE Westfalen-Weser-Ems AG</b>	<b>72</b>
<b>Bergbau-Archiv beim Deutschen Bergbau-Museum Bochum</b>	<b>73</b>
<b>Evonik Industries AG, Konzernarchiv, Standort Marl</b>	<b>75</b>
<b>Filmtheaterbetriebe Hanns-Peter Hüster</b>	<b>77</b>
<b>Historisches Archiv Aral</b>	<b>79</b>
<b>Historisches Archiv der RWE</b>	<b>80</b>
<b>Historisches Archiv Krupp</b>	<b>81</b>
<b>HOCHTIEF Unternehmensarchiv</b>	<b>83</b>
<b>Kinemathek im Ruhrgebiet</b>	<b>85</b>
<b>Landschaftsverband Rheinland, Rheinisches Industriemuseum, Archiv St. Antony-Hütte</b>	<b>87</b>
<b>Mannesmann-Archiv</b>	<b>89</b>
<b>Regionalverband Ruhr</b>	<b>91</b>
<b>Stahlinstitut VDEh</b>	<b>92</b>
<b>ThyssenKrupp Konzernarchiv</b>	<b>93</b>
<b>ThyssenKrupp Konzernarchiv, Außenstelle Hoesch-Archiv</b>	<b>95</b>
<b>Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V.</b>	<b>97</b>
<b>Anmerkungen</b>	<b>99</b>

### Verkehr und Industrie im Ruhrgebiet – Aspekte eines vielschichtigen Themas

Ein Morgen an einem beliebigen Werktag im Ruhrgebiet: Unzählige Menschen sind auf dem Weg zur Arbeit, stehen in überfüllten Zügen des Nah- und Fernverkehrs oder aber mit ihren Autos Seite an Seite neben einer endlos scheinenden Schlange von LKWs in einem Verkehrsstau.

In dieser kaum übertrieben skizzierten Szenerie verdichten sich beinahe symbolhaft einige Aspekte des diesjährigen Rahmenthemas „Das bewegte Ruhrgebiet – das Ruhrgebiet bewegt“.

Die meisten Menschen nutzen Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastrukturen wie selbstverständlich und setzen deren reibungsloses Funktionieren voraus.

Auftretende Probleme lassen schnell das Gefühl entstehen, das Verkehrssystem sei nicht ausreichend und fehlerhaft – und wie für fast alle Ballungsräume, so

ist dies vielleicht sogar in einem besonderen Maß für das Ruhrgebiet gültig.

„Versager der Verkehrstechnik“, so überschrieb Georg Schwarz 1931 ein Kapitel seines Berichtes über den „Kohlenpott“, und vielen galt und gilt das Ruhrgebiet als ein Paradebeispiel für verkehrsbezogene Fehlentwicklungen.

Tatsächlich ist der Auf- und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen im Ruhrgebiet oft planlos und chaotisch verlaufen.

Im Zuge der vergleichsweise spät einsetzenden, dann aber rasanten Industrialisierung entwickelte sich das Ruhrgebiet seit Mitte des 19. Jahrhunderts binnen kürzester Zeit von einem ländlich geprägten Raum zu dem größten industriellen Ballungsgebiet Europas.

Mit dem ungezügelten Aufschwung der Montanindustrie wuchs der Bedarf an Transporten und Verkehrsinfrastrukturen enorm.

Hunderttausende Menschen kamen in das Revier und mussten nicht nur versorgt, sondern auch täglich zwischen Wohn- und Arbeitsplatz transportiert wer-

den. Ebenso wuchsen mit dem Aufkommen einer arbeitsteiligen Verbundwirtschaft die Güter- und Energieströme an. Rohkohle musste zu den Verbrauchern, Koks und Erz in die Hüttenwerke, Roheisen und Rohstahl in die weiterverarbeitenden Betriebe und die fertigen Produkte wiederum zu den Verbrauchern transportiert werden.

Mithin war es auch die Industrie und insbesondere die Montanindustrie, deren Interessen den Ausbau der Verkehrswege und damit die Infrastrukturen vorrangig bestimmt und bis in unsere heutige Zeit hinein nachhaltig geprägt haben.

All das verweist auf die große Spannweite des Begriffes Verkehr, der als Gesamtheit all jener Vorgänge verstanden werden kann, die der Raumüberwindung dienen.

Verkehr meint den Transport von Menschen, Gütern aller Art oder aber auch von Informationen ebenso wie die technischen, institutionellen und strukturel-

len Bedingungen, wie beispielsweise die Verkehrsmittel, die Verkehrsinfrastrukturen oder die Verkehrspolitik. Schließlich ist daran zu denken, in welchem Maß der Verkehr im Ruhrgebiet die Wahrnehmung der Region geprägt hat und auch heute noch prägt.

Ein Beispiel ist die B 1/A 40, die zentrale Verkehrsschlagader, die das Ruhrgebiet durchschneidet. Ob nun als „Ruhrschleichweg“ oder aber als Ort der für das Jahr der Kulturhauptstadt 2010 geplanten längsten Kunstaussstellung der Welt – die B 1/A 40 ist mehr als eine Straße, sie ist ein Symbol für das Ruhrgebiet.

Die historischen Filme des diesjährigen Programms IndustrieFilm Ruhr '07 beleuchten unterschiedlichste Aspekte des Themas Verkehr und unterstreichen damit dessen komplexe Vielfalt.

In den filmischen Selbstdarstellungen der Wirtschaft stehen dabei naturgemäß die mannigfaltigen Wechselwirkungen und Abhängigkeiten zwischen Industrie und Verkehr im Vordergrund.

Viele Unternehmen der Region waren

beteiligt und profitierten vom Ausbau und Unterhalt dieser öffentlichen Infrastrukturen und tun dies bis heute.

Und sie unterhalten eigene umfassende, hochmoderne und bis in das kleinste Detail durchorganisierte Transportsysteme, um den steten Strom von Menschen, Gütern und Informationen in ihren Betrieben zu gewährleisten und um die Verbraucher ihrer Endprodukte reibungslos und bedarfsgerecht zu beliefern.

Unverkennbar tritt hier der Stolz auf die eigenen logistischen Leistungen zutage. Und doch: In vielen Filmen spiegelt sich die angesprochene Selbstverständlichkeit wider, mit der Verkehrsmittel und -infrastrukturen täglich genutzt wurden und werden.

Sie sind zwar unabdingbar für die Filmhandlung und bleiben somit stets präsent. Aber oft erfüllen sie die ihr zugeordneten Funktionen unauffällig im Hintergrund und stehen nicht im Zentrum der eigentlichen Filmaussage.

**Stefan Przigoda**



## Die Besuchsfahrt des Zeppelin III in das rheinisch-westfälische Industrie-Gebiet

Deutschland 1909 – die Menschen im Land berauschen sich an immer neuen aufsehenerregenden Erfolgen der jungen Luftfahrt. Besonders die immer größeren Luftschiffe des Grafen Zeppelin aus seiner Werkstatt in Friedrichshafen am Bodensee, bei deren zahlreichen Fahrten über Deutschland Hunderttausende Augenzeugen sind, werden mit Spannung verfolgt. Sensationsheischende und patriotische Zeitungsberichte schüren die Begeisterung.

Landung des Zeppelin III  
in Essen-Holsterhausen am 20. September 1909  
**Foto:** Stadtbildstelle Essen

Die 13. Fahrt des am 25. August 1909 in Betrieb genommenen Luftschiffs L.Z.6 (Heeresbezeichnung: Z.III)<sup>1</sup> soll, so die Planung der Luftschiffbaugesellschaft, am 19. September des gleichen Jahres unter der Leitung von Dr. Ing. Ludwig Dürr von der Internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung in Frankfurt/Main aus über Düsseldorf in das rheinisch-westfälische Industriegebiet führen. Aus Sicherheitsgründen und aufgrund pannenbedingter Terminverschiebungen will man dort auf jede Zwischenlandung verzichten. Hochrangige Vertreter der Ruhrindustrie und der Kommunen reagieren daraufhin noch kurz vor Abflug in Frankfurt mit massiven persönlichen und telefonischen Interventionen gegenüber Luftschiffbau-Direktor Colmann und erreichen eine Änderung der Flugpläne.<sup>2</sup> Nun soll am 20. September, einem Montag, von Düsseldorf und über Duisburg, Oberhausen und Mülheim kommend in Essen zwischengelandet und dann eine große Schleife über dem Ruhrgebiet (Bochum, Witten, Hagen, Dortmund,

1909  
35 mm, s/w  
stumm

### **Länge:**

89 m

### **Laufzeit:**

3'06" Min.

### **Kamera:**

möglicherweise Guido Seeber

### **Produktion:**

Deutsche Bioscop Gesellschaft, Berlin  
S.W.48

### **Auftraggeber:**

möglicherweise Lokalaufnahme im Auftrag eines Essener Kinobetreibers

### **Uraufführung:**

Essen, vermutlich 22. September 1909

### **Drehort:**

Essen, Heidhausener Höhe

### **Archiv:**

Bundesarchiv-Filmarchiv, Berlin

Herne, Gelsenkirchen) gefahren werden. Doch dazu wird es zur großen Enttäuschung der Menschen in diesen Städten nicht kommen. Die Luftschifftechnik dieser Jahre ist in hohem Maße abhängig von der Witterung, insbesondere auf erwarteten starken Wind und Unwetter muss man bei der Routenplanung, notfalls auch sehr kurzfristig, reagieren. Für das Ruhrgebiet heißt der angekündigte Besuch „Zeppelintag“. Lokalpolitiker fordern die Bürgerschaft auf, „aus diesem freudigen Anlaß zahlreich zu flaggen“.<sup>3</sup> Ein silberner „Zeppelin-Taler“ (Inschrift „Zur Erinnerung an die Fahrt des ‚Z.3‘ in das Rhein.-Westf. Industriegebiet 1909“) wird speziell aus diesem Anlass in einer Berliner Münze geschlagen, Depeschen und Sonderausgaben der lokalen Zeitungen überschlagen sich in Ankündigungen über den immer wieder hinausgeschobenen Zeitpunkt der Ankunft. Am vorbereiteten Landeplatz in Essen, zwischen der Norbert- und der Lührmannstraße<sup>4</sup> auf der Holsterhausener Höhe im Bereich des späteren Gruga-

parks, säumen unzählige Stände und Verkaufsbuden die Zufahrtswege.

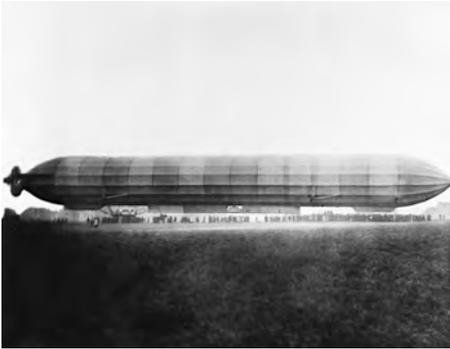
Zahlreiche Unternehmen haben ihren Mitarbeitern freigegeben, eine endlose Karawane Schaulustiger bewegt sich aus allen Richtungen nach Holsterhausen, viele sind aus den umliegenden Städten angereist.

Ein Augenzeuge aus Herne: „In Essen war der Betrieb ein außergewöhnlicher. Straßen, Straßenbahnen, Autos, Wagen, Omnibusse, alles war dichtgedrängt voll Menschen (...). Die Restaurants, Automaten, Stehbierhallen überfüllt. Auf den Dächern, in den Fenstern Kopf an Kopf. (...) ‚Fliegende Händler‘ mit Zeppelinorden, -Fähnchen, -Ansichtskarten, -Miniaturlatons, Obstverkäufer mit Zeppelinbirnen und -Äpfel[n], Leckereibuden mit Zeppelinbrot und -Moppen (...) riefen ihre Ware aus und die blinden Leiermänner machten die Musik dazu, Photographen luden zu einer Aufnahme ‚im Zeppelinballon‘ ein und Wurstküchen und Bierausschänke sorgten für den ‚inerner Menschen‘.“<sup>5</sup>

Doch das ungeduldig erwartete Erscheinen des riesigen Luftschiffs verzögert sich. Um 13.16 Uhr schließlich startet Z.III vom Düsseldorfer Exerzierplatz in der Golzheimer Heide und fährt auf witterungsbedingt verkürzter Route über Duisburg und Mülheim direkt nach Essen. In der mittleren der drei Gondeln des Luftschiffs, speziell für Gäste eingebaut, sind u.a. an Bord „[Krupp-] Direktor Gillhausen, Herr [Gustav] Krupp von Bohlen und Halbach, Fräulein Kirdorf, Geheimrat Schieß und [der Essener] Professor Dr. Bamler“.<sup>6</sup> Vermutlich auf dieser Fahrt ebenfalls dabei: Graf Zeppelin jun. und Luftschiffbau-Direktor Colsmann.

An der Strecke warten Tausende in „nervöser Unruhe“ seit „den frühesten Morgenstunden“ auf das Erscheinen des „Luftkreuzers“. In Duisburg „erhoben die Kirchenglocken ihre ehernen Stimmen zur Begrüßung“, und „auf einzelnen Häusern waren regelrechte Dachkneipen eröffnet worden“.

Als das Luftschiff über Mülheim hinwegschwebt, wird es „von den Thyssenschen



Z.III am 20. September 1909 über der Holsterhausener Höhe Foto: Stadtbildstelle Essen

Werken durch Böllerschüsse begrüßt“, Z.III bot, so schrieb man, Anlass für „ein echtes rheinisches Volksfest“.7 In Essen gelingt die vorgesehene Landung schließlich um 15.30 Uhr. Die Kruppsche Werksirene und Kirchenglocken geben die Ankunft unüberhörbar bekannt.

Nach einem zweistündigen Aufenthalt in Essen steigt das Luftschiff „unter dem Donner der Böller, dem Spiel der Musikkapelle und dem begeisterten Jubel der Menge“ zur Rückfahrt nach Düsseldorf auf. Von der großen Schleife über dem

Industriegebiet bleibt schließlich, das ist man wohl den illustren Gästen schuldig, lediglich ein kleiner Schlenker über Villa Hügel, um dann über Werden, Kettwig und Ratingen wieder den Düsseldorfer Landeplatz anzusteuern, wo man um 18.28 Uhr eintrifft. Als mitfahrende Gäste verzeichnen die Annalen für die Rückfahrt nach Düsseldorf Krupp-Direktor Dr. Ehrenberger, den Essener Oberbürgermeister Holle, Bergrat Kleine, Dortmund, Kommerzienrat Müller, Essen, und Bochums Polizeipräsidenten Karl Gerstein.<sup>8</sup>

Oberbürgermeister Holle fasst die Begeisterung der nach Hunderttausenden zählenden Zuschauermenge zusammen: „Ein großer Tag ist der heutige für uns. Wir haben gesehen, wie das Luftschiff aus nebelhaften Fernen in majestätischem Adlerfluge heranzog und einen Teil des rheinisch-westfälischen Kohlenreviers (...) überflog. (...) Alle Räder stehen still, alle Herzen schlagen höher, alle Glocken tönen und der Donner schwerer Kruppscher Geschütze begrüßt den Beherrscher der Lüfte.“<sup>9</sup>

Das kurze Filmdokument zeigt das Ereignis vom Einschweben bis zur Landung, dazu Aufnahmen von der Begrüßung der Fahrtteilnehmer durch Offizielle, teilweise in Uniformen.

Im Hintergrund, am Rand des Landeplatzes, sind größere Gebäude zu erkennen, möglicherweise die der gerade eingeweihten Städtischen Krankenanstalten „an den Hängen des Mühlbachtals“.<sup>10</sup> Da es entgegen aller Ankündigungen in Essen an diesem Tag nur eine Landung gegeben hat, der Film aber zwei unterschiedliche Aufnahmen einer Landung enthält, ist zu vermuten, dass die gleiche einzige Landung mit zwei Kameras aus unterschiedlichen Perspektiven gedreht wurde.

Die Aufnahmen können, durchaus üblich zu dieser Zeit, im Auftrag eines lokalen Kinobetreibers als exklusive Attraktion für seine Programme, als sogenannte „Lokalaufnahmen“, entstanden sein.<sup>11</sup>



## Stählerne Straßen

1955

16 mm (Originalformat: 35 mm), s/w  
Lichtton

**Länge:**

363 m (35 mm: 906 m)

**Laufzeit:**

33'05" Min.

**Buch:**

Hellmuth Lütz

**Regie:**

[Walter Brandes]

**Kamera:**

Walter Brandes

**Musik:**

Rudolf Perak

**Produktion:**

Walter Brandes-Film, Stuttgart

**Auftraggeber:**

Beratungsstelle für Stahlverwendung,  
Düsseldorf;  
Deutsche Bundesbahn, Filmstelle, Minden

**FSK:**

jugendfrei ab 6, jugendfördernd,  
feiertagsfrei  
Prüf-Nr. 11 561 vom 14. Februar 1956

**Uraufführung:**

21. März 1956, Düsseldorf

**Prädikat:**

ohne

**Drehorte:**

u.a. Bochum, Duisburg, Hattingen  
(Henrichshütte)

**Archiv:**

Stahlinstitut VDEh, Düsseldorf

Szene aus dem Film:

Montage einer doppelten Kreuzungsweiche  
in einer Weichenbauanstalt

**Foto:** Stahlinstitut VDEh – Historisches Bildarchiv

## Stählerne Straßen

Die 1927 von der deutschen Stahlwerks-Verband AG gegründete Beratungsstelle für Stahlverwendung (heute Stahl-Informations-Zentrum), eine Gemeinschaftseinrichtung der Eisen- und Stahlindustrie mit Sitz in Düsseldorf, hatte bereits in den 1930er-Jahren die Bedeutung des Mediums Film für die Öffentlichkeitsarbeit erkannt.

Systematisch baute sie eine Filmsammlung auf zur Vorführung und zum Verleih an Universitäten, Technische Hochschulen und andere technisch interessierte Institute oder Einzelpersonen.

Hauptbestandteil dieser Filmsammlung waren in den 1950er-Jahren die Filmproduktionen der Mitgliedswerke der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie, der Organisation, die die Beratungsstelle in den 1950er-Jahren finanzierte und mit der sie eng zusammenarbeitete.

Neben diesen Fremdproduktionen gab die Beratungsstelle für Stahlverwendung aber auch eigene Filmproduktionen in Auftrag.<sup>12</sup>

Beim Film „Stählerne Straßen“ handelt es sich um eine Gemeinschaftsproduktion: Die Beratungsstelle für Stahlverwendung und die Filmstelle der Deutschen Bundesbahn in Minden beauftragten gemeinsam den Kameramann und Produzenten Walter Brandes, einen Film herzustellen.

In dem Film mit dem Arbeitstitel „Der Weg aus Stahl“ sollte die Deutsche Bundesbahn als Stahlgroßverbraucher dargestellt werden.<sup>13</sup>

Walter Brandes arbeitete in den 1920er-Jahren als Kameramann bei dem bekannten Trickfilmer Julius Pinschewer und dessen Filmgesellschaft, wo er offensichtlich sein Metier erlernte.

Später führte er die Kamera für Filme der Deutsche Film AG (Defa) und hatte schon 1949 in Stuttgart seine eigene Firma „Walter Brandes-Film“.<sup>14</sup>

Im gleichen Jahr drehte Brandes den künstlerisch ambitionierten Film „Das Lied vom Stahl“ für die Röchlingstahl GmbH in Wetzlar und 1951/52 inszenierte er mit dem Film „Rollender Stahl“

dramatisch die Herstellung eines Lokomotivrades. So verwundert es nicht, dass die Beratungsstelle für Stahlverwendung und die Deutsche Bundesbahn sich für diesen Regisseur entschieden.<sup>15</sup>

Für die Musik wurde Rudolf Perak verpflichtet, mit dem Brandes schon für die Universum-Film AG (UFA) 1938/39 an dem Film „Rheinland“ und 1939/1940 unter der Regie von Walter Ruttmann an dem Film „Deutsche Waffenschmieden“ zusammengearbeitet hatte. Der gebürtige Wiener Rudolf Perak (1881-1972) komponierte Filmmusik in den 1930er- und auch in den 1950er-Jahren u.a. für zahlreiche Produktionen der UFA.<sup>16</sup>

Mit Aufnahmen von einem Pferdekarren, der Kohle zu einer Hammerschmiede bringt, und Szenen aus dieser Schmiede beginnt der Film.

Eingeleitet wird das Thema mit diesem Satz: „Kohle und Koks – Stahl – Dampf – Elektrizität und die Eisenbahn führten uns in die Technik und Wirtschaft unserer Zeit und sind ihr auch heute noch unlösbar verbunden. Die stählernen Straßen

sind die aus unserem Leben nicht mehr wegzudenkenden Verkehrsstraßen.“

Durch Wiederaufbau und Nachkriegsblüte erreichte auch der Eisenbahnbau in den 1950er-Jahren außergewöhnliche Zuwachsraten. „Die Eisenbahn“, so ein Filmzitat, „blieb nicht nur Dienerin der Wirtschaft, sondern wurde ihr größter Auftraggeber.“

Auffällig ist die durchgängige Nennung der Anzahl von zu ersetzenden Weichen, von stählernen Brücken, von Kilometern Gleisen, Rädern und letztlich der Zahlen des jährlichen Stahlbedarfs der Eisenbahn.

Immer wieder wird im Film der Bogen gespannt von der Stahlindustrie zur Eisenbahn. Allerdings erfährt der Zuschauer nicht, welches produzierende Werk er gerade sieht. Keines der Unternehmen wird namentlich genannt.<sup>17</sup> Er erfährt nur, für wen der Stahl, die Schienen und Räder und anderes produziert werden: die Deutsche Bundesbahn.

So wird die Schienenproduktion auf Walzstraßen gezeigt, wo sich der glühende

Stahlbock zur Schiene formt, die dann im Gleisbett verlegt wird. Die Stahlträger und Bleche aus den Hütten- und Walzwerken dienen zum Bau neuer Brücken. Dem Schmieden von Lokomotivtriebsträngen, dem Ziehen der Hülsenpuffer und dem Schmieden der Waggonbeschlagteile folgt das Walzen von Breitflachstahl, der in der Waggonfabrik eingesetzt wird. Andere Bilder zeigen die Radproduktion und die Gießerei einer Lokomotivfabrik, in der Zylinder erstellt werden.

Mit Impressionen von einer Lokomotivfahrt und einem Blick auf ein Hochofenwerk endet der Film, dessen symphonische Begleitmusik von Rudolf Perak die filmische Dramaturgie unterstreicht.



## Nahverkehr... heute und morgen

Alltagsverkehr auf dem Kaiser-Otto-Platz im 1965  
noch nicht flächensanierten Kern von Essen-Steele  
**Foto:** Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft  
EVAG e.V.

ca. 1965  
16 mm, Farbe  
Magnetton

**Länge:**

99,3 m

**Laufzeit:**

9'03" Min. [bei 24 B/sec]

**Buch:**

unbekannt

**Regie:**

unbekannt

**Kamera:**

unbekannt

**Produktion:**

Eigenproduktion (?)

**Auftraggeber:**

Essener Verkehrs AG (EVAG), Essen

**FSK:**

nicht vorgelegt

**Drehorte:**

Essen, vor allem Essen-Steele

**Archiv:**

Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft  
EVAG e.V., Essen

## Nahverkehr... heute und morgen

Mit der stetigen Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs verschärft sich in den sechziger Jahren, insbesondere in den engen und besonders stark frequentierten Innenstädten, der Konflikt zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr.<sup>18</sup>

Auch in Essen sind die Busse und Bahnen der Essener Verkehrs AG auf ihren Fahrwegen täglich mit Hindernissen konfrontiert.

In teilweise nachgestellten Szenen demonstriert der wohl für ein breites Publikum konzipierte Film solche vermeidbaren Behinderungen in typischen Alltagssituationen am Beispiel der Linie 9 (Essen – Steele) und wirbt für Rücksichtnahme durch die anderen Verkehrsteilnehmer.

Mehrfach werden dem Zuschauer dabei die Straße und insbesondere die Hindernisse (z.B. auf den Schienen parkende Autos) aus der Perspektive des Straßenbahnfahrers geboten. In einer Fahrscene ist die ehemalige Kruppsche Konsum-Anstalt zu erkennen.

Ein besonderes Problem stellt sich der EVAG zu dieser Zeit noch in den Straßen

der historischen Altstadt von Steele mit ihren kleinen Fachwerkhäusern, malerischen Hauseingängen und verwinkelten Straßenverläufen.

Aufnahmen der extrem engen Streckenführung, bei der Straßenbahnzüge die Hauswände fast zu berühren scheinen und Busse nur mit Mühe schmale Unterführungen passieren können, machen den Film zu einem besonderen Dokument der Zeit vor der Flächensanierung, in der wenige Jahre später weite Teile der Altbebauung des Stadtteils untergehen werden. Zu sehen sind u.a. der Grendplatz, der Röpergraben, die Hansastraße und die „Schmiede-Gilde“.

Möglicherweise diente der Film, über dessen Intention und Zustandekommen noch keine Unterlagen gefunden werden konnten, auch der Propagierung langfristiger Lösungen.

Die erhoffte man sich auch in Essen durch die Einrichtung reservierter Fahrstreifen ausschließlich für Busse und Straßenbahnen und durch die Verlegung des öffentlichen Personennahverkehrs

unter die Erde.<sup>19</sup> Beispielhaft werden die über Rampen erreichten doppelgleisigen Strecken in Mittellage der B 1 gezeigt, die ungehinderten und kreuzungsfreien Straßenbahnverkehr ermöglichen.

Im Bild erscheinen die Holzrampe an der Breslauer Straße mit einem Zug der Linie 18 sowie die Rampe in Essen-Kray.



Die Schnellstraßenbahnstrecke Essen-Wasserturm – Kray im Mittelstreifen der B 1 – des Ruhrschnellwegs – sorgte für schnelle und pünktliche Fahrt der Straßenbahnlinien 3 und 12, ca. 1965 Foto: Archiv VHAG-EVAG

A black and white photograph of a vintage truck with a large, rounded trailer. The trailer is covered in a fine grid pattern and features the text 'CHEMISCHE WERKE HÜLS' in large, bold, sans-serif capital letters. Below this, in smaller capital letters, is 'AKTIENGESELLSCHAFT'. The truck is parked on a wet, reflective surface. In the background, there is a utility pole with cross-arms and several power lines stretching across the sky. The overall scene is overcast and industrial.

**CHEMISCHE WERKE HÜLS**  
AKTIENGESELLSCHAFT

## Chemische Werke Hüls:

### Transportmittel

(Archivtitel)

LKW der Chemische Werke Hüls AG  
zum Transport von Kunststoff-Granulat,  
vermutlich 1959

**Foto:** Evonik Industries AG, Konzernarchiv,  
Standort Marl

vermutlich 1959

16 mm, s/w

stumm

#### **Länge:**

136 m

#### **Laufzeit:**

11'59" Min. [bei 24 B/sec]

#### **Kamera:**

unbekannt

#### **Produktion:**

Eigenproduktion der Chemische Werke  
Hüls AG (CWH), Marl

#### **Drehorte:**

Marl

#### **Archiv:**

Evonik Industries AG,  
Degussa AG Corporate Archives, Marl

## Chemische Werke Hüls:

### Transportmittel

(Archivtitel)

Der Film stellt in stummen Sequenzen den Lastwagenfuhrpark der Chemischen Werke Hüls AG vor. Gezeigt werden die Transportmöglichkeiten für feste (Sattelschlepper) und flüssige Güter (Tankwagen), der sichere Umgang damit und die Größe des Laderaumes. Vorgeführt wird auch die Sicherung der haltenden Fahrzeuge und das Rangieren im Lagerbereich.

Tanken und Ölprüfen geschieht durch werkeigenes Personal. Welche Hüls Lastwagen zu welchen Orten unterwegs sind, ist durch die Ausgangskontrolle jederzeit nachprüfbar (Wiegen, Registrierung der Uhrzeit und der Wagennummer).

Es handelt sich um keinen fertig gestalteten Film; die einzelnen Szenen bilden gewissermaßen eine Materialsammlung zum Transportwesen der Chemischen Werke Hüls AG auf der Straße in den fünfziger und sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Möglicherweise handelt es sich um Aufnahmen für einen geplanten, aber nie realisierten Unter-

nehmensfilm. Die archivierten Aktenbestände geben keine Auskunft über die Umstände der Entstehung dieses Filmmaterials.

Tankwagen der Chemische Werke Hüls AG zum  
Transport von flüssigen Gütern am Wiegeplatz,  
vermutlich 1959

**Foto:** Evonik Industries AG,  
Konzernarchiv Standort Marl





## Verladen eines Stevens im Hafen Grimberg

(Archivtitel)

1842 gründeten Jacob Mayer und Eduard Kühne, ein Techniker und ein Kaufmann, etwas westlich der Stadt Bochum einen Betrieb zur Herstellung von Gussstahl. Ein Jahr zuvor hatte Mayer mit dem Stahlformguss ein Verfahren erfunden, mit dem es möglich war, Werkstücke ohne technisch aufwändiges Schmieden zu gießen. Der auf der „grünen Wiese“ gebaute Betrieb kam zur rechten Zeit: Die anlaufernde Industrialisierung in Deutschland verlangte schon bald nach immer größeren Mengen Stahl: Wellen, Walzen, Schienen und rollendes Eisenbahnmaterial wurden benötigt, später auch Rüstungserzeugnisse. Überregional bekannt wurde die Firma unter anderem durch ihre Gussstahlglocken. 1854 wandelte sich das

Verladung am Hafen Grimberg, 1960

**Foto:** Historisches Archiv Krupp

Unternehmen in eine Aktiengesellschaft um und firmierte nun unter „Aktiengesellschaft Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation“. Der Betriebswuchs in den folgenden Jahrzehnten zu einem bedeutenden Hüttenwerkskonzern heran. 1926 wurde der Bochumer Verein Teil der Vereinigte Stahlwerke-Gruppe (VSt), in den 1950er-Jahren erwarb der Krupp-Konzern die Aktienmehrheit an dem Unternehmen, das dann schließlich in der Fried. Krupp Hüttenwerke AG aufging. Heute, nach der Fusion von Thyssen und Krupp im Jahr 1999, ist Bochum immer noch Produktionsstandort der ThyssenKrupp Steel AG, allerdings nicht am ursprünglichen Standort nahe der Innenstadt, sondern im Stadtteil Höntrop. Die 1984 aus dem Stahlbereich von Krupp ausgegliederten Schmiedewerke firmieren heute wieder unter dem alten Namen „Bochumer Verein“ und produzieren auf dem ursprünglichen Fabrikgelände vor allem Eisenbahn-Radsätze.

Wo war im 19. Jahrhundert der ideale Standort für ein Stahlwerk? Für die Her-

1939

16 mm, s/w  
stumm

### **Länge:**

145,2 m

### **Laufzeit:**

17'38" Min.

### **Gestaltung und Kamera:**

möglicherweise Kurt Ksinsik und Otto Häublein, Kameraleute des Bochumer Vereins

### **Produktion:**

Lichtbildstelle des Bochumer Vereins

### **Auftraggeber:**

Bochumer Verein für  
Gußstahlfabrikation AG, Bochum

### **Drehorte:**

Bochum, Gelsenkirchen-Bismarck

### **Archiv:**

Historisches Archiv Krupp, Essen

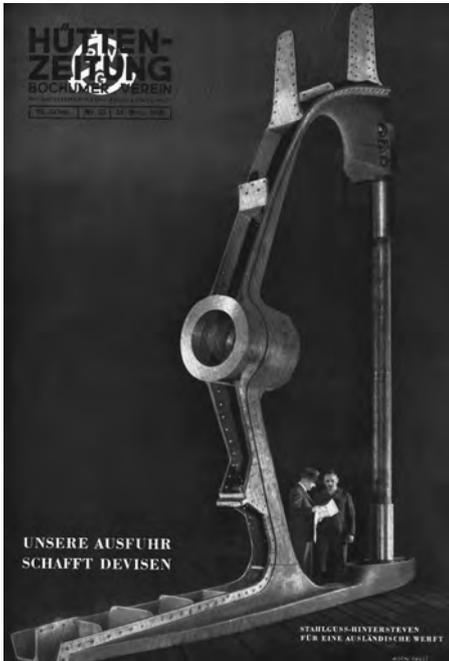
stellung von Stahl waren immense Rohstoffmengen notwendig: Zum Auftakt der Industrialisierung im Ruhrgebiet benötigte man zur Herstellung einer Tonne Roheisen, dem Vormaterial für Stahl, ca. vier Tonnen Koks und zwei Tonnen Erze. Die Transportkosten waren hoch, zudem gab es in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch keine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Also entstanden die Werke der Stahlindustrie in der Nähe der hochwertigen heimischen Steinkohle. Dies war, wie für andere Unternehmen der Branche, auch für den Bochumer Verein zunächst sinnvoll. Den Nachteil, nicht am Rhein, der Hauptwasserstrasse, zu liegen, suchte man durch den Bau von Bahnverbindungen und den Anschluss an überregionale Binnenschiffahrtsnetze auszugleichen. Im Ruhrgebiet entstand so innerhalb von Jahrzehnten ein dichtes Netz von Eisenbahnverbindungen, Kanälen, Häfen und Verladestationen, um Rohstoffe heran- und fertige Produkte zu den Kunden bringen zu können. Wollte der Bochumer Verein konkurrenzfähig bleiben, war es wichtig, Anschluss

an den 1914 fertig gestellten Rhein-Herne-Kanal zu bekommen. Die 38 Kilometer lange Schifffahrtsstrasse stellte die Verbindung zwischen den Ruhrorter Häfen in Duisburg und dem Dortmund-Ems-Kanal her. Die Gelsenkirchener Bergwerks-AG (GBAG) baute kurz nach Fertigstellung des Kanals den Hafen Grimberg, benannt nach einem in der Nähe liegenden Schloss. Ursprünglich plante der Bochumer Verein, östlich einen eigenen Hafen zu bauen, durch den Beitritt zur Vereinigte Stahlwerke AG war dies nicht mehr nötig: Der Hafen Grimberg gehörte über die GBAG ebenfalls zu den VSt und war im übrigen nicht ausgelastet. Über eine 1929 fertig gestellte Werkseisenbahn [die sog. „Erzbahn“] oder über die Strasse konnte der Bochumer Verein nun Kohle, Erze und andere Güter zum Grimberger Hafen transportieren. Zwischen 1937 und 1964 wurden dort von allen Nutzern zusammen durchschnittlich ca. zwei Millionen Tonnen Güter *pro Jahr* umgeschlagen. Der Hafen gehörte zu den führenden am Kanal; zeitweise

mussten etliche Schiffe am Ufer außerhalb des 600 Meter langen Hafenbeckens festmachen.

Kohle- und Stahlkrise nach dem Zweiten Weltkrieg beendeten schließlich die Existenz des Grimberger Hafens als Umschlagplatz. Krupp legte seine Bochumer Hochöfen Ende der 1960er-Jahre still, 1982 vollzog der Schalker Verein diesen Schritt. Der Hafen lag nun brach, wurde in jüngster Zeit aber neuen Nutzungen zugeführt; er dient heute Baustoff- und Recyclingbetrieben zur Bearbeitung und Verschiffung ihrer Produkte. Im Rahmen der tourismusorientierten Umformung des montanindustriellen Erbes wurde die stillgelegte Erzbahntrasse vom Gelände des Bochumer Vereins zum Hafen Grimberg zu einem Radweg ausgebaut.

Der kurze Stummfilm zeigt, wie ein sperriges Werkstück nicht über die Bahnlinie, sondern über die Straße zur Verschiffung nach Grimberg gelangt. Einen Steven, Teil eines Schiffsrumpfes, gilt es über die ca. neun Kilometer lange



Titelfoto Hüttenzeitung Bochumer Verein Nr. 22/1939

Foto: Historisches Archiv Krupp

Strecke zu transportieren. Vorder- und Hintersteyen gehören zu den im Stahlformguss hergestellten Qualitätserzeugnissen des Bochumer Vereins. Der im

Film vorgestellte Hintersteyen ist von ansehnlicher Größe.

Eingangs des Films werden Szenen aus der Produktion gezeigt. Arbeiter legen letzte Hand an das Produkt. Dann wird der fertige Steyen vorsichtig aus der Halle auf die Alleestrasse gefahren. Schaulustige haben sich eingefunden, das Ganze scheint keine alltägliche Prozedur zu sein. Auf dem Auflieger steht ein Mann in einem langen weißen Kittel, er ist der Verantwortliche für den Transport und der Ranghöchste unter den Beteiligten. Die Fahrt geht zunächst gut voran. An den Straßenrändern sind immer wieder Zuschauer zu sehen, teilweise auch Polizisten, die die Fahrt begleiten. Eine schmale Allee erfordert hohe Rangierfähigkeit und ein gutes Auge, teilweise wird der Auflieger sogar von Hand gesteuert. Schließlich wird der Hafen am Rhein-Herne-Kanal erreicht, und der Steyen wird über einen Verladekran auf ein Binnenschiff umgeladen.

Der Entstehungshintergrund des Films ist unklar, es gibt keine weiterführende

schriftliche Überlieferung. Ob die Produktion Teil eines größeren Projekts werden sollte oder als eigenständiges Werk geplant war, ist nicht bekannt. In jedem Fall: Anfang und Ende erscheinen unvermittelt, dadurch wirkt der Film etwas unfertig. Einige Einstellungen lassen erkennen, dass mit zwei Kameras gearbeitet wurde, die Kamerapositionen wurden sorgfältig gewählt, und es entstanden einige gelungene Bildkompositionen.

Transporte und Auslieferungen sind in einem großen Werk ein alltäglicher Vorgang, hier aber deuten die Schaulustigen und die bloße Tatsache der filmischen Aufzeichnung auf einen nicht alltäglichen Vorgang hin. Die Männer sind mit Ernst und Konzentration bei der Sache, gleichzeitig haftet dem Vorhaben aber auch etwas Improvisiertes und Unaufgeregtes an.



## Die Rheinwerft Walsum der Gutehoffnungshütte

Der Rhein ist heute die am stärksten befahrene Wasserstraße Europas. Aus einem natürlichen Strom wurde eine moderne Verkehrsader – durch Wasserbauwerke gebändigt, durch Häfen erschlossen und mit anderen Wasserwegen zu einem Transportsystem verbunden. Schiffe sind für die Beförderung von Massengütern und Containern das billigste Verkehrsmittel.

Fertig gestellte und zur Auslieferung bereitliegende Massengutkähne im Südhafen Walsum (ca. 1920er-Jahre) **Foto:** Rheinisches Industriemuseum/Archiv St. Antony-Hütte, Inv. Nr. ahg 4559

Als in den 1820er-Jahren die ersten Dampfschiffe den Rhein herauf fuhren, war das für die damaligen Zeitgenossen eine Sensation, die wir nur noch schwer nachempfinden können. Es war mehr als naheliegend, dass ein aufstrebender Industrieller wie Franz Haniel die Geschäftstätigkeit der Nederlandsche Stoomboot Maatschappij aufmerksam verfolgte – auf dem Rhein bis Rotterdam und weiter nach London – und desgleichen den Stromverkehr der Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft. Er motivierte seine Partner in der Gesellschaft Jacobi Haniel und Huyssen 1828 zur Gründung einer Werft in Ruhrort. Von hier gingen Pionierleistungen aus. Das erste deutsche Rheindampfschiff („Stadt Mainz“), die ersten ganz aus Eisen gebauten Flußschiffe und sogar der erste in Deutschland gebaute eiserne Ozeansegler („Hoffnung“) liefen auf der Werft im Ruhrorter Inselhafen vom Stapel. Doch 1899 war Schluß. Dies bedeutete jedoch nicht das Ende des Schiffbaus im Gutehoffnungshütte

1952  
16 mm, s/w  
stumm, mit Zwischentiteln

### **Länge:**

116 m

### **Laufzeit:**

11'26“ Min.

### **Buch:**

unbekannt

### **Regie:**

unbekannt

### **Kamera:**

unbekannt

### **Produktion:**

Eigenproduktion der GHH (?)

### **Auftraggeber:**

Gutehoffnungshütte Aktienverein,  
Oberhausen

### **Drehorte:**

Walsum / Rhein

### **Archiv:**

Archiv St. Antony-Hütte (RIM/LVR),  
Oberhausen

Aktienverein (GHH), wie das Unternehmen seit 1873 hieß. Seit 1876 lieferten deren Sterkrader Brückenbau- und Stahlwerkstätten das montagefertige Material für Schiffsdocks, die dann vor Ort in Häfen rund um die Welt zusammengebaut wurden. In Schacht-Audorf am Nord-Ostsee-Kanal (1953) und bei Nordenham an der Unterweser (1956) wurden Dockbauplätze errichtet, von denen die Schwimmdocks, Pontons und Ölbohrplattformen an ihre Bestimmungsorte ausgeschifft wurden.

In die Produktion von Schiffen stieg der Gutehoffnungshütte-Konzern nach dem Ersten Weltkrieg im großen Stil wieder ein. Denn Schiffsraum war durch Versenkungen im Krieg und durch Beschlagnahme knapp geworden, und eine Konjunktur des Schiffbaus war voraussehbar. Die GHH war 1918 mit der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) und der Hamburg-Amerikanischen-Paketfahrt AG (HAPAG) Gründungsaktionärin der Deutschen Werft in Hamburg-Finkenwerder. Zwei Jahre später errichtete die GHH in



Schiffstaufe (ca. 1920er-Jahre)

**Foto:** Rheinisches Industriemuseum/St. Antony-Hütte, Inv. Nr. ahg-4660

Walsum am Rhein eine Werft für den Binnenschiffsbau. In Deggendorf an der Donau wurde 1924 die Deggendorfer Werft als Konzerntochter gegründet. Der Schiffbau verlangte nach billigeren, rationelleren Schiffen, insbesondere nach Dieselmotorschiffen. Führender Hersteller von Schiffsdieselmotoren ist bis heute die MAN AG. Mit der Eingliederung der Maschinenwerke Augsburg-

Nürnberg (MAN) in den GHH-Konzern 1921 war die GHH in der Lage, sämtliche Rationalisierungsanforderungen im Schiffbau abzudecken. Sie lieferte Schiffsbauteile aller Art: Rohstahl, Schiffsblech, Nieten, Draht und Schmiedeerzeugnisse, Stahlbauelemente und Schiffsmotoren. Der so gesicherte Absatz von Rohstoffen, Vorprodukten und Maschinen steigerte die wirtschaftliche Effizienz des Unternehmens.

Die Gesamtsituation verhielt für die Walsumer Werft beste Erfolgsaussichten und machte sie zu einer der leistungsfähigsten Binnenwerften in Europa. Organisatorisch war die Werft eine Abteilung der Oberhausener Stammwerke der GHH. Sie grenzte unmittelbar an den Werkshafen der GHH (Hafen Walsum Süd) und war durch die zum Hafen führende Werksbahn mit der Brückenbauanstalt in Sterkrade verbunden. Hier wurden viele Bauelemente vorgefertigt. Die Werft hatte eine Wasserfront von 300 Metern zum Rhein und bedeckte eine Fläche von 7,5 ha. Zwei Kranbahnen

von je 270 Metern Länge überspannten fünfzehn Hellinge. Auf jeder Kranbahn liefen zwei Kräne. So war die Werft von vorneherein für die Massenherstellung von typisierten Schiffen im Serienbau ausgerichtet. Durch die Querverschiebewagen der Aufschleppe konnten jederzeit neue Schiffe auf Stapel gelegt oder beschädigte Schiffe zur Reparatur an Land geholt werden. Bis zu 50 Typschiffe von 1350 t Größe konnten pro Jahr auf der Rheinwerft hergestellt werden.

1922 hatte die Werft eine Belegschaft von ca. 1000 Personen. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging der Serienschiffbau zurück. Die Zahl der Mitarbeiter sank auf ca. 450. Nun wurden vornehmlich Frachtkähne, Schlepper und Spezialschiffe für die Binnenschifffahrt hergestellt. Aber auch drei bis vier neue See- bzw. Küstenmotorschiffe verließen pro Jahr die Werft. 1982 wurde die Rheinwerft geschlossen.

Der Film „Die Rheinwerft Walsum der Gutehoffnungshütte“ entstand 1952. Nach der Beseitigung der Kriegszerstö-

rungen an der Werft und nach dem Abschluss der Neuordnung in der Stahlindustrie sollte er die rückgewonnene Leistungsfähigkeit der Werft dokumentieren. Der 12 Minuten kurze Stummfilm zeigt die Arbeit der Rheinwerft Walsum in bewegten Bildern – Vorbeifahrt, Panorama und Detailaufnahmen der Werft, Schiffs-

montage, Vormaterial für die Schiffe „aus eigenen Vorbetrieben“, Hochofen, Stahlwerk, Schmiede, Walzwerk, Gießerei, mechanische Bearbeitung. Der Film endet mit dem „Leistungsbeweis der Rheinwerft“ anhand von Fotografien verschiedener auf der Werft gefertigter Schiffe unterschiedlicher Typen.

Diverse Schiffsneubauten in unterschiedlichen Stadien (ca. 1920er-Jahre)

**Foto:** Rheinisches Industriemuseum/St. Antony-Hütte, Inv. Nr. ahg-6760



Blick auf die Helgen (ca. 1920er-Jahre)

**Foto:** Rheinisches Industriemuseum/St. Antony-Hütte, Inv. Nr. ahg-4557





## Fernwassertransport Haltern-Duisburg mit ZM-Stahlrohren

Wasser ist ein kostbares, unverzichtbares Gut. In den dicht besiedelten Regionen der Erde ist es seit vielen Jahrzehnten Mangelware. Flüsse und Bäche vermögen seit langem nicht mehr den Anforderungen an hygienisch einwandfreies, geschweige denn schmackhaftes Wasser zu genügen. Die Grundwasservorkommen reichen nicht aus, den ständig gestiegenen Wasserbedarf großer Städte

und Industrielandschaften zu decken. Wasser muss über weite Entfernungen in die Bedarfsgebiete gebracht werden. Mannesmannrohre sind bereits seit den 1890er-Jahren weltweit zum Bau von zentralen Wasserversorgungsanlagen verwendet worden – Rio de Janeiro und Quito in Südamerika sind dafür ebenso Beispiele wie Peking und Tokio in Asien, Johannesburg in Afrika oder Sofia und Antwerpen in Europa; alle genannten Anlagen entstanden vor dem Ersten Weltkrieg.

Auch Gelsenwasser, der große Wasserversorger im Ruhrgebiet, im Münsterland und am Niederrhein, hat Leitungsrohre von Mannesmann in seinem Netz, die bereits im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts verlegt wurden. Sie befinden sich, wie eine Untersuchung vor wenigen Jahren ergeben hat, in einem ausgezeichneten Zustand.

Der Film betrifft eine im Vergleich dazu „junge“ Anlage, nämlich die 1979 für Gelsenwasser gebaute Fernwasserleitung zur Versorgung der Stadt Duisburg,

1979/80  
16 mm, Farbe  
Lichtton

### **Länge:**

ca. 88 m

### **Laufzeit:**

8'00" Min. [bei 24 B/sec]

### **Buch:**

unbekannt

### **Regie:**

unbekannt

### **Produktion:**

Mannesmann-Filmproduktionsgemeinschaft GmbH, Düsseldorf

### **Auftraggeber:**

Mannesmannröhren-Werke AG,  
Düsseldorf

### **Drehorte:**

entlang der Trasse Haltern-Duisburg,  
Verwaltungsgebäude Gelsenwasser,  
Gelsenkirchen

### **Archiv:**

Mannesmann-Archiv,  
Mülheim an der Ruhr

Verlegen einer Wasserleitung mit ZM-Stahlrohren  
**Foto:** Mannesmann-Archiv, Mülheim an der Ruhr



Transport eines Stahlrohres zum Rohrgraben  
**Foto:** Mannesmann-Archiv, Mülheim an der Ruhr

Die Schweißstellen werden innen und außen nachisoliert

**Foto:** Mannesmann-Archiv, Mülheim an der Ruhr



Sie verläuft mit einer Länge von 60 km vom Halterner See im östlichen Ruhrgebiet über Marl, Herten, Gelsenkirchen (dieses Teilstück wurde bereits Ende der 1960er-Jahre erbaut), Bottrop, Oberhausen und Gladbeck nach Duisburg. Die dafür verwendeten Großrohre haben einen Durchmesser von 1.000 bis 1.300 mm und verlaufen das letzte Drittel im Doppelstrang. Die Fernwasserleitung schloss Duisburg an den Wasserverbund an und machte die Stadt vom Uferfiltrat des Rheins unabhängig.

Das Bergbaugesbiet, durch das die Leitung verläuft, stellt hohe Anforderungen an die meist 16 m langen Rohre und die durch Feldschweißung realisierten Verbindungen. Die Stahlrohre weisen eine hohe Festigkeit und Elastizität auf, sie sind äußerst maßgenau und optimal rund. Sie sind außen durch eine Kunststoffummantelung dauerhaft gegen Korrosion geschützt, innen wird dies durch eine damals in Deutschland neuartige Auskleidung mit Zement-Mörtel erreicht – sie besitzt außerdem die Eigenschaft,

dass das Wasser seinen natürlichen Geschmack bewahrt.

Der Film zeigt die Verlegungsarbeiten, bei denen der zerstörungsfreien Prüfung der Schweißnähte, der Vervollständigung des äußeren und inneren Korrosionsschutzes und vor allem der Wiederherstellung der Trasse besondere Beachtung geschenkt wurde. Die Leitung soll schließlich nicht nur mehr als 50 Jahre halten, sie soll darüber hinaus das so nötige Wasser über eine weite Strecke transportieren, ohne den Verkehrsfluss über Land in irgendeiner Weise zu beeinträchtigen und ohne die Landschaft durch Verkehrsbauten nachteilig zu verändern. Immerhin transportiert die Leitung 8.000 cbm Wasser in der Stunde bzw. 33 Millionen cbm im Jahr und lieferte damals 50% des in Duisburg benötigten Trinkwassers – soviel wie 400 Tanklastwagen stündlich bereitstellen könnten.

ZM-Stahlrohre auf dem Lagerplatz der Baustelle  
**Foto:** Mannesmann-Archiv, Mülheim an der Ruhr





**Rohgasadern.**  
**Einbau einer Messstrecke**  
**in die Rohgasleitung**  
**Kokerei 3/7 in Hamborn**

Ferngaswerke I in Hamborn, Gesamtansicht, um 1960  
**Foto:** Archiv der RWE Westfalen-Weser-Ems AG

um 1955  
16 mm, s/w  
Magnetton

**Länge:**

156,1 m

**Laufzeit:**

14'14" Min.

**Buch:**

unbekannt

**Regie:**

unbekannt

**Kamera:**

unbekannt

**Produktion:**

unbekannt

**Auftraggeber:**

Thyssensche Gas- und Wasserwerke  
GmbH, Duisburg-Hamborn

**Drehorte:**

Duisburg-Hamborn,  
Mülheim an der Ruhr

**Archiv:**

Archiv der RWE Westfalen-Weser-Ems AG,  
Recklinghausen

## **Rohgasadern.**

## **Einbau einer Messstrecke**

## **in die Rohgasleitung**

## **Kokerei 3/7 in Hamborn**

Der Film stellt das Ferngaswerk 1 der Thyssensche Gas- und Wasserwerke GmbH vor und demonstriert den Einbau einer Messstrecke in eine Rohgasleitung, die dem Messen der Gasmengen dient. Das Ferngaswerk 1 liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zur Kokerei 3/7 und zur Schachtanlage 4/8 der August Thyssen-Hütte (ATH). Rohgasadern oder geläufi-

ger: Gasleitungen transportieren Gas von den Hamborner Kokereien der ATH zu dem Ferngaswerk 1 der Thyssensche Gas- und Wasserwerke GmbH.

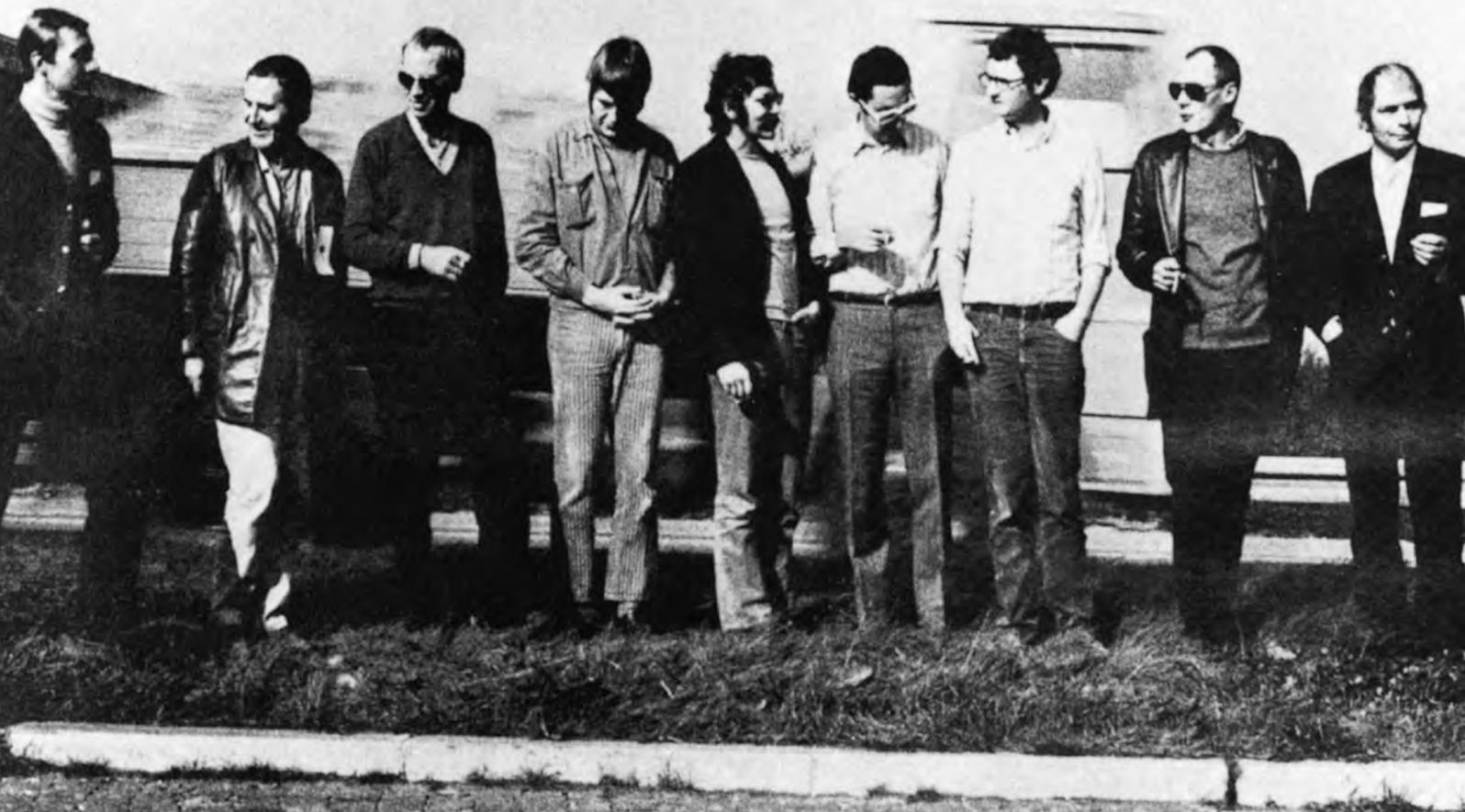
Der Film zeigt die das Stadtbild prägenden Leitungen, die zum Wahrzeichen Hamborns führen: dem 1926 errichteten Gasbehälter, der 107,5 Meter hoch ist, einen Durchmesser von 67 Metern und ein Fassungsvermögen von 300.000 cbm Inhalt besitzt. Bis zum Bau des Großgasbehälters der GHH in Oberhausen 1928 war es der größte Gasbehälter im Ruhrgebiet. Der Film bietet einen ausgiebigen Blick über das Hamborner Industriegelände und auf die nahegelegenen Werke der August Thyssen-Hütte. Eine Rohgasleitung nach Westen verläuft zwischen Gasbehälter und ATH. Zu sehen sind von der ATH das Stahlwerk mit Hochöfen und Gebäuden und das Breitbandwalzwerk. Nach Osten verlaufen weitere Rohgasadern, die in das Ferngaswerk führen und sich auf dem Werk in einem Leitungsknotenpunkt vereinigen, dem Herzstück des Betriebes. Gezeigt

wird ferner die Rohgas-Reinigungsanlage, wo das Gas von Schwefelwasserstoff befreit wird. Die Kapazität der Reinigungsanlage beträgt täglich 2,5 Millionen cbm Rohgas.

Der Einbau einer Messstrecke für die Messung von 50.000 cbm Gas pro Stunde in eine Gasleitung bildet den Hauptteil des Filmes. Eine Messstrecke ist ein ca. 20 Meter langes Rohrstück, in das eine Messblende eingebaut ist. Der Film zeigt den Transport der Messstrecke mit Werksbahnen aus der Westdeutschen Schweißwerk- und Rohrleitungs-GmbH, Mülheim/Ruhr, sowie die anschließende Montage.

Gasbehälter in Hamborn, um 1960  
Foto: Archiv der RWE Westfalen-Weser-Ems AG





## B 1-Bereisung

(Archivtitel)

Der Ruhrschnellweg, die Hauptschlagader des Straßenverkehrs der 5,3-Millionen-Metropole Ruhr, folgt weitgehend der ehemaligen Reichs- und Bundesstraße 1, abgekürzt B 1, und durchquert das Revier heute als Bundesautobahn A 40 in West-Ost-Richtung.

1968 fand sich eine Künstlergruppe zusammen, die sich wegen ihrer Herkunft, vor allem aber wegen ihrer gemeinsamen Zielsetzung nach der das Ruhrgebiet symbolisierenden Straße „B 1“ nannte. Die Gruppe B 1 war eine informelle Verbindung junger, individuell arbeitender, schon recht arrivierter

Aus dem Ruhrschnellweg, der B 1, sollte ein Boulevard der Kunst werden. Künstler der Gruppe „B 1“ bei der Bereisung am 16.10.1969: Bettenhausen, Gräsel, Spindel, Hilgemann, Gonschior, Dohr, Knubel, Damke und Tollmann (von l. nach r.)

**Fotonachweis:** Helmut Bettenhausen

Künstler, die keinen einheitlichen Stil verfolgten, denen aber das Prinzip der Nicht-Gegenständlichkeit ihrer Gestaltungsweise gemeinsam war. Inspiriert von Technik und Ingenieurskunst verwendeten sie vorgefertigte Industrieprodukte, Werkstoffe der Industrie, Licht, Bewegung, Farbe und Ton. Ziel der zehn Künstler war es, reflektiert gesellschaftliche und ökonomische Bedingungen in einen Zusammenhang mit ihren ästhetischen Objekten zu stellen<sup>20</sup>.

In einem Manifest formulierten sie den Anspruch, die Autostraße B 1 in vielerlei Hinsicht zu verändern, ihre Umgebung aufzuwerten und die Fahrt auf ihr interessanter zu gestalten<sup>21</sup>.

Die Unterzeichner waren: Helmut Bettenhausen, Bernd Damke, Günter Dohr, Rolf Glasmeier, Kuno Gonschior, Friedrich Gräsel, Ewerdt Hilgemann, Franz-Rudolf Knubel, Ferdinand Spindel und Günter Tollmann.

In einer aufsehenerregenden Ausstellung im Schloss Oberhausen präsentierten die Mitglieder der allesamt entlang der B 1

1969

16mm, Farbe, unbearbeitete Aufnahmen  
stumm

**Länge:**

ca. 148 m

**Laufzeit:**

13'23" Min.

**Buch, Regie, Kamera:**

unbekannt

**Produktion:**

unbekannt

**Auftraggeber:**

Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk,  
Essen [?]

**Drehorte:**

Bochum, Essen, Duisburg, Dortmund

**Archiv:**

Regionalverband Ruhr, Essen

lebenden und arbeitenden Künstler vom 30. August bis 12. Oktober 1969 Gemälde, Plastiken, Entwurfszeichnungen und Modelle. Die Konzepte der Gruppe B 1 sahen vor, die Verkehrsmagistrale in eine Route der Kunst zu verwandeln.

Ihre Ausstellung in Oberhausen, später auch in Lüttich und Hamburg, wurde vom damaligen Leiter des Oberhausener und Recklinghäuser Museums, Thomas Grochowiak, initiiert und organisiert.

Die Auseinandersetzung von Künstlern mit Industrieumwelt in dieser Form und in dieser Gegend war neu und mutete utopisch an. Wohl auch deswegen hatte das Konzept eine hohe Presseresonanz, wengleich kaum ein Zeitungsbericht ohne Ironie auskam. Einige der damals entwickelten Ideen nahmen bereits Aspekte der in der Zeit der Internationalen Bauausstellung Emscherpark errichteten Landmarken vorweg (gestaltete Halden, Lichtskulpturen u.ä.).

Der damalige Leiter der Öffentlichkeitsarbeit des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk (SVR), Dietrich Springorum

(1923-2007), aber sah in dieser beachtenswerten künstlerischen Initiative ein Vehikel, dem schlechten Image der Region etwas großartig Innovatives entgegen zu setzen. Es war eben dieser Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, der für die Planung der B 1, der so genannten Verbandsstraße, 1927 verantwortlich gewesen war. Im Jahr 1969 oblag dem Verband zwar nicht mehr die Autobahnplanung, wohl aber die Imageverbesserung des in die Krise geratenen Industrieriesen.

Springorum, ebenso unermüdlicher wie umtriebiger und (daher) in seinen Vorhaben oft nicht unumstrittener Öffentlichkeitsarbeiter für die Region, wollte Zeichen setzen und „durch Aufzeigen visionärer Möglichkeiten denkbare Entwicklungen stimulieren“. Ein ihm dafür sehr geeignet erscheinendes Medium war der Film. Bereits 1967/68 war unter seiner tatkräftigen Mitwirkung die Maßstäbe setzende Dokumentation „Bringt Eure Köpfe mit! Das Ruhr-Revier nach dem Ende der Steinkohlenzeit“ entstanden, die ausgehend vom Tod des letzten Krupp eine scho-

nungslose Bilanz des Zustandes der Region zog. Als Autor hatte er hierfür den renommierten Fernsehdokumentaristen des Süddeutschen Rundfunks und früheren (wie späteren) SPIEGEL-Autor, Wilhelm Bitdorf, und einen exzellenten jungen Kameramann, Michael Busse, gewinnen können. Ohne Fernsehgeld, jedoch mit einer Beteiligung des Landes NRW, entstand ein Bild vom sozialdemokratisch dominierten Revier, das nach einer Vorbesichtigung, vermutlich auf Intervention des Ministerpräsidenten des Landes, Heinz Kühn, bis 1978 im Giftschränk verschwand.

Offensichtlich aber plante Springorum 1969 bereits einen weiteren großen Ruhrgebietsfilm, den mit einem Budget von 250.000 DM und einer ebensolchen Summe für den Aufbau von bleibenden „Kulissen“ der bekannte Fernsehjournalist Peter von Zahn realisieren sollte. Der Kunstboulevard Ruhrgebiet schien hierfür der geeignete Anlass. Peter von Zahn verfasste daraufhin ein entsprechendes Exposé zur Vorlage bei der Verbandsversammlung des SVR, dem Ruhrparlament.

Zum Auftakt seiner PR-Offensive lud Dietrich Springorum die Mitglieder der Künstlergruppe B 1 sowie Journalisten, Kommunalpolitiker und Kunstkritiker zu einer Tour ein, um den Ruhrschnellweg während einer Busfahrt zu erkunden, die Strecke auf ihre Tauglichkeit für den Ausbau zu einem Kunstboulevard zu prüfen und in einen verstärkten öffentlichen Diskurs darüber einzutreten. Diese sogenannte „B 1-Bereisung“ fand am 16. Oktober 1969, kurz nach Schluss der Oberhausener Ausstellung, statt.

Die Fahrt begann an der Essener Grugahalle, führte zunächst nach Westen bis zum gerade fertiggestellten Autobahnkreuz Duisburg-Kaiserberg und zurück über den gesamten Verlauf der B 1 bis Dortmund. Sie endete am Dortmunder Fernsehturm ‚Florian‘.

Eingeladen waren nach einer erhalten gebliebenen Einladungsliste neben der Künstlergruppe B1 auch die Düsseldorfer Künstler Gießler, Haak, Mack, Piene, Schmaltz, Uecker sowie die Journalisten Sello (Die Zeit), Jappe (FAZ), Bode (Süd-

deutsche Zeitung), von Deyk (WAZ), Stachelhaus (NRZ), Königsberger, Manfred Bourrée (Ruhrnachrichten), Ziegler (Westfälische Rundschau), Lamza (Recklinghäuser Zeitung), Peters (Deutsche Welle), Lang (idr), Spiegelberg (dpa), Rolf Buttler, Walter Erasmý, Rolf Wiesselmann (alle WDR), Horst von Stryck (ZDF) und Peter von Zahn.

Aus den Kommunalverwaltungen waren eingeladen: Hilmar Hoffmann (Oberhausen), Gellinek (Mülheim), Hennig (Essen), Lichte, Knorr (Gelsenkirchen), Schmitz (Wattenscheid), Theile (Bochum) und Alfons Spielhoff (Dortmund).

Als Museumsleute fuhren mit Bode (Kassel), Grochowiak, Schröder (Recklinghausen) und vom Siedlungsverband Daub, Seng, Schulzke und Springorum. Auch Parlamentarier standen auf der Liste: Gottmann (Düsseldorf), Weiß (Gelsenkirchen), Urban (Essen)

Mehrere Kameralente begleiteten die Fahrt, darunter ein Team des WDR Köln. Wer die in diesem Programm erstmals öffentlich gezeigten Filmaufnahmen von

der Tour fotografierte, ist nicht mehr zu rekonstruieren. Die Qualität des ungeschnittenen 16 mm-Umkehr-Farbmateri als mit seiner chronologisch die Fahrt dokumentierenden Szenenfolge lässt den Schluss zu, dass es möglicherweise nur als interne filmische Notiz entstand und nicht bereits zielgerichtet für das geplante Ruhrfilm-Projekt.

Aus den Verbandsakten geht hervor, dass Dietrich Springorum über den damaligen Verbandsdirektor Neufang und den Vorsitzenden der Verbandsversammlung und Oberbürgermeister von Essen, Horst Katzor, einen Antrag zur Mittelbewilligung eines großen Ruhrfilms stellte, in dem die Arbeit der Gruppe B 1 einen zentralen Platz als Pilotprojekt einnehmen sollte. Die Politik stellte jedoch die Mittelbewilligung zugunsten des Ausbaus des Revierparks Gysenberg „vorerst“ zurück. Der Film entstand nie.

Im Jahr 2010 soll eines der Leitprojekte der Kulturhauptstadt Europas der „Kunstboulevard“ auf der A 40 sein, allerdings mit anderen Akteuren.



## **Benzol – Kraftstoff aus Kohle**

1950/51  
35 mm, s/w  
Lichtton

**Länge:**

731 m

**Laufzeit:**

26'41" Min. [bei 24 B/sec]

**Buch/Wissenschaftliche Leitung:**

Harald Schulze, Dr. Willy Pfaff

**Regie („Gestaltung“):**

Erich Menzel

**Kamera:**

Hermann Bluemel

**Trick:**

Hans Schütz

**Musik:**

Peter Völkner

**Produktion:**

Institut für Wissenschaftliche Filme Erich  
Menzel, Erlangen

**Auftraggeber:**

Kohlenwertstoff AG Gruppe Benzin-  
Benzol-Vertrieb (BV), Bochum

**FSK:**

jugendgeeignet ab 12, feiertagsfrei  
Prüf-Nr. 2728 vom 13.4.1951

**Prädikat:**

ohne

**Drehorte:**

Außenaufnahmen:  
Essen, Zeche Zollverein 12

**Archiv:**

Historisches Archiv Aral, Bochum

Szene aus dem Film „Benzol – Kraftstoff aus Kohle“

Foto: Historisches Archiv Aral

## **Benzol – Kraftstoff aus Kohle**

„Benzol – Kraftstoff aus Kohle“ zeigt die Benzolerzeugung von der Steinkohlenförderung bis hin zum fertigen Produkt. Die auf der Zeche Zollverein gedrehten Anfangsszenen vermitteln einen lebendigen Eindruck vom Steinkohlenbergbau an der Ruhr, von der Arbeit der Kumpel unter Tage, über die Förderung bis zur Aufbereitung der Kohle in der Kohlenwäsche. Der eigentliche Produktionsvorgang wird u. a. anhand von Trickaufnahmen und einer Tanzpassage dargestellt. Ende der 1940er-Jahre befand sich die deutsche Benzin- und Benzolwirtschaft in einer umfassenden Umstrukturierungsphase. Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs hatte die Reichsstelle für Mineralölwirtschaft sämtliche Kraftstoff- und Benzolvorräte beschlagnahmt. Alle Erzeuger und Verteiler wurden in verschiedenen Arbeitsgemeinschaften zu-

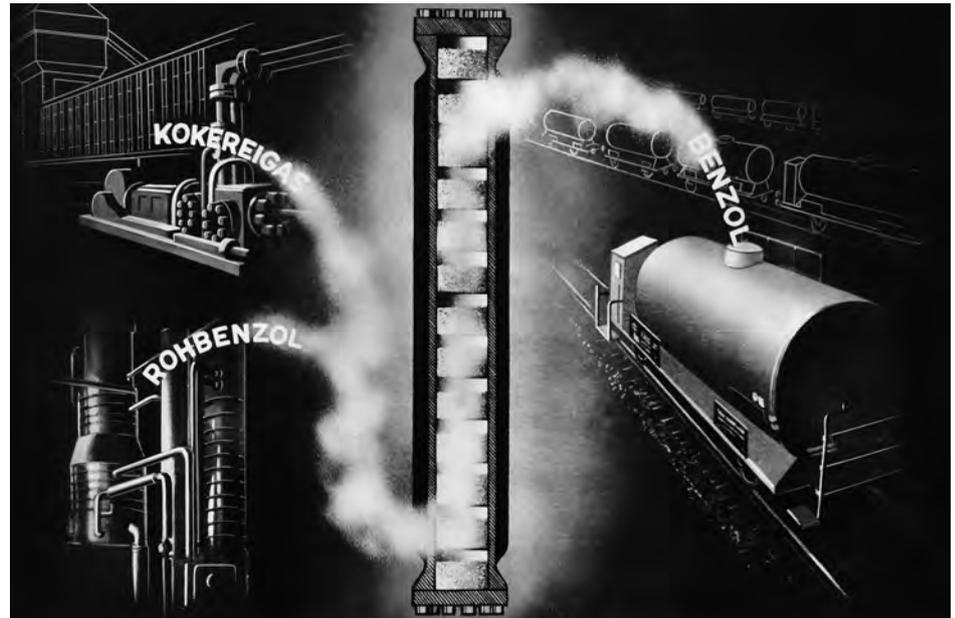
sammengefasst, der Vertrieb auf eigene Rechnung verboten und dem Zentralbüro für Mineralöl GmbH übertragen. Diese verkaufte ein nach Herkunft unterschiedlich gefärbtes Einheitsbenzin zu reichseinheitlichen Preisen, so dass die Marken der einzelnen Gesellschaften damit faktisch vom Markt verschwanden, auch wenn die Tankstellen über ihre Farbgebung (Aral: blau) noch eine Markenbindung signalisierten. Die Einschränkung des privaten Autoverkehrs und die weitgehende Verlagerung des Treibstoffverbrauchs in kriegswirtschaftliche Bereiche führten zur Schließung von etwa 80% der Tankstellen. 1941/42 kam es zu einer weiteren Vereinheitlichung der Verwaltungsstrukturen des Kraftstoffvertriebs. Der Benzol-Verband als Inhaber der Marke Aral wurde in den neuen Benzin-Benzol-Verband integriert und die Geschäftsführung aller Verbände in der AG der Kohlenwertstoffverbände gebündelt. Gegen Kriegsende kam die deutsche Benzin- und Benzolproduktion weitgehend zum Erliegen, denn die Anlagen zur Ben-

zolerzeugung auf den Zechen und die Hydrierwerke zur Herstellung synthetischen Benzins aus Kohle waren teilweise oder vollständig zerstört. Während die Benzolproduktion nach und nach wieder anlief, blieb die Benzinerzeugung in Deutschland aufgrund von Demontagen und des erst 1951 vollständig aufgehobenen alliierten Hydrierverbots stark beschränkt und erreichte 1948 gerade 5% des Wertes von 1938. Die Dekartellierungs- und Entflechtungsmaßnahmen der Nachkriegsjahre änderten an der Situation zunächst wenig. Im Herbst 1946 wurde die AG der Kohlenwertstoffverbände unter weitgehender Beibehaltung ihrer Aufgaben in die Kohlenwertstoff AG umgewandelt, und auch das Zentralbüro sorgte weiterhin für den Produktvertrieb. Beide wurden schließlich Anfang April 1951 liquidiert. Der Fortbestand der Kohlenwertstoffverbände war jedoch nicht in Frage gestellt. Am 15. April entstanden als geschäftsführende Organe der Verbände die BV-Aral AG, die Ruhrstickstoff AG und die Verkaufsvereinigung für Teererzeugnisse AG.

Bereits 1949 war die Aufhebung der Treibstoffbewirtschaftung angekündigt, dann aber mehrfach verschoben worden. In Erwartung der Freigabe hatten die Treibstoffvertreiber umgehend damit begonnen, die Kunden mit verschiedenen Werbemaßnahmen zu den unter ihren Markenfarben vom Zentralbüro betriebenen Tankstellen zu ziehen, um sich einen neuen Kundenstamm aufzubauen. Außerdem begannen die Arbeiten zur Reorganisation des Tankstellennetzes. Als deutscher Anbieter stand der BV dabei vor größeren Problemen als die ausländischen Konkurrenzunternehmen. Der BV plante daher zu Marketingzwecken im Herbst 1949 in Anknüpfung an sein bereits 1924 begonnenes Filmschaffen die Produktion von drei Kurz- und Kulturfilmen mit technischen und historischen Inhalten. Zunächst wurden Ausschnitte des 1934 entstandenen Werbefilms „Kampf um Kraft“ neu zusammengestellt, um möglichst schnell über verfügbares Filmmaterial zu verfügen. Gegenstand des ersten, hier gezeigten

Nachkriegsfilms war das Benzol als Hauptgeschäftsgrundlage des Verbandes. Der zweite Film „Wärme – Kraftquell des Motors“ orientierte sich an Motoren und Kraftstofftechnologie. Beide waren für ein Fachpublikum im Rahmen von

Vorträgen und Schulungen vorgesehen und wurden auf Anfrage in Auto-Clubs gezeigt. Erst der dritte Film, „Des Feuers Macht“ (1952), wandte sich als „Großer Matineefilm“ an ein breites Publikum.



Szene aus dem Film „Benzol – Kraftstoff aus Kohle“ Foto: Historisches Archiv Aral



## Im Bruchteil von Sekunden.

### Die Zentrale

### Datenverarbeitung Hoesch

Die westdeutsche Stahlindustrie führte in den 1920er-Jahren Datenverarbeitungsverfahren in Produktion und Verwaltung ein.<sup>22</sup> Die Vielzahl anfallender Daten (Mengen und Preise von Einsatzmaterialien und Produkten, Arbeitszeiten und Stundenlöhne etc.) ließen den Einsatz von Rechenmaschinen sowohl im kaufmännischen als auch im technischen sowie im Personalbereich wünschenswert erscheinen. Die mechanischen Rechenmaschinen (Tabelliermaschinen) wurden zunächst im kaufmännischen Bereich (Buchhaltung, Statistik) eingesetzt. Nach dem Zweiten Weltkrieg interessierte sich die Stahlindustrie schon recht früh – trotz Demontage und Entflechtung – für

Maschinensaal der Zentralen Datenverarbeitung Hoesch, 1960er-Jahre **Foto:** ThyssenKrupp Konzernarchiv, Außenstelle Hoesch-Archiv, Dortmund

die neuen Computer mit ihren elektronischen Zählwerken (Relais) und Speichern, die sie dann in den 1950er-Jahren einführte. Die Rheinischen Stahlwerke, Essen, unterhielten seit Ende der 1950er-Jahre Kontakt zu dem deutschen Computerpionier Konrad Zuse, erwarben bei ihm einen Computer und beteiligten sich in den 1960er-Jahren kurzzeitig an der Zuse KG.<sup>23</sup> Schon Ende der 1950er-Jahre stellte die damalige Hoesch-Westfalenhütte AG die Weichen für ein neues „elektronisches Zeitalter“ in Dortmund mit Computern der Firma Electrologica N. V. aus den Niederlanden.

Im Hoesch-Vorstand war für den EDV-Einsatz zunächst Wolfgang Gubitz zuständig und nach dessen plötzlichem Tod 1958 der promovierte Betriebs- und Volkswirt Manfred Wohlgemuth.<sup>24</sup> Ihm wurden die Ressorts Materialwirtschaft einschließlich Verkehrswesen und Rechnungswesen übertragen.<sup>25</sup> Zu den vordringlichsten Aufgaben seiner Zeit gehörte, die durch den Standortnachteil des Dortmunder Hüttenwerkes bedingten überdurchschnittlich

1960/61

16 mm, Farbe

Magnetton

**Länge:** 228,7 m

**Laufzeit:** 20'51" Min. [bei 24 B/sec]

**Buch, Regie:** Karlheinz Graudenz

**Wissenschaftliche Beratung:**

Dr. H[ans] K[onrad] Schuff

**Kamera:** Erich Kreuzner

**Kameraassistent:**

Manfred Kampmann

**Schnitt:**

Ilona Laturner

**Produktion:**

unbekannt

**Auftraggeber:**

Hoesch AG, Dortmund

**FSK:** nicht vorgelegt

**Uraufführung:**

10. Mai 1961, Konzerntagung Hoesch, Dortmund

**Drehorte:** Dortmund

**Archiv:**

ThyssenKrupp Konzernarchiv, Außenstelle Hoesch-Archiv, Dortmund

hohen Roheisenerzeugungskosten zu senken.<sup>26</sup> Neben Produktionsinnovationen sollten auch Verbesserungen im kaufmännischen Unternehmensbereich zur Kostensenkung beitragen. 1959 wurde bei der Hoesch AG die Abteilung Zentrale Datenverarbeitung Hoesch (ZDH) gegründet unter kommissarischer Leitung von Dr. Hans Konrad Schuff, Geschäftsführer der 1957 gegründeten Mathematischen Beratung- und Programmierdienst GmbH (MBP), die am 1. Juni 1959 ihr Rechenzentrum Rhein-Ruhr in Dortmund feierlich eröffnet hatte. Hinter der MBP standen als Gesellschafter die Hoesch AG (25%), das Dortmunder Bankhaus Burghardt & Bröckelschen (20%), die Rhestahl Union Brückenbau AG (10%) sowie weitere Unternehmen aus dem Dortmunder Raum.<sup>27</sup> Gesellschaftsziel war u. a. die Förderung des Mittelstands im Bezirk der Industrie- und Handelskammer Dortmund durch vorbereitende Untersuchungen für die Inbetriebnahme von Rechenanlagen, Programmierarbeiten für Handel und Industrie, Lösung von Problemen der Datenver-

arbeitung sowie Ausbildung von Bedienungspersonal für Rechenanlagen.<sup>28</sup> Schon Wolfgang Gubitz hatte die MBP als Geschäftsführer mitgeleitet und die Interessen von Hoesch dort wahrgenommen; ihm sollte nicht Manfred Wohlgemuth, sondern dessen Mitarbeiter Willy Zill, Leiter des Rechnungswesens, als Geschäftsführer folgen. Die ZDH entwickelte zunächst nicht wie die MBP eigene Rechenprogramme, sondern fasste die verschiedenen Datenverarbeitungsstellen der Konzerngesellschaften Hoesch AG Westfalenhütte, der Hoesch Bergwerks-AG und der Altenessener Bergwerks-AG zusammen.<sup>29</sup> Sie war dem Betrieblichen Rechnungswesen unter Leitung von Willy Zill unterstellt.

Das Hoesch-Vorstandsmitglied Wohlgemuth modernisierte nicht nur das firmeneigene Rechnungswesen, sondern er wollte auch via Film seine Mitarbeiter mit der neuen Technik vertraut machen und zudem seine neue Rechenanlage auf Fachveranstaltungen durch einen informativen und zudem ambitionierten Film präsentieren. Am 10. Mai 1961 wurde

„Im Bruchteil von Sekunden“ uraufgeführt auf einer sogenannten Konzerntagung Hoesch, an der die Mitglieder der Direktorien, Vorstände und Geschäftsführungen der verschiedenen Konzerngesellschaften zusammen mit dem Vorstand der Hoesch AG und den wichtigsten Mitarbeitern der Hauptverwaltung teilnahmen.<sup>30</sup> Parallel dazu erschien im Juli 1961 in der Werkzeitung Werk und Wir ein vierseitiger Beitrag über „Die Zentrale Datenverarbeitung Hoesch“,<sup>31</sup> der vor allem eine Kulturgeschichte der Ziffern und des Zählens war, um die Akzeptanz der neuen Abteilung und ihrer Maschinen zu erhöhen. Schon die Einblendung des Vorspanns, kombiniert mit damals moderner elektronischer Musik, ist ungewöhnlich und zeigt hohes handwerkliches Geschick der Filmmacher. Trotz 20 Minuten Laufzeit wirkt der Film nicht langatmig. Technische und filmgestalterische Tricks, z.B. eine Dreiteilung des Bildes oder die Unterlegung eines sich bewegenden menschlichen Gesichts mit der Verdrahtung eines Computers als

unausgesprochene Visualisierung der in den 1960er-Jahren erwarteten Fortschritte von „Künstlicher Intelligenz“, damals KI abgekürzt, beeindrucken. Leider sind keine Produktionsunterlagen zu diesem Film überliefert, die Auskunft geben können über den Einfluss des Auftraggebers und über die Ideen des Regisseurs. Mit der Regie wurde der damals in München, später in Dortmund lebende freie Autor Karlheinz Graudenz beauftragt, der nicht nur für den Hoesch-Konzern Filme und Festschriften verfasste.<sup>32</sup> Er hatte 1956 „Das Buch der Etikette“ geschrieben, dessen Nachfolger 1988 in 4. Auflage unter dem Titel „Die gute Umgangsform: im Beruf, in Gesellschaft und auf Reisen“ erschien.<sup>33</sup> Als Kameramann wurde der in Dortmund lebende freie Fotograf Erich Kreuzner<sup>34</sup> verpflichtet, als sein Assistent der ebenfalls in Dortmund ansässige Fotograf Manfred Kampmann<sup>35</sup>. Beide arbeiteten u. a. für die Hoesch-Werkzeitung „Werk und Wir“; manche ihrer Fotografien wurden als Titelbild einer Monatsausgabe ausgewählt.

Der eigentliche Film beginnt mit einem Kameraschwenk über das Werk, der beim neuen Anbau an die Hauptverwaltung – ohne die alten Gebäude zu zeigen – endet. Es werden die technischen und kaufmännischen Einsatzmöglichkeiten von elektronischen Rechnern vorgestellt, z. B. die Messwarte Hochofen oder bei der Produktionsplanung und in der Personalverwaltung. In der nächsten Filmsequenz werden die Einsatzmöglichkeiten der bisherigen Lochkartenabteilung, die Rechengeschwindigkeiten und die manuell notwendigen Eingriffe am Beispiel der Berechnung des Inhalts einer Lohntüte gezeigt. Die angewachsene Datenflut – so die Argumentation – habe die Anschaffung von zwei elektronischen Rechenanlagen notwendig gemacht. Anschaulich wird ein „elektronisches Hirn“ mit seinen einzelnen Anlagenteilen sowie sein binäres Rechensystem im Gegensatz zum Dezimalsystem an einer Tafel erläutert und darauf verwiesen, dass auch logisches Denken in binären Strukturen umsetzbar sei, die die neuen Rechner beherrschten.

Mit Hinweis auf die Leistung der neuen „Elektronen-Gehirne“ wird verkündet, dass die Firma Hoesch für die Zukunft gerüstet sei und mit den neuen Rechnern neue Möglichkeiten der Kontrolle und Planung besitze, so dass z. B. Produktion und Verkauf harmonisiert werden, die Möllierung optimiert werde, dass kostenoptimale Walzprogramme möglich seien u. a. m.

Zur Entstehungszeit des Filmes konnten elektronische Rechner nur zur Überwachung, nicht aber zur Steuerung der Anlagen eines Hüttenwerks eingesetzt werden.<sup>36</sup> Doch auch dies ermöglichte schon eine verbesserte Verbundwirtschaft, so dass der Film mit der Botschaft endet: „ZDH wird zum unentbehrlichen Helfer unserer Kaufleute ebenso wie unserer Techniker“. Angestrebtes Ziel der Ingenieure war die „Künstliche Intelligenz“, die die Daten- und Informationsverarbeitung integriert, so lautet zumindest die Botschaft dieses, in eine schon bald realisierte Zukunft schauenden Industriefilms.



## Kohle + Computer

1970  
35 mm, s/w  
Lichtton

### **Länge:**

263 m

### **Laufzeit:**

9'39" Min.

### **Buch:**

unbekannt

### **Regie:**

Günther Schnabel

### **Kamera:**

unbekannt

### **Produktion:**

Filmproduktion Günther Schnabel,  
Hamburg

### **Auftraggeber:**

Gesamtverband des deutschen Steinkohlenbergbaus, Essen

### **FSK:**

nicht vorgelegt

### **Drehorte:**

Essen, Schachtanlagen der Ruhrkohle AG, darunter Zeche Sachsen, Hamm, sowie der Gewerkschaften Auguste Victoria, Marl, und Sophia-Jacoba, Hückelhoven

### **Archiv:**

Bergbau-Archiv Bochum

Kohlenverladung im Hafen Duisburg-Ruhrort, 1979  
Foto: DBM/montan.dok/Fotothek

## Kohle + Computer

Gut ein Jahrzehnt nach Beginn der sogenannten Kohlenkrise spitzten sich die Probleme des deutschen Steinkohlenbergbaus angesichts billiger Importkohle, niedriger Erdölpreise und dem verringerten Einsatz von Steinkohle bei der Strom- und Stahlerzeugung in den 1960er-Jahren zu. Als Folge dieser Entwicklung fiel Ende November 1968 die Entscheidung zur Gründung der Ruhrkohle AG mit Sitz in Essen als Einheitsgesellschaft des Ruhrbergbaus. Mit diesem Schritt sollte eine geordnete Reduzierung der Kapazitäten erreicht werden. Zum 1. Januar 1970 übernahm die neue Gesellschaft die Bergwer-

ke nebst dazugehörigen Anlagen und Grundstücken und legte im Zuge diverser Anpassungs- und Rationalisierungsprogramme in den folgenden Jahren zahlreiche Schachtanlagen still.

Parallel hierzu warb der Ruhrbergbau aber nach wie vor für die Steinkohle und den Bergbau, wovon nicht zuletzt die filmische Überlieferung aus dieser Zeit ein beredtes Zeugnis gibt. So wurde z. B. in Werbefilmen und zunehmend auch in Fernsehspots die altbekannte Steinkohle als moderner und sauberer Brennstoff in Haushalt und Industrie angepriesen. Neben diesen Werbefilmen in einem engeren Sinn stellte sich der Ruhrbergbau in mehreren allgemeinen Repräsentationsfilmen zudem immer wieder als hochmoderner und effektiver Industriezweig dar, der unter schwierigen Bedingungen den nach wie vor volkswirtschaftlich unverzichtbaren Rohstoff Kohle produzierte. Zu nennen ist z. B. der 1972 im Auftrag des Gesamtverbandes des deutschen Steinkohlenbergbaus, dem ebenfalls Ende 1968 gegründeten Spitzen-

verband der Steinkohlenunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland, produzierte Film „Bergwerke rüsten um“, der eine Bilanz der Rationalisierungsanstrengungen im Steinkohlenbergbau zog. Zu den angesprochenen Maßnahmen zählen die Stilllegung von Bergwerken bzw. die Zusammenlegung zu Verbundbergwerken und eine verstärkte Mechanisierung und Automatisierung der Gewinnung und Förderung.

In diesen Kontext ist auch der 1970 im Auftrag des Gesamtverbandes des deutschen Steinkohlenbergbaus produzierte Film „Kohle + Computer“ zu verorten. Während zumeist die Arbeits- und Gewinnungsprozesse unter Tage sowie die Weiterverarbeitung der Kohle über Tage als Belege für die Modernität, Leistungsfähigkeit und hohe Automatisierung des Bergbaus angeführt wurden, so stand mit der Darstellung der effizienten Verkaufsabwicklung und der Organisation des Transports der Kohle von der Zeche zum Verbraucher mittels elektronischer Datenverarbeitung diesmal auch der

weitaus seltener thematisierte Bereich der Distribution im Mittelpunkt. Gezeigt werden sowohl Gewinnung und Förderung der Kohle unter Tage, als auch die Verladung auf Lastkraftwagen, Eisenbahn und Schiff und der anschließende Weitertransport. Breiten Raum nimmt dabei die computergestützte Organisation dieser Prozesse ein. Damit gewährt der Film dem heutigen Zuschauer nicht nur einen Einblick in das bergbauindustrielle Verkehrs- und Transportwesen zu Beginn der 1970er-Jahre, sondern auch in die frühe Zeit des Einsatzes der EDV in der Industrie.

Während in der Öffentlichkeit insbesondere die anhaltende Strukturkrise des Bergbaus präsent gewesen sein wird, stellte sich der Bergbau hier keineswegs als sterbende Industrie, sondern als hoch technisierte und überaus effiziente Branche dar, die auf der Höhe der Zeit und auch für die Zukunft gut gerüstet ist und die keineswegs den Vergleich mit anderen, gemeinhin als moderner geltenden Industriezweigen zu scheuen braucht.



1971 fertig gestellter Landabsatz des Bergwerks Sophia-Jacoba, Hückelhoven-Ratheim, 1971  
Foto: DBM/montan.dok/Bergbau-Archiv/Sign.175/5601



## Hochofenschlacke der ATH für den Straßenbau. Auswahl, Verwertung u. Prüfung der Schlacken nach den technischen Liefer- bedingungen der Norm: DIN 4301

Gemeinsam mit seinem Mitarbeiter Josef Driesang (\* 1937) drehte Rolf Epha (\* 1930), seit März 1959 Leiter der Werkfotografie der August Thyssen-Hütte AG,<sup>37</sup> 1962 diesen Film innerhalb von drei Monaten. Für die Versuchsanstalt hatte die Werkfotografie unter der Leitung von Rolf Epha schon in den vorangegangenen Jahren öfters kürzere Filme hergestellt, die bestimmte Vorgänge und Ver-

Druckprüfung von Hochofenschlacke im Baustofflabor des Chemischen Hauptlaboratoriums der August Thyssen-Hütte AG. **Foto:** Rolf Epha, Werkfotograf der August Thyssen-Hütte AG, 1963

suchsabläufe zeigten. Bei dieser Produktion kam der Filmauftrag von Dr. Erich Große-Weischede, Betriebsleiter der Schlackenverwertung und Sinteranlage der August Thyssen-Hütte AG. Anlässlich der Tagung des seit 1950 bestehenden Arbeitsausschusses Hochofen- und Metallhüttenschlacke im Straßenbau der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V. sollte der Film präsentiert werden. Erich Große-Weischede (1900–1969) zählte zu den Gründungsmitgliedern dieses Ausschusses, der am 10. Januar 1962 im Gewerksaal der August Thyssen-Hütte AG tagte.

Das Exposé für diesen Film von etwa zwei Seiten erstellte Rolf Epha zusammen mit Erich Große-Weischede.<sup>38</sup> Leitfaden für den Film war die DIN 4301, die im März 1962 veröffentlichte Neubearbeitung der Normenvorschrift von 1941, in der die Technischen Lieferbedingungen allein für Hochofen- und Metallhüttenschlacke für den Straßenbau festgelegt sind. Der Lieferant von Hochofenschlacke hatte für die in der DIN 4310

1962  
16 mm, s/w  
Magnetton

**Länge:** 255,4 m

**Laufzeit:** 23'17" Min.

**Buch:** Rolf Epha, Erich Große-Weischede

**Regie:** Rolf Epha

**Kamera:** Rolf Epha und J[osef] Driesang

**Musik:**

Heinrich Heindel (elektronische Orgel)

**Produktion:**

August Thyssen-Hütte AG, Werkfotografie

**Auftraggeber:**

August Thyssen-Hütte AG, Duisburg-Hamborn

**Uraufführung:**

10. Januar 1962, während der 12. Tagung des Arbeitsausschusses Hochofen- und Metallhüttenschlacke im Straßenbau der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V., Gewerksaal der August Thyssen-Hütte AG, Duisburg-Hamborn

**Drehorte:** Duisburg

**Archiv:**

ThyssenKrupp Konzernarchiv, Duisburg

geforderten Güteeigenschaften Gewähr zu leisten, weshalb eine laufende Prüfung nach den in der Norm angegebenen Prüfverfahren durchzuführen war.<sup>39</sup> Aus diesem Grund wurden sowohl das Exposé als auch der Sprechertext in enger Anlehnung an diese Norm erstellt: „Nach ihrem Text wurde das Bild ausgerichtet,“<sup>40</sup> so Rolf Epha in einem Interview der Werkzeitung. Da sich die Norm insbesondere mit der Verwertung, Prüfung und Auswahl der Schlacken befasst, liegt hier auch im Film der thematische Schwerpunkt.

Der Film beginnt mit Szenen aus dem Bereich des Hochofens. Bei der Erzeugung von Roheisen im Hochofen entsteht das Nebenprodukt Hochofenschlacke als künstliche Gesteinsschmelze. Während der Sprecher die chemische Zusammensetzung der Hochofenschlacke erläutert, werden die Befüllung des Hochofens mithilfe des Schrägaufzugs und der Schlackenabstich gezeigt. Hochofenschlacke besteht im Wesentlichen aus Kalk-Magnesia-Tonerde-Silikaten und

enthält geringe Anteile an chemisch gebundenem Eisen und Mangan sowie an Calcium gebundenem Schwefel. Für die Auswahl der Schlacke ist der Kalkgehalt von Bedeutung, weshalb von jedem Schlackenabstich eine Probe entnommen wird. Der Probenahme und deren Weiterleitung über das werksinterne Rohrpostsystem in die analytische Abteilung zur Schnellbestimmung des Kalkgehalts folgen ausführliche Aufnahmen von der Untersuchung der Probe im Labor. Dabei werden einzelne Arbeitsschritte detailliert gezeigt und beschrieben, so beispielsweise wird der Untersuchungsprozess im Flammenphotometer erläutert. Auch das Telefonat des Laborkontrollanten mit einem Mitarbeiter des Betriebs der Schlackenverwertung zur Weitergabe der Kalkwerte wird in einer längeren Sequenz im Film festgehalten, um die Schnelligkeit der Datenübermittlung zu dokumentieren.

Neben der Hochofenschlacke entstehen in einem Hüttenwerk auch andere Schlacken, z.B. im Thomas- und im Siemens-

Martin-Stahlwerk, weshalb auch beeindruckende Szenen eines blasenden Thomas-Konverters beim Auf- und Abschwenken und die Befüllung eines Siemens-Martin-Ofens gezeigt werden. Dazu werden die Verwendungszwecke für diese Schlacken erläutert: Die Thomas-Schlacke wird weiterverarbeitet zu Thomas-Mehl und als landwirtschaftliches Düngemittel genutzt; die Siemens-Martin-Schlacke wird dem Hochofenprozess wieder zugeführt.

Die flüssige Straßenbauschlacke wird in den folgenden Szenen in einer so genannten Tiefbetтанlage abgekippt. Dort kühlt sie ab und erstarrt langsam zu Stückschlacke, die in Großbrechern gebrochen wird. Im Film erfolgt nun eine sehr umfassende Aufzählung der unterschiedlichen Körnungen und ihrer möglichen Verwendungszwecke. Die Aufbereitung der Hochofenschlacke geschieht über Trockentrommel, Absiebung im Mischer unter Zusatz von Teer oder Bitumen. Die für den Straßenbau besonders wichtigen Eigenschaften der Hochofen-



Schlackenabstich aus einem Hochofen der August-Thyssen-Hütte AG, vermutlich 1950er-Jahre. Foto angeschnitten **Foto:** Thyssen Krupp Konzernarchiv, Duisburg

schlacke werden geprüft, so beispielsweise der Kalkzerfall und damit die Raumbeständigkeit mit einer Analysenquarzlampe sowie die Frost- und Wetterbeständigkeit durch Bruchstückprüfungen. Weiterhin untersucht wird die Widerstandsfähigkeit gegen Schlag und gegen Druck durch Druck- und Schlagprüfungen im Baustofflabor des Chemischen Hauptlaboratoriums der August Thyssen-Hütte AG und die Kornzusam-

mensetzungen durch Absieben mit Prüf-sieben. Diesen zahlreichen Untersuchungen widmet der Film – aus heutiger Sicht – jeweils ungewöhnlich lange Szenen. Dahinter steht letztlich die Aussage: Die August Thyssen-Hütte bürgt als Lieferant von Hochofenschlacke für den Straßenbau für Qualität. „Der Film soll in erster Linie den Straßenbaubehörden und Straßenbauunternehmen zeigen, daß die bei der Erzeugung von Roheisen anfallenden Schlacken nicht wahllos zu Straßenbaustoffen verarbeitet werden“,<sup>41</sup> sondern nach eingehender Prüfung der Schlacken die richtige Auswahl vorgenommen wird, welche Schlacken für den Wegebau verwertet werden können.

Das Kamerateam Epha und Driesang führte die Filmarbeiten neben dem Tagesgeschäft der fotografischen Abteilung aus und dies – wie Epha angab – „mit verhältnismäßig wenigen Mitteln“<sup>42</sup>. Um den technischen Ablauf korrekt darzustellen, wurde nach den Dreharbeiten die Szenenauswahl mit Erich Große-Weischede abgestimmt. Ein Drittel des ge-

drehten Materials wurde letztlich für den Film verwendet. Nachdem die Arbeitskopie geschnitten war, konnte der Film vertont werden. Dafür wurde der Musiker Heinrich Heindel engagiert. Nach intensivem Studium des Films spielte Heindel – während das Bild vor ihm ablief – die Begleitmusik auf der Elektronenorgel, die Epha wiederum auf ein Tonband aufnahm. Ebenso wurde der Sprechertext aufgenommen. Im letzten Schritt wurden schließlich Musik, Sprache und Bild zusammengefügt.<sup>43</sup> Bemerkenswert ist, dass der Film von einem kleinen engagierten Team erstellt wurde, das – auch für die damalige Zeit – über nur eingeschränkte technische Mittel verfügte.

Der Film richtet sich ausschließlich an ein Fachpublikum und verzichtet deshalb auf unterhaltsame Szenen. Auch wenn die minutiöse Darstellung der technischen Untersuchungen in den Laboren einen Forschungsfilm vermuten lassen, so handelt es sich dennoch um einen Werbefilm.



RWFF Ein Stromversorger und noch ein bisschen mehr...

Telefon

KU-EL 34

## Warum erst morgen?

1972  
16 mm, Farbe  
Magnetton

RWE präsentierte seinen Aktionären bei der Hauptversammlung 1982 den Pöhlmann EL, ein mit Hilfe des Unternehmens komplett neu entwickeltes Elektroauto  
**Foto:** Historisches Archiv der RWE, Essen

**Länge:**  
274,6 m  
**Laufzeit:**  
25'02" Min. [bei 24 B/sec]  
**Buch:**  
unbekannt  
**Regie:**  
Herbert M[eyer-] Franck  
**Kamera:**  
Werner Bandow  
**Trick:**  
Rudi M[eyer-] Franck  
**Musik:**  
Dave Pike  
**Produktion:**  
Panavox GmbH, Duisburg  
**Auftraggeber:**  
Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk AG, Essen  
**FSK:**  
nicht vorgelegt  
**Drehorte:**  
Duisburg, Düsseldorf u. a.  
**Archiv:**  
Historisches Archiv der RWE, Essen

## Warum erst morgen?

In den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts bildeten batteriebetriebene Elektrostraßenfahrzeuge eine ernst zu nehmende Alternative zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Während deren Leistung in der Folgezeit kontinuierlich gesteigert werden konnte, blieben Elektrofahrzeuge durch die schweren und leistungsschwachen Batterien gehandicapt. Sie wurden daher weitgehend aus dem Straßenverkehr verdrängt und konnten sich nur in Nischenanwendungen halten.

Die Anfang der 1970er-Jahre aufflammende Umweltdiskussion in den Industriestaaten brachte eine vorübergehende Renaissance in der Entwicklung und Anwendung der vermeintlich sauberen batteriegetriebenen Elektrostraßenfahrzeuge. In Deutschland federführend war das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk (RWE) in Essen, das damit neue Absatzmärkte für Strom erschließen wollte. Die 1971 von RWE gegründete Gesellschaft für elektrischen Straßenverkehr mbH (GES) in Düsseldorf entwickelte und er-

probte mit Partnern aus der Autoindustrie wie VW, MAN, Daimler-Benz und MBB neue batteriegetriebene Fahrzeuge. Neben dem Umbau von bestehenden PKW, Lieferwagen und Linienbussen beteiligte sich RWE auch an der Entwicklung komplett neuer, auf die Besonderheiten des Elektroantriebes zugeschnittener Fahrzeuge, wie zum Beispiel der im Film gezeigte Prototyp eines Lieferwagens von MBB und der Elektro-PKW Pöhlmann EL (Bild S. 60). Bei der Entwicklung und Erprobung der Fahrzeuge zeigte sich jedoch bald, dass trotz aller Verbesserungen bei Antrieb und Steuerung weiterhin Speicherkapazität und Gewicht der Batterien entscheidend für die Alltagstauglichkeit der Elektrostraßenfahrzeuge sind. Daher beteiligte sich RWE mit hohem finanziellem Engagement an der Entwicklung einer Natrium-Schwefel-Batterie, die jedoch nie die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen konnte.

Mitte der 1980er wurden bei RWE die Entwicklungsarbeiten an den Elektrostraßenfahrzeugen weitgehend abge-

schlossen, die GES aufgelöst und das Know-how der Fahrzeug- und Elektroindustrie angeboten.

Eine verkleinerte Arbeitsgruppe bei RWE führte die Erprobung im kleinen Maßstab weiter, bis auch diese Aktivitäten vor dem Hintergrund des zunehmenden Kostendrucks infolge der Liberalisierung des Energiemarktes Ende der 1990er-Jahre ganz eingestellt wurden.

Der Film aus der Anfangszeit der vermeintlichen Renaissance der Elektrostraßenfahrzeuge betont in seiner Eingangssequenz die – trotz Gegenmaßnahmen zum Beispiel der Elektrizitätswirtschaft (sic!) – massiv zunehmenden Umweltbelastungen.

Batteriegetriebene Elektrostraßenfahrzeuge werden als ein Mittel zur Reduzierung der in plakativen Bildern (unter anderem aus Duisburg) beschriebenen hohen Abgas- und Lärmbelastung in den Ballungsräumen vorgestellt. So werden unter anderem der gemeinsam von MAN, Bosch, Varta und RWE entwickelte Prototyp eines Elektrolinienbusses und

ein von MBB, mit Förderung des RWE, entwickelter Prototyp eines Lieferwagens aus Kunststoff eingehend vorgestellt.

Der Film wirft einen Blick nach Großbritannien und Skandinavien, wo die Anwendung insbesondere von Elektro-PKW und leichten Lieferwagen (zum Beispiel Postzustellung, Milchverteilung und städtischer Fuhrpark) weiter fortgeschritten war. Immer wieder wird die Alltagstauglichkeit aller vorgestellten Fahrzeuge hinsichtlich Fahrleistungen, Bedienung und Aufladung der Batterien betont.

Als Grundproblem für die breite Anwendung von Elektrostraßenfahrzeugen in Deutschland wird daher die damals noch nach Gewicht berechnete KFZ-Steuer und die mangelnde staatliche Förderung von Forschung, Entwicklung und Erprobung identifiziert. Daher auch das Resümee des Films: „Warum erst morgen, wenn es schon heute geht?“

# Stadtbahn Rhein-Ruhr

Bauabschnitt Duisburg  
Teilabschnitt 5B - Bauilos 4



# Eiszeit nach Maß. Bau und Wasserführung von Los 4 Stadtbahn Duisburg

Titelseite einer Broschüre zum Stadtbahnbau-Projekt Rhein-Ruhr, die von der Stadt Duisburg in der Zusammenarbeit mit HOCHTIEF Mitte der 1970er-Jahre herausgegeben wurde  
**Reproduktion:** HOCHTIEF Unternehmensarchiv, Essen

1982  
16 mm, Farbe  
Magnetton

**Länge:**  
263,1 m  
**Laufzeit:**  
23'58" Min. [bei 24 B/sec]

**Buch:**  
unbekannt

**Regie:**  
unbekannt

**Kamera:**  
unbekannt

**Produktion:**  
Franck-Film Produktion,  
Düsseldorf-Angermund

**Auftraggeber:**  
Stadtbahnbauamt Duisburg

**FSK:**  
nicht vorgelegt

**Drehorte:**  
Duisburg-Innenstadt, Königstraße

**Archiv:**  
HOCHTIEF Unternehmensarchiv, Essen

## Eiszeit nach Maß. Bau und Wasserführung von Los 4 Stadtbahn Duisburg

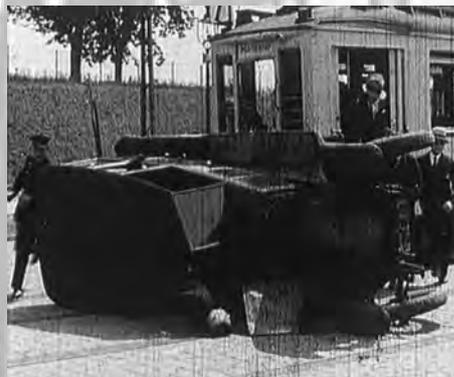
Die Stadtbahn Rhein-Ruhr sollte in den 1970er-Jahren als schnelles und bequemes Nahverkehrsmittel ausgebaut werden, um die schon damals katastrophale Verkehrssituation zu verbessern. So wirbt eine Broschüre „Wir setzen auf die Stadtbahn“ mit einem Verbundsystem aus S-Bahn, Stadtbahn und Bus. Dort wird auch eine erschreckende Zahl genannt. Täglich passierten 850.000 private Fahrzeuge Duisburg - doppelt so viele, wie die Stadt Einwohner hatte. Es bestand folglich der sprichwörtliche Handlungsbedarf.

Das Baulos 4 des Bauabschnitts Duisburg verlief entlang der Königstraße. Zum Bauabschnitt gehörte auch die Haltestelle König-Heinrich-Platz errichtet als „Mehrzweckanlage“. HOCHTIEF baute an verschiedenen Bauabschnitten, das Los 4 war aber etwas ganz Besonderes, denn das Grundwasser bereitete Probleme. Es durfte während der Baudurchführung auf keinen Fall großräumig abgesenkt werden. Und natürlich musste nach dem Abschluss der Bauarbeiten ein funktio-

nierender Grundwasserhaushalt gewährleistet sein. Die HOCHTIEF-Ingenieure entschieden sich daher für ein völlig neues Bodengefrierverfahren, das als „Duisburger Bauweise“ in Fachkreisen heute ein Begriff ist. Der Film zeigt den Duisburger Verkehr am Ende der 1970er-Jahre; Animationen und Realaufnahmen erläutern die angewandte Duisburger Bauweise und das übrige Baugeschehen.

rechts: Das Faltblatt zum Stadtbahnprojekt wurde vom Ingenieurbüro Schlegel – Dr. Ing. Spiekermann und dem Stadtbahnbauamt Duisburg 1978 herausgegeben  
ganz rechts: Faltblatt Stadtbahn Rhein-Ruhr, Bauabschnitt Duisburg, Teilabschnitt 5B – Baulos 1, hrsgg. von der Stadt Duisburg, Stadtbahnbauamt, in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Stadtbahn Duisburg-Hauptbahnhof, undatiert [nach 1973]  
Abbildungen: HOCHTIEF Unternehmensarchiv





**Gefahren des Verkehrs**  
**(auch: Unterstützt die**  
**Verkehrswacht)**

1930  
16 mm (ursprünglich 35 mm), s/w  
stumm, mit Zwischentiteln

**Länge:**

196,6 m

(Zensurlänge 1930 in 35 mm: 546 m)

**Laufzeit:**

17'54" Min. [bei 24 B/sec]

**Buch (auch Regie?):**

Lilli Kreutzberg-Kissenberth

**Kamera:**

E[duard] von Borsody

**Darsteller:**

Edith Fils, Stadttheater Hamborn (Grete),  
Wilhelm Trieloff, Stadttheater Duisburg  
(Hans)

**Produktion:**

Lola Kreutzberg-Film G.m.b.H., Berlin W 50

**Auftraggeber:**

Verkehrswacht Duisburg e.V.

**Zensur:**

Berlin, 4. September 1930, Prüf-Nr. 26 792

**Drehorte:**

im gesamten Stadtgebiet von Duisburg,  
von der Wedau bis Hamborn

**Archiv:**

Stadtarchiv Duisburg

Szenen aus dem Film „Gefahren des Verkehrs“, 1930  
**Fotos:** Kinemathek im Ruhrgebiet, Duisburg

## **Gefahren des Verkehrs (auch: Unterstützt die Verkehrswacht)**

Verkehrserziehung in der Form eines dokumentarischen Kurzspielfilms, produziert im Auftrag der Verkehrswacht Duisburg e.V., „mit gütiger Unterstützung des Herrn Polizeipräsidenten zu Duisburg-Hamborn“ (Hamborn war erst im Jahr zuvor zu Duisburg eingemeindet worden), „um über die Gefahren aufzuklären, die namentlich aus der Verkehrshast entspringen“.

Ermöglicht wurde die Produktion durch die „Stifter: Ruhrorter Dampfkesselüberwachungsverein zu Duisburg; Duisburger Straßenbahngesellschaft G.m.b.H.; Gerling Konzern, Allg. Akt.-Ges. zu Düsseldorf; Mannheimer Versicherungsgesellschaft zu Mannheim; Hammonia Allg. Versicherungs Akt.-Ges. zu Hamburg; Automobilclub Rhein und Ruhr (A.V.D.) e.V. zu Duisburg; Niederrheinischer Automobilclub e.V. zu Duisburg; Gesamtverband der Arbeitnehmer öffentlicher Betriebe und des Personen- und Wagenverkehrs; Konsum-Verein Eintracht e.G.m.b.H.“<sup>44</sup>

In dem von Massenarbeitslosigkeit gekennzeichneten Jahr der Entstehung dieses ungewöhnlichen Films löst die Nachricht von einer freigewordenen Stelle ein Wettrennen quer durch Duisburg aus. Vier Männer auf der Jagd nach Arbeit. Jeder versucht, sein Glück mit einem anderen Verkehrsmittel vor den anderen zu erreichen, mit dem Auto, dem Motorrad, dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Mit ebenso unterhaltsamen wie aufwändig realisierten Anleihen an die Slapstick-Dramaturgie der Stummfilmzeit werden die Gefahren des modernen Verkehrs in Szene gesetzt. Das Rennen führt quer durch das ein Jahr zuvor durch die Eingemeindung der bis dahin selbstständigen Großstadt Hamborn stark erweiterte Duisburg und zeigt längst verschwundene oder heute kaum wiederzuerkennende Straßenzüge und Gebäude zwischen dem Schwimmstadion an der Wedau, wo das Rennen seinen Ausgang nimmt, und der Ankunft an einem Bergwerk ganz im Norden der Stadt.

Der Weg der vier Kontrahenten führt über den Kalkweg, die Duisburger Innenstadt mit dem Stadttheater und die Schwanentorbrücke vorbei an der Ruhrorter Schifferbörse und durch Straßenschluchten zwischen den Anlagen der Schwerindustrie in Laar (Hütte Phönix und Zeche Westende) nach Hamborn. Der Ausgang der symbolträchtigen Jagd um eine neue Existenz ist dann, sicher nicht zufällig, auch ein Plädoyer für die Vorzüge des sicheren öffentlichen Nahverkehrs.

„Was beim Ein- und Aussteigen in die Straßenbahn, beim Spielen der Kinder auf dem Fahrdamm, bei eiligem Rad-, Motorrad-, Autofahren alles an Rücksichtslosigkeit und Unachtsamkeit geleistet wird, und wie auch bei gutem Willen, der Verkehrsordnung Folge zu leisten, unangenehme Verwicklungen aus dem scharfen Tempo sich ergeben, wie es die moderne Großstadt mit sich bringt, das alles wird ergötzlich und lehrreich zugleich dem Zuschauer vor Augen geführt“. (Lehrfilmbegutachtung 1930)<sup>45</sup>

Ab Januar 1931 konnte der Film für 15,- RM Leihmiete (für jeweils drei Vorführungstage) auch reichsweit bei der Duisburger Verkehrswacht bestellt werden.<sup>46</sup>



Szenen aus dem Film „Gefahren des Verkehrs“, 1930  
Fotos: Kinemathek im Ruhrgebiet, Duisburg

## Archiv der RWE, Westfalen-Weser-Ems AG

Das Archiv der RWE Westfalen-Weser-Ems AG geht – nach der Fusion von RWE und VEW im Jahr 2000 – auf das 1995 von der VEW gegründete Unternehmensarchiv zurück; bis zur Neustrukturierung des RWE Konzerns zum 1. Oktober 2003 firmierte es unter der Bezeichnung Archiv der RWE Net AG. Neben einem Schriftgutbestand, einem Fotobestand und einer Sammlung zur Elektrizitätswerbung besitzt das Archiv der RWE Westfalen-Weser-Ems AG auch einen kleinen Filmbestand. Es handelt sich dabei um knapp 300 Filmrollen sowie 50 Videofilme, die seit Ende der 1980er-Jahre die 8 mm- und 16 mm-Filme ersetzen.



Das Umspannwerk Recklinghausen:  
aktive Betriebsstätte, Standort des Museums „Strom  
und Leben“ und des Unternehmensarchives der RWE  
Westfalen-Weser-Ems AG

**Foto:** Archiv der RWE Westfalen-Weser-Ems AG

Inhaltlich umfasst der Filmbestand ein breites Spektrum: Neben Repräsentations- und Imagefilmen weist der Bestand sowohl Werbefilme als auch filmische Dokumentationen zentraler Unternehmensereignisse auf. Dies waren vor allem Kraftwerksbauten, gelten sie doch als Synonym für die Stromversorgung schlechthin.

Durch die Eingliederung von Gasversorgungsunternehmen wie der Thyssengas

GmbH oder der Westfälischen Ferngas-AG in den RWE-Konzernverbund konnten zuletzt auch aus dem Gebiet der Gasversorgung einige Filme in das Archiv aufgenommen werden.

Die Filmdokumente stammen überwiegend aus dem Zeitraum der 1950er- bis 1980er-Jahre.

Auftraggeber waren neben RWE und VEW auch Gemeinschaftseinrichtungen der Elektrizitäts- und der Gaswirtschaft. Die EDV-gestützte Erfassung der Filme mit ihren technischen Daten ist weitgehend erfolgt.

Die inhaltliche Erschließung wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

### **Historisches Archiv der RWE Westfalen-Weser-Ems AG**

Peter Döring  
Uferstraße 2-4  
45663 Recklinghausen  
Fon 02361 382207  
peter.doering@rwe.com

## Die Filmsammlung im Bergbau-Archiv Bochum

Mit der Errichtung des Bergbau-Archivs im Jahr 1969 wurde ein zentrales Historisches Archiv für den Bergbau geschaffen, um langfristig die Sicherung, fachgerechte Erschließung und Aufbewahrung der historisch relevanten Altakten der Bergwerksgesellschaften, Zechen und bergbaulichen Verbände zu gewährleisten.

Heute ist das Bergbau-Archiv neben den Musealen Sammlungen und der Bibliothek/Fotothek Teil des Anfang 2001 gegründeten Montanhistorischen Dokumentationszentrums (montan.dok); montan.dok und Bergbau-Archiv werden in



Schachtgerüst über dem Deutschen Bergbau-Museum Bochum. Foto: DBM/montan.dok

Personalunion von Dr. Michael Farrenkopf geleitet. Gegenwärtig verfügt das Bergbau-Archiv über 250 Bestände sowie knapp 30 Sammlungen, die zusammen etwa 5000 Regalmeter Fläche belegen. Die Filmsammlung umfasst derzeit über 2800 Filmrollen und gut 500 Videokas-

setten mit insgesamt mehr als 1200 Titeln. Die Sammlung ist mittels einer Datenbank aufgenommen und überwiegend gesichtet und verzeichnet.

Mit den bergbaubezogenen Filmen ist der größte Teil der Sammlung in dem 2005 vorgelegten Inventar „Bergbaufilme“, das auch Filme in anderen Archiven und Dokumentationsstellen nachweist, beschrieben.

Zeitlich stammen die Filmdokumente hauptsächlich aus den 1950er- bis 1980er-Jahren. Überwiegend handelt es sich um Kopien unterschiedlichster Stufen, es findet sich aber auch eine ganze Reihe von Ausgangs- und Originalmaterialien.

Inhaltlich decken die Filme ein weites Spektrum ab, wobei bergtechnische Filme – vornehmlich Lehrfilme – dominieren. Neben einzelnen Bergbauunternehmen und Zechen traten vor allem die Bergbauzulieferindustrie und die Bergbauverbände als Auftraggeber und Produzenten auf, allen voran der Steinkohlenbergbauverein in Essen und die West-

fälische Berggewerkschaftskasse in Bochum.

Eine weitere Gruppe bilden „Repräsentationsfilme“, die eine einzelne Schachtanlage, ein Unternehmen oder eine ganze Industrieregion vorstellen und oft werbenden Charakter haben.

Hervorzuheben sind hier auch eine größere Zahl von Werbefilmen und -spots aus den 1950er- bis 1970er-Jahren, die vornehmlich von der Deutsche Kohle Marketing GmbH bzw. deren Vorläuferorganisationen stammen, sowie ein umfassender Bestand an Arbeitsschutzfilmen der Bergbauberufsgenossenschaft.

### **Bergbau-Archiv Bochum**

Dr. Michael Farrenkopf  
Am Bergbaumuseum 28  
44791 Bochum

Fon: 0234 58 77 -154

Fax: 0234 58 77 -111

[michael.farrenkopf@bergbaumuseum.de](mailto:michael.farrenkopf@bergbaumuseum.de)

## Die Filmsammlung der Evonik Industries AG, Konzernarchiv, Standort Marl

Der Standort Marl des Konzernarchivs der Evonik Industries AG nimmt seit dem 1. Januar 2007 neben den traditionellen Archivalien der Hüls AG, der Degussa-Hüls AG, Standort Marl, und der Degussa AG, Standort Marl, auch die Akten und das Sammlungsgut des Standortes Essen (ehemalige Goldschmidt AG) auf. Darüber hinaus wird derzeit ein Archiv-Bestand der RAG Immobilien aufgebaut.

Der Marler Filmbestand ist zur Zeit noch wesentlich bestimmt durch Filme und Videofilme der Hüls AG (nach dem Stand von 1998), d.h. es sind hier



Bunarollen auf einem LKW der Chemische Werke Hüls GmbH, 1951

Foto: Evonik Industries AG, Konzernarchiv, Standort Marl

Materialien aus dem Werk Marl und dem ehemaligen Werk Bottrop zu finden, das ursprünglich zur Bergwerksgesellschaft Matthias Stinnes als Ruhröl GmbH gehörte und 1979 zur Hüls AG kam, als dieses Unternehmen zum Chemiesektor der VEBA AG (heute e.on AG) wurde.

Der Filmbestand Werk Marl beginnt mit der Gründung des Werkes im Jahre 1938 als Chemische Werke Hüls GmbH unter der Mehrheitsbeteiligung der Interessengemeinschaft Farbenindustrie AG (besser bekannt als: IG Farben) und der Minderheitsbeteiligung der Bergwerksgesellschaft Hibernia AG, die zur Vereinigten Elektrizitäts- und Bergwerks AG (VEBA AG gehörte). Es handelt sich um Bau- und Montagefilme. Sie sind als Sammlung von Rohmaterial anzusehen, das möglicherweise zu einem Gesamtfilm verarbeitet werden sollte.

Aus den 50er- und 60er-Jahren des 20. Jahrhunderts sind viele Szenen zum Thema Unfallschutz erhalten. Aus dieser Zeit stammt auch die gezeigte Samm-

lung von Filmszenen mit firmeneigenen Lastwagen.

Etwa zeitgleich entstanden Filme vom Bau neuer Produktionsanlagen und zu anwendungstechnischen Versuchen mit Kunststoffen, dem Hauptproduktsegment der seit 1953 bestehenden Chemische Werke Hüls AG.

Ab den sechziger Jahren wurde Hüls als Unternehmen mit zunehmend internationalen Positionen filmisch dargestellt.

Die Sammlung der Video-Filme ab den 80er-Jahren des 20. Jh. umfasst neben den Produkt- und Unternehmensdarstellungen auch allgemeine Filme über die chemische Industrie.

Der Filmbestand Werk Bottrop umfasst Filme aus den fünfziger Jahren des 20. Jahrhunderts, die den Neuaufbau des Werkes zu einer Produktionsstätte von Maleinsäure- und Phthalsäureanhydrid sowie für Fumarsäure zeigen. Die Anlagen bestanden bis zur Auflösung des Werkes ab 1994.

### **Evonik Industries AG**

Konzernarchiv, Standort Marl

Dr. Hans Ulrich Berendes

Paul-Baumann-Straße

45764 Marl

Fon: 02365/49-2505

[hans\\_ulrich.berendes@degussa.com](mailto:hans_ulrich.berendes@degussa.com)

## Filmtheaterbetriebe

### Hanns-Peter Hüster

Essen ist eine besondere Kinostadt. Hier steht nicht nur das 1991 eröffnete, mit 5300 Plätzen größte deutsche Multiplextheater, sondern auch – seit nun fast 80 Jahren – die 1928 eröffnete Lichtburg, ein prachtvolles Relikt aus der Epoche der großen Kinopaläste, mit Deutschlands größtem Kinosaal (heute 1250 Sitzplätze).

Und hier findet sich einer der größten und traditionsreichsten bundesdeutschen Filmkunsttheaterbetriebe. Die Wurzeln der Essener Filmkunsttheater reichen fast 40 Jahre zurück. Damals gehörte Hanns-Peter Hüster, der auch heute noch – und seit langem gemeinsam mit Marianne Menze – der Betreiber der Essener Filmkunsttheater ist, zu den Pionieren der Kommunalen Filmarbeit und der Entwicklung der Programmkinoszene in Nordrhein-Westfalen.



Filmtheater „Eulenspiegel“, Essen, Saalansicht 2001  
Foto: Hanns-Peter Hüster

Die heute zu den Filmtheaterbetrieben Hanns-Peter Hüster gehörenden fünf Essener Lichtspielhäuser, Filmstudio Glückauf, Eulenspiegel, Astra & Luna sowie Galerie Cinema, sind die einzigen Kinos der Stadt, die aufgrund ihres besonderen Programms und ihres individuellen Stils die Eröffnung des CinemaxX 1991 nunmehr über fünfzehn Jahre überlebt haben.

Die Essener Filmkunsttheater haben sich sowohl inhaltlich als auch atmosphärisch immer schon als Alternative zum gängigen, vorwiegend amerikanisch bestimm-

ten Mainstream-Kino verstanden. Ihre Quote für europäische bzw. nicht-amerikanische Filme liegt bei bis zu 90%. Die Programme von Eulenspiegel (400 Plätze), Astra & Luna (430/80 Plätze), Filmstudio Glückauf (300 Plätze) und Galerie Cinema (45 Plätze) setzen sich in erster Linie aus aktuellen Erstaufführungen zusammen, werden jedoch ergänzt durch Filmreihen, Originalfassungen, Spielfilme mit Live-Orgelbegleitung, Kinderfilme, Festivals und ähnliche Sonderveranstaltungen. Kooperationspartner bei solchen Programmen sind z.B. das Grillo-Theater, das Museum Folkwang, das Ruhrlandmuseum, die Aids-Hilfe, aber auch Schulen oder Firmen.

Nicht nur inhaltlich unterscheiden sich die Essener Filmkunsttheater von üblichen oder Multiplex-Kinos. Technisch zwar hochgerüstet, sind die drei größeren originelle und originale 50er-Jahre-Kinos. Eulenspiegel und Astra-Theater wurden 1955 bzw. 1958 eröffnet.

Das Filmstudio Glückauf an der Rütten-scheider Straße existiert sogar schon seit

1924. Es ist das älteste erhaltene Essener Lichtspielhaus. Wegen der Sanierung des Glückauf-Hauses war der Spielbetrieb einige Jahre lang ins Weltkulturerbe Zollverein ausgelagert. Doch voraussichtlich kann es im Jahr 2008 wieder eröffnet werden. Auch dieses Lichtspielhaus hat dann seine Existenz der Initiative von engagierten Filmfreunden und Firmen zu verdanken.

Jedes dieser drei Kinos in ehemaligen Essener Vorstädten wurde als Filmkunsttheater sorgfältig im 50er-Jahre-Stil renoviert (1980, 1991, 1995), der Überzeugung folgend, dass Filmkultur auch immer mit Kinokultur verbunden ist.

Die Galerie Cinema, Essens (und Nordrhein-Westfalens) ältestes Filmkunst- und Programmkinos, wurde 1971 eröffnet. Die Essener Filmkunsttheater werden seit Jahren regelmäßig vom Bundesministerium des Innern und vom Land Nordrhein-Westfalen für ihre „herausragenden Jahresprogramme“ ausgezeichnet. Sie sind Mitglieder bei Europa Cinema, der Arbeitsgemeinschaft Kino und

der Gilde Deutscher Filmkunsttheater.

Von einstmalen 20 Kinos in der Innenstadt Essens existiert außer dem CinemaxX nur noch die Lichtburg. Ein von vielen Initiativen verfochtener und von breitem öffentlichem Interesse und ebensolchem Medienecho getragener jahrelanger Kampf um den Erhalt dieser Kinokrone hat dazu geführt, dass die Zukunft der 1928 eröffneten Lichtburg als Kino gesichert werden konnte.

Nachdem der Filmopalast ein Jahr lang sorgfältig renoviert und restauriert sowie film- und bühnentechnisch auf den neuesten Stand gebracht wurde, erstrahlt er seit März 2003 wieder im alten Glanz.

Über Jahrzehnte fanden hier hunderte Premieren, Filmgalas, nationale und weltweite Uraufführungen statt. Nationale und internationale Stars gaben sich die Klinke in die Hand und begeisterten die Massen, unter ihnen u.a. Gary Cooper, Romy Schneider, Pierce Brosnan, Wim Wenders, Götz George oder Tom Tykwer. Seit April 1998 wird die Lichtburg ebenfalls von Marianne Menze und Hanns-

Peter Hüster mit ihrem Team betrieben.

### **Filmtheaterbetriebe Hanns-Peter Hüster**

Bernhard Wilmer  
Steeler Straße 208-212  
45138 Essen  
Fon + Fax: 0201 275755

### **Der Veranstaltungsort von IndustrieFilm Ruhr '07:**

#### **Filmtheater Eulenspiegel**

Steeler Straße 208-212  
45138 Essen  
Fon: 0201 275555  
Fax: 0201 989074  
Kartenreservierung: 0201 275755  
ÖPNV: Linie 109, Haltestelle „Wörthstraße“

Eröffnet 1955, Filmkunsttheater seit 1980  
400 Plätze, Großbildleinwand  
70 mm-6-Kanal-Stereoton  
Dolby SR, Bühne  
Wurlitzer-Stummfilmorgel  
Kinomuseum

## Historisches Archiv Aral

Die Benzol-Verband GmbH begann als Vorläufergesellschaft der Aral AG bereits Ende der 1920er-Jahre kurz nach Einführung der Marke Aral, ihre Marketingaktivitäten durch Filme zu unterstützen. Bis in die 1930er-Jahre entstanden mehrere technische Lehrfilme. Diese Tradition setzte das Unternehmen in den 1950er-Jahren fort, als neben Lehrfilmen auch abendfüllende Spielfilme produziert wurden. Bis 1970 entstanden ca. 20 Filme unterschiedlicher Länge und Ausführung, die zum Teil auf nationalen und internationalen Filmfestivals prämiert wurden. Seit Mitte der 1950er-Jahre bildete die Kinowerbung, seit den 1960er-Jahren



BV Aral-Tankstelle in Bochum-Hordel um 1955. Im Hintergrund der Förderturm von Zeche Hannibal  
**Foto:** Historisches Archiv Aral

ergänzt durch TV-Spots, einen weiteren Schwerpunkt der Filmproduktionen für das Unternehmen. Das Historische Archiv Aral besitzt mehrere Hundert Filmrollen, vor allem Kopien verschiedener Stufen, aber auch Ausgangs- und Originalmaterialien. Diese liegen aus konservatorischen Gründen als Depositum im Bundesarchiv-Filmarchiv in Koblenz. Im Archiv liegen Video- und Digital-Kopien des Bestandes vor. Daneben existiert eine umfangreiche Sammlung von TV-Mitschnitten und

Aufnahmen von Veranstaltungen des Unternehmens.

Der Filmbestand der Deutsche BP AG, die bis Anfang der 1980er-Jahre einen internen Ausleihdienst betrieb, umfasst etwa 80 Rollen, die im Deutschen Filmmuseum in Frankfurt/Main lagern. Die Sammlung enthält vor allem Lehrfilme zu verschiedenen Stufen der Mineralölherstellung und des Vertriebs. Dazu kommen Filme zur Mineralölwirtschaft, zur Geschichte der Mobilität und zum Motorsport.

### Historisches Archiv Aral

Dr. Dietmar Bleidick  
Wittener Straße 72  
44789 Bochum  
Fon: 0234 338 56 61  
Fax: 0234 338 56 63  
dietmar.bleidick@de.bp.com

## Historisches Archiv der RWE

Das Historische Archiv der RWE AG besteht seit 1996 und umfasst in erster Linie Akten, Druckschriften, Sammlungsgut und Fotos des Unternehmens, des Rechtsvorgängers Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk AG, der RWE Energie AG und weiterer ehemaliger Tochtergesellschaften. Daneben verfügt das Archiv über einen kleinen Bestand an Filmen und Videos, der rund 300 Titel in den Formaten 35 mm, 16 mm, 8 mm, U-Matic, Betacam, VHS, DVC-Pro und DVD umfasst. Die fast ausnahmslos aus der Zeit nach 1945 stammenden Filme decken ein breites Themenspektrum ab: Filme des Unternehmens und seiner Tochtergesellschaften berichten zum



Seit Ende der 1920er-Jahre warb RWE mit großen Leuchtbuchstaben. Blick auf das erste RWE-Kraftwerk, die so genannte Stammzentrale, am Viehofer Platz in Essen, 1930 Foto: Historisches Archiv der RWE AG

Beispiel über Kraftwerksbauten, Braunkohlenbergbau, Stromanwendung und Unternehmensereignisse. Daneben verfügt das Archiv über zahlreiche Filme anderer Stromversorger, elektrotechnischer Unternehmen und von Gemeinschaftsorganisationen der Branche. Sie thematisieren unter anderem Strukturen und Funktionen der Elektrizitätswirtschaft, die Anwendung von Strom in Haushalt und Landwirtschaft und die Nutzung der Kernenergie.

Die 16 mm- und 35 mm-Filme sind in großen Teilen abgetastet; die Filme und Teile der Videos sind über eine Liste erschlossen.

### Historisches Archiv der RWE AG

Hans-Georg Thomas

Opernplatz 1

45128 Essen

Fon: 0201 12-15360

[hans-georg.thomas@rwe.com](mailto:hans-georg.thomas@rwe.com)

## Der Filmbestand im Historischen Archiv Krupp

Als ältestes Unternehmensarchiv in Deutschland ist das im Jahr 1905 gegründete Historische Archiv Krupp in besonderem Maße bestrebt, die Vielfalt der historischen Quellen aus der Familie Krupp und dem früheren Krupp-Konzern zu sichern.

Hierzu gehören auch die historischen Filme. Von 1913 bis 1945 produzierte das Unternehmen in seiner Kinematographischen Abteilung Filme für den Eigenbedarf wie auch für fremde Auftraggeber.

Filmaufnahmen bei Krupp, 1960  
Foto: Historisches Archiv Krupp



Der vorhandene Filmbestand wurde jedoch 1943 zusammen mit der zugehörigen schriftlichen Überlieferung durch Luftangriff zerstört. Es blieben nur einige besonders wichtige Filme erhalten, die glücklicherweise ausgelagert worden waren.

Seit den 1950er-Jahren wurden Filme über Krupp ganz überwiegend durch fremde Produzenten hergestellt. So liegen im Archiv Überblicksfilme über den Gesamtkonzern ebenso vor wie Spezialtitel aus den Konzernunternehmen, z.B. der Widiafabrik.

Hinzu kommen als Folge von Angliederungen bzw. Fusionen Filme von lange Zeit selbstständigen Unternehmen, so des „Bochumer Vereins“, die in die Zeit vor 1945 zurückreichen, sowie der Firma Koppers aus der Zeit seit den 1950er-Jahren.

Der Filmbestand im Historischen Archiv Krupp umfasst heute etwa 450 Titel mit mehr als 2.000 Rollen. Hinzu kommen rund 700 Videos aus den letzten zwanzig Jahren, wobei es sich bei dem weitaus überwiegenden Teil um Mitschnitte von Fernsehproduktionen zum Thema Krupp

handelt. Die ältesten Filme im Krupp-Archiv stammen aus den 1920er-Jahren, einige von ihnen enthalten jedoch kurze Ausschnitte aus früheren Produktionen.

Das älteste dieser Filmdokumente zeigt Kaiser Wilhelm II. beim Begräbnis von Friedrich Alfred Krupp 1902 in Essen.

Inhaltlich decken die Filme ein weites Spektrum ab. Zu finden sind neben Imagefilmen Arbeiten über die Produktion, die Beteiligung an Messen, den Bau und die Einweihung neuer Werke oder den Ablauf von Jubilarfeiern.

Im Rahmen eines Sonderprojekts wurde der Filmbestand des Historischen Archivs Krupp langfristig gesichert und erschlossen.

**Historisches Archiv Krupp  
Alfried Krupp von Bohlen und  
Halbach-Stiftung**

PD Dr. Ralf Stremmel  
Villa Hügel, Hügel 1  
45133 Essen  
Fon: 0201 188-4821

## Der Filmbestand im HOCHTIEF Unternehmensarchiv

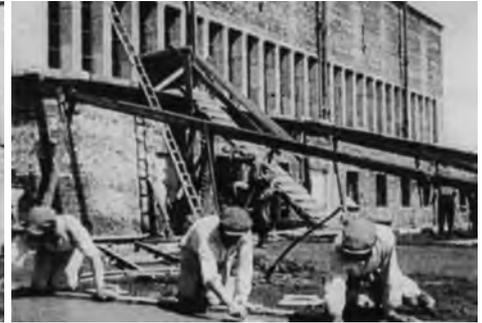
Das Unternehmensarchiv von HOCHTIEF verfügt über einen Bestand von ca. 100 Filmrollen.

Der früheste Film ist ein Einzelstück aus dem Jahre 1937 mit Aufnahmen zum Autobahnbau Gießen-Frankfurt.

Der nächste Film stammt aus dem Jahr 1949 und behandelt am Beispiel Hamburg das Thema Trümmeraufbereitung. Gezeigt wird, wie die Menschen die Stadt aufräumten, die Trümmer in einer Schuttauflbereitungsanlage wieder zu Baumaterial verarbeiteten oder das wirklich Unbrauchbare auf große Halden vor der Stadt transportierten.

Auch die Entschärfung und Entsorgung von Blindgängern wird ausführlich dargestellt.

In den fünfziger Jahren wird die filmische Überlieferung dichter, beschränkt



Historische Bauprojekte der HOCHTIEF Fotos: HOCHTIEF Unternehmensarchiv

sich aber noch überwiegend auf den Inlandsbau, obwohl HOCHTIEF bereits kurz nach dem Krieg wieder Auslandsbauten ausführte. Unter diesen Filmen finden sich nur vereinzelt Tonfilme, ein Großteil

ist noch stumm. Der Bau bedeutender HOCHTIEF-Projekte, wie die letzten Bauarbeiten zur Wiederherstellung der Wiedbachtalbrücke (1952-1953), das Trockendock der Nordseewerke in Emden

(1953-1954), die zweite Baustufe der Talsperre Schwammenauel (1955-1959) oder das Mannesmannhochhaus Düsseldorf (1957) wurden so dokumentiert. Das erste – 1956 – filmisch festgehaltenes Auslandsprojekt ist das Wasserkraftwerk Sariyar/Türkei (1952-1956).

Die meisten Filme entstanden in den 1960er-Jahren. Der Themenschwerpunkt liegt nun auf den Auslandsbauten. So gibt es einen Film über das wahrscheinlich berühmteste Bauprojekt von HOCHTIEF: die Versetzung der Felsentempel von Abu Simbel (1964-1968).

Aber auch über weniger Aufsehen erregende Bauten liegen Filme vor. „Zum Beispiel Mahipar“ berichtet von den überaus hohen logistischen Anforderungen beim Bau einer Wasserkraftanlage in Afghanistan (1965-1969), und ein weiterer Film informiert über die Besonderheiten beim Bau der Tonkoli-Kono-Road in Sierra Leone (1965-1967). Im Film festgehalten wurden neben diesen großen Auslandsbauten wegweisende inländische Projekte, so der Bau des Fernmeldeturms Berlin

(1961-1962), des damals höchsten Stahlbetonturms in Deutschland.

In den 1970er- und 1980er-Jahren überwiegen weiterhin die Filme über Auslandsbauten.

Viele heute berühmte HOCHTIEF-Projekte wurden festgehalten: Talsperre Wadi Jizan/Saudi Arabien (1967-1970), Tarbela Staudamm/Pakistan (1969-1979), Brücke über den Bosphorus/Türkei (1969-1973) und der Flughafen Jeddah/Saudi Arabien (1974-1981), der wegen seiner Terminals in Form von Beduinenzelten Furore machte und lange Zeit der größte Bauauftrag von HOCHTIEF war.

Besonderen Wert legte man offenkundig auf die Darstellung von Kernkraftwerksbauten im In- und Ausland: Im Bestand befinden sich darüber immerhin sechs Filme, der älteste stammt aus dem Jahr 1967 und behandelt den Bau des Kraftwerks Lingen, der jüngste den „Schnellen Brüder Kalkar“ aus dem Jahr 1986. Diese Filme dokumentieren neben den bautechnischen Veränderun-

gen in fast zwanzig Jahren auch den Umgang mit dem Thema „Kernkraftwerke“.

Ebenfalls aus den 1980er-Jahren stammt ein erster Jubiläumsfilm über HOCHTIEF: 1986 feierte das Unternehmen sein 110-jähriges Bestehen.

Danach lösen Videofilme mehr und mehr die Azetatfilme ab. Diese neueren Filme behandeln überwiegend technisch anspruchsvolle Inlandsbauten. Außerdem gibt es jetzt auch Filme zu Themen „Rund ums Bauen“, so ein Beitrag zum Begriff „Systemführer“ oder eine Reportage über HOCHTIEF in den neuen Bundesländern. Die Video-Sammlung wird ständig erweitert.

### **HOCHTIEF Unternehmensarchiv**

Dr. Birgit Siekmann

Opernplatz 2, 45128 Essen

Fon: 0201 824-1934

[birgit.siekmann@hochtief.de](mailto:birgit.siekmann@hochtief.de)

## Kinemathek im Ruhrgebiet

### FilmArchiv für die Region

Was erfährt man von der Geschichte einer Stadt, einer Landschaft, einer Region aus den über sie entstandenen und überlieferten Film- und Videodokumenten? Dieser Frage geht die Kinemathek im Ruhrgebiet als Forschungs- und Dokumentationseinrichtung seit nunmehr über 20 Jahren nach. Sie definiert ihr Arbeitsgebiet daher zunächst nicht film-spezifisch, sondern geografisch. Ihr Tätigkeitsfeld orientiert sich dabei an der historischen Entwicklung der (Schwer-)Industrie und ist im Wesentlichen iden-

Kino-Anzeige „Z. III“  
aus: Herner Anzeiger vom  
22. September 1909/Stadtarchiv Herne



tisch mit dem Verbandsgebiet des Regionalverbandes Ruhr.

Eine Gesamtfilmografie Ruhrgebiet versammelt seit 1976 die Ergebnisse filmografischer und filmhistorischer Recherchen im In- und Ausland. Ziel ist die Erfassung aller je in dieser Region gedrehten Film- sowie aller wichtigen Video- und Fernsehproduktionen mit detaillierten und verlässlichen filmografischen Daten, ergänzt um biografische Daten zu Regisseuren und Autoren. Erfasst werden auch Informationen zu (hier je ansässigen) Produktions- und Verleihfirmen sowie die Produktionen begleitende schriftliche Dokumente.

Ihre Sammlungen bilden ein regionales Filmarchiv für die Industrielandschaft zwischen Rhein, Ruhr und Lippe.

Die Sammlungstätigkeit der vielfältig, jedoch nicht aus öffentlichen Etats unterstützten Kinemathek im Ruhrgebiet ist darauf ausgerichtet, die je zeitspezifischen Bilder (aus/von) der Industrieregion Ruhrgebiet, auch exemplarisch verstanden im Sinn einer regionalen

Filmgeschichtsschreibung, an einem Ort in der Region qualifiziert zu versammeln, zu sichern, zu erschließen und weitestmöglich (wieder) zugänglich zu machen. Sie konzentriert sich dabei vornehmlich auf die Filmtitel, die bislang noch nicht in einem deutschen Filmarchiv als gesichert und zugänglich gelten können. Thematische Schwerpunkte des 1988 mit Hilfe der Kulturstiftung Ruhr begonnenen Aufbaus der Filmsammlung liegen auf der Industrie- und Sozialgeschichte, der Geschichte der Arbeiterbewegung, den politischen Bewegungen seit den 60er-Jahren (Friedensbewegung, Ostermärsche u.a.), den sozialen Kämpfen der 70er- und 80er-Jahre (Arbeitersiedlungsinitiativen, Hausbesetzungen), der Geschichte des dokumentarischen Films, des Amateurfilms, der filmischen Selbstdarstellung der Region und ihrer Städte sowie der Entwicklung des Industriefilms.

Von im Ruhrgebiet lebenden und arbeitenden Filmautoren entstehen umfassende Werksammlungen. Produktions-

unterlagen, Drehbücher u.ä. Zeugnisse hier realisierter Produktionen bilden einen weiteren Sammlungsbestand. Darüber hinaus werden Dokumente der Geschichte des Kinos und der Filmdistribution im Ruhrgebiet in einem Sonderbestand zusammengetragen (Stand- und Aushangfotos, Plakate, sonstige Werbemittel).

Zurzeit umfasst die Filmsammlung etwa 1400 Titel in den Formaten 8mm, 9,5 mm, 16 mm und 35 mm sowie mehrere hundert Video-Bänder und -Kassetten in unterschiedlichsten Formaten.

### **Kinemathek im Ruhrgebiet FilmArchiv für die Region**

Paul Hofmann

Amtsgerichtsstraße 32

47119 Duisburg

Fon: 0203 89903

Fax: 0203 88309

kinemathek-im-ruhrgebiet@web.de

## Landschaftsverband Rheinland Rheinisches Industriemuseum Archiv St. Antony-Hütte

1995 übernahm das vom Landschaftsverband Rheinland getragene Rheinische Industriemuseum Oberhausen das Archiv St. Antony-Hütte von der MAN Gutehoffnungshütte AG. Entstanden war das Archiv 1969 nach einer Umstrukturierung des Gutehoffnungshütte-Konzerns, um dort die historische Überlieferung der „Gutehoffnungshütte Sterkrade AG“, in der die Betriebe der Gutehoffnungshütte im Ruhrgebiet zusammengefasst wurden und die später zum Unternehmensbereich Sterkrade der MAN AG wurde, zu sammeln. Bis dahin hatte das Unternehmen das so genannte „Historische Archiv der Gutehoffnungshütte“ geführt, das mittlerweile bei der Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv zu Köln untergebracht ist.

Der zeitliche Schwerpunkt der Archivalien in der St. Antony-Hütte liegt auf



St. Antony-Hütte, Oberhausen, Reproduktion 1939 einer Vorlage um 1860 Foto: LVR/RIM/Archiv St. Antony-Hütte

der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Doch gibt es auch ältere Materialien aus der Provenienz der früheren Konzernmutter. Wertvollster Teil des Bestandes ist das Negativarchiv der Fotoabteilung der Gutehoffnungshütte, das bis zur Gründung 1889 zurückreicht.

Die Filmüberlieferung des Archivs konzentriert sich auf die Zeit nach 1945. Es handelt sich um etwa 200 Filme bis zur Mitte der 1980er-Jahre. Zumeist sind sie im Auftrag der „Gutehoffnungshütte Sterkrade AG“ bzw. ihrer Nachfolgerin entstanden und stellen das Werk bzw. einzelne ihrer Erzeugnisse vor. Das inhaltliche Spektrum der Filme ist groß. So gibt es Filme zu Bergbauanlagen, zum Bau von Docks, Atomkraftwerken und Hochbauten sowie zum Maschinen- und Anlagenbau.

Auch einzelne Fremdproduktionen sind überliefert. Vorhanden sind zumeist 16 mm- bzw. 35 mm-Kopien der Filme, seltener auch Negative. Zu einzelnen Filmen existieren zusätzlich Sprach- und Geräuschaufnahmen auf Magnetband.

Im Archiv steht ein 16 mm-Schneidetisch zur Sichtung zur Verfügung. Ergänzt wird der Bestand durch eine Vielzahl von Videoaufnahmen ab dem Ende der 1970er-Jahre.

Neben dem Filmbestand des Archivs St. Antony-Hütte befinden sich noch ca. 80 weitere Filme unterschiedlicher Herkunft in der Sammlung des Rheinischen Industriemuseums.

**Landschaftsverband Rheinland  
Rheinisches Industriemuseum Oberhausen**

**Archiv St. Antony-Hütte**

Rudolf Kania  
Hansastraße 20  
46049 Oberhausen,  
Fon: 0208 8579-133

## Der Filmbestand des Mannesmann-Archivs

Das Mannesmann-Archiv besitzt neben einem umfangreichen Bestand von Schrift-, Foto- und Tondokumenten, Plänen und musealen Gegenständen auch eine ungewöhnliche Sammlung von mehr als 10 000 Filmrollen.

Dabei handelt es sich zum überwiegenden Teil um Zeugnisse des intensiven Filmschaffens der Mannesmann AG, die das Medium Film sowohl intern, z. B. in der Aus- und Weiterbildung als Lehrfilm sowie etwa zur Überbrückung der Zeit der Stimmenauszählung in den Haupt- und Betriebsversammlungen, als auch extern, z. B. zur Kundenwerbung und sogar als Vorfilm im offiziellen Kinopro-



Filmrollen im Mannesmann-Archiv Foto: Mannesmann-Archiv

gramm sowie als Verleihfilm in Schulen u. a. öffentlichen Bildungseinrichtungen, eingesetzt hat. Zum anderen existieren Auftragsarbeiten von Mannesmann-Tochtergesellschaften – auch, wie bei der Demag AG, aus der Zeit vor ihrer Zugehörigkeit zum Mannesmann-Konzern. Zu den herausragenden Werken des Bestandes gehört vor allem der Film „Mannesmann“ (1937) von Walter Ruttmann, der 1937 auf der Biennale von Venedig als bester Kulturfilm und auf der Weltausstellung von 1937/38 in Paris mit der Goldmedaille ausgezeichnet wurde. Zum Bestand gehört auch „Stählerne Adern“ (1956) von Hugo Niebeling, der erste Nachkriegsfilm, der u. a. 1956 einen Bundesfilmpreis, das Filmband in Gold und 1960 den Grand Prix des ersten Internationalen Industriefilm-Festivals in Rouen erhielt, sowie „Stahl – Thema mit Variationen“ (1960), gleichfalls von Niebeling, mit der elektronischen Musik von Oscar Sala. Dieser experimentelle Kurzfilm erhielt höchste nationale und internationale Auszeichnungen, zuletzt anlässlich

der documenta in Kassel 1997 den Grand Prix in Gold als bester Industriefilm der Jahre 1957-1997 – beide Filme sind vor kurzem mit finanzieller Förderung des Landes konservatorisch behandelt worden.

„Alvorada – Aufbruch in Brasilien“ (1961), auch er von Hugo Niebeling gestaltet, errang sogar die bisher höchste Ehrung, die je einem deutschen Wirtschaftsfilm zuteil wurde, nämlich die Nominierung für einen Oscar der amerikanischen Academy of Motion Picture Arts and Sciences, Los Angeles.

Die Filme des Bestandes weisen alle gängigen Formate auf.

Außerdem gibt es einen nach hunderten zählenden Bestand von Videofilmen. Einige von ihnen sind originär als Video entstanden, haben also kein (Azetat-) Filmmaterial als Vorlage mehr, wie z. B. „Power Of Change“, der 1994 als bester europäischer Wirtschaftsfilm ausgezeichnet wurde.

Die Videokassetten werden in einem Magazin mit normalem Raumklima in Mül-

heim a. d. Ruhr aufbewahrt, die Azetatfilme in einem speziellen Magazin mit optimalem Lagerklima (6 °C bei 24 % rel. Luftfeuchtigkeit) in Düsseldorf.

Sowohl im Mannesmann-Archiv als auch im Filmlager stehen Geräte zur Sichtung und Auswertung zur Verfügung.

Alle Filme können – im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten – auf Antrag der Forschung zugänglich gemacht werden.

### **Mannesmann-Archiv**

Prof. Dr. Horst A. Wessel

Wiesenstraße 36

45473 Mülheim an der Ruhr

Fon: 0208 458-1666

info@mannesmann-archiv.de

## Regionalverband Ruhr

Der Regionalverband Ruhr (RVR) ist die gesetzliche Klammer des Ruhrgebiets und leistet als größter regionaler Verband in Europa seit dem Jahr 1920 unverzichtbare Dienste für die Weiterentwicklung des Reviers im Strukturwandel. Dem RVR gehören die elf kreisfreien Städte Bochum, Bottrop, Duisburg, Dortmund, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen sowie die Kreise Ennepe-Ruhr, Recklinghausen, Unna und Wesel an. Zu seinen wichtigsten Aufgaben gehören: Erstellen von Masterplänen als Planungs- und Entwicklungskonzepte zur Regionalentwicklung des Verbandsgebiets sowie Landschaftsplanung, Sicherung von Freiflächen, Vorhaltung von Freizeitangeboten, Abfallentsorgung sowie Regional-, Kultur- und Tourismus- und Standortmarketing.



Verbandsgebäude des RVR an der Kronprinzenstraße in Essen Foto: RVR-Archiv

Der RVR ist außerdem maßgeblicher Gesellschafter zahlreicher regionaler Dienstleistungsunternehmen in den Bereichen Umwelt, Kultur und Tourismus. Erneut beteiligt sich der RVR als Mitveranstalter und -organisator an IndustrieFilm Ruhr. Im Rahmen der regionalen Öffentlichkeitsarbeit und Landeskunde trägt er dazu bei, Kenntnisse und Wissen über das Ruhrgebiet und seine Geschichte zu verbreiten und zu vertiefen, vor allem auch, um ein realistisches Bild von der Region zu zeichnen, das Profil der Region zu schärfen und die Identifikation

der Bevölkerung mit ihrer Heimat zu stärken.

Seit seiner Gründung unter dem Namen Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR) ist eine umfangreiche Bibliothek entstanden, die auch der Öffentlichkeit zur Verfügung steht.

Diese Spezialbibliothek weist inzwischen einen Bestand von ca. 75.000 Medien auf, die sich aus 60% Fachliteratur und 40% Ruhrgebietsliteratur zusammensetzen. Das Angebot wird durch 220 Zeitschriften der verschiedensten Fachrichtungen ergänzt.

Der RVR besitzt ebenfalls eine umfangreiche Sammlung von Fotografien des Ruhrgebiets. Darüber hinaus sind 116 historische Filme zur Region im RVR archiviert.

### **Regionalverband Ruhr**

Referat Strategische Entwicklung,  
Redaktion und Presse

Kronprinzenstraße 35, 45128 Essen

Fon: 0201 2069-0, Fax: 0201 2069-500

[www.rvr-online.de](http://www.rvr-online.de), [info@rvr-online.de](mailto:info@rvr-online.de)

## Der Filmbestand im Stahlinstitut VDEh

Das Stahlinstitut VDEh ist einer der ältesten technischen Vereine in Deutschland.

1860 als Technischer Verein für das Eisenhüttenwesen gegründet, führte er von 1880 bis 2002 den Namen Verein Deutscher Eisenhüttenleute (VDEh).

Die Wirtschaftsvereinigung Stahl hat ihren Ursprung in der Gründung des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller 1874.

In beiden Institutionen hat sich seitdem ein historisch interessanter Aktenbestand angesammelt. Allerdings gibt es kein eigenständiges Archiv.

Basierend auf einigen Filmen aus den 1930er-Jahren wie „Der Eisenwald“ und „Metall des Himmels“ baute die Beratungsstelle für Stahlverwendung – eine



Stahl-Zentrum in Düsseldorf. Foto: VDEh

Untergliederung der Wirtschaftsvereinigung Stahl – ihren Filmbestand nach dem Krieg und verstärkt ab 1957 gezielt aus. Dieser sollte insbesondere im Ausbildungsbereich eingesetzt werden, aber auch der Information der Öffentlichkeit dienen. Naturgemäß ist die Großzahl der Filme heute nur noch oder gerade aufgrund ihres Alters von historischem Interesse.

Thematisch befassen sich die Filme im Wesentlichen mit der Herstellung von

Stahl, vom Hüttenwerk bis hinunter zur Darstellung einzelner Produktionsverfahren mit dem Werkstoff Stahl, seinen vielfältigen Eigenschaften und seiner breiten Anwendungspalette.

Einige Titel mögen dieses beispielhaft belegen: „Am Feuerstrom des Eisens“, „Vom Erz zum Stahl“, „Tiegelgußstahl – Wiege des Edelstahls“, „Stahl aus dem Thomas-Konverter“, „Stahlerzeugung nach dem Sauerstoff-Aufblasverfahren“, „Drahtstrasse für hochlegierte Werkstoffe“, „Ein Hüttenwerk in der Wüste“, „Wärmebehandlung von Stahl“, „Die Umwandlung der Kohlenstoff-Stähle“, „Offshore '85 – Bauen mit Stahl“, „Wir zeigen Profil“, „Christus-Pavillon zur Expo 2000“.

### Stahlinstitut VDEh

Ulrike Stellmacher  
Sohnstraße 65  
40237 Düsseldorf  
Fon: 0211 6707-460  
ulrike.stellmacher@vdeh.de

## Zum Filmbestand im ThyssenKrupp Konzernarchiv

Das ThyssenKrupp Konzernarchiv übernimmt und archiviert die Unterlagen der ThyssenKrupp AG als Holding sowie ihrer Tochtergesellschaften und bewahrt zudem das historisch relevante Archivgut des ehemaligen Thyssen-Konzerns, seiner Vorgänger- und Tochtergesellschaften auf.

Neben Schriftgut, Fotodokumenten und verschiedenen Sammlungsbeständen verfügt das ThyssenKrupp Konzernarchiv



Der Industriekaufmann und passionierte Fotograf Bernd König (\*1924) hatte 1955 den ersten Farbfilm der August Thyssen-Hütte AG gedreht. Hier zu sehen bei Filmaufnahmen des neuen Kaltwalzwerks, 1957  
Foto: ThyssenKrupp Konzernarchiv

über einen umfangreichen audiovisuellen Bestand, der in einem eigenen gesonderten, klimatisierten Magazin gelagert wird. Der Bestand umfasst Tondokumente (Schallplatten, Tonbänder etc.), Videos diverser Formate, etwa 1.200 Filmrollen in den Formaten 16 und 35 mm, aber auch 5 8 bzw. 8 mm sowie mittlerweile auch DVDs.

Das zur Sichtung notwendige technische Equipment mit verschiedenen Videoabspielgeräten (VHS, U-Matic, Betacam SP) und Schneidetischen für 16 mm- und 35 mm-Filmmaterial ist im ThyssenKrupp Konzernarchiv vorhanden.

Mit wenigen Ausnahmen aus den 1920er- und 1930er-Jahren setzt die Filmüberlieferung in den 1950er-Jahren ein und reicht bis in die 1990er-Jahre.

Während zu Beginn der Schwarz-Weiß-Film dominierte, wurde ab Mitte der 1950er-Jahre vermehrt und dann ab den 1960er-Jahren fast ausschließlich in Farbe produziert.

Das Themenspektrum der Industriefilme ist in die sich zum Teil überschneidenden

Kategorien Image-, Werbe-, Dokumentar- und Sozialfilm zu fassen. Neben Repräsentationsfilmen, die das Unternehmen porträtieren und häufig auf Hauptversammlungen uraufgeführt wurden, finden sich in der Filmsammlung Jubiläumsfilme, die die jeweilige Unternehmensgeschichte anlässlich eines Firmenjubiläums präsentieren.

Vertreten sind darüber hinaus zum Teil mehrsprachige Produktionen für Messen und Ausstellungen im In- und Ausland ebenso wie Filme zu Betriebs- und Produktionsabläufen, zu Inbetriebnahmen von Anlagen, zur Arbeitssicherheit, zur Berufsausbildung, zu sozialen Ereignissen und aus dem Bereich der Forschung. Zu zahlreichen Industriefilmen sind im Konzernarchiv auch die entsprechenden Produktionsakten überliefert, die die Entstehungs- und Verbreitungsgeschichte des jeweiligen Films dokumentieren. Die Filmsammlung ist bis auf Vormaterial und Schnittreste inhaltlich und formal erschlossen und über ein Datenbankprogramm zu recherchieren.

Eine Sichtung dieser audiovisuellen Überlieferung für wissenschaftliche und kulturelle Zwecke ist nach vorheriger schriftlicher Anfrage möglich.

Die Benutzung kann auf die Sichtung von Videokopien beschränkt werden, wenn dies aus konservatorischen Gründen notwendig ist.

Die filmische Überlieferung aus den 1950er-Jahren ist schon dokumentiert im Bestandsverzeichnis „Industriefilm des Ruhrgebiets 1948-1959. Filme aus Wirtschaftsarchiven im Ruhrgebiet“ (Klartext-Verlag Essen 2003).

### **ThyssenKrupp Konzernarchiv**

Prof. Dr. Manfred Rasch

Astrid Dörnemann, M. A.

Postfach

47161 Duisburg

Fon: 0203 52-66822

Fax: 0203 52-66825

[konzernarchiv@thyssenkrupp.com](mailto:konzernarchiv@thyssenkrupp.com)

[www.thyssenkrupp.com](http://www.thyssenkrupp.com)

Benutzung nach vorheriger schriftlicher Anfrage und Genehmigung.

## Der Filmbestand im Thyssen-Krupp Konzernarchiv, Außenstelle Hoesch-Archiv

Der Filmbestand umfasst insgesamt 496 Filmrollen in den Formaten 8, 16 und 35 mm. Als gestaltete und vertonte Fassungen mit Vor- und Abspann und damit als eigenständige Filme lassen sich davon lediglich 126 Rollen bezeichnen. Daneben beinhaltet der Bestand zahlreiche Filmrollen der Lichtbild- und Filmstelle der Hoesch AG mit unvertonten, häufig sehr kurzen Dokumentationen zu betrieblichen, in der Regel technischen Prozessen, die im weitesten Sinne der Kategorie des Forschungsfilms zuzuordnen sind. Weitere Filmrollen enthalten Schnittreste, Kopien bzw. Teilkopien sowie Bild- und Ton-Negativmaterial der vorhandenen Filme.

Mit einigen wenigen Ausnahmen wurden die Filme nach dem Zweiten Weltkrieg hergestellt. Ein herausragendes Beispiel für die frühe Filmproduktion ist



Elektronische Rechenanlage der ‚Zentralen Datenverarbeitung Hoesch‘ 1961<sup>47</sup>  
**Foto:** Erich Kreuzner/Thyssen-Krupp Konzernarchiv, Außenstelle Hoesch-Archiv, Dortmund

der 1927 gedrehte Unfallschutz-Film „Kamerad, hab’ Acht“ der Fotostelle der Eisen- und Stahlwerk Hoesch AG. Die Filmüberlieferung stammt vor allem

von der Hoesch AG bzw. ihren Vorläufergesellschaften, die seit Anfang der 1950er-Jahre zunächst die sozialen Einrichtungen dokumentieren ließen. In den folgenden Jahrzehnten trat die Darstellung technischer Abläufe in den Vordergrund. Die Konzeption und die Herstellung von Werbe- und Imagefilmen erfolgte in der Regel von externen Produktionsgesellschaften. Der Zusammenschluss der Hoesch AG und der Konklinjke Nederlandsche Hoogovens en Staalfabrieken NV zur Estel NV 1972 dokumentiert sich auch in dem Filmtitel „Estel ist mehr als Stahl“ (1976) sowie in den Filmen des Filmdienstes Hoogovens Ijmuiden „Blick auf Stahl. Ein Informationsfilm über Stahlerzeugung“ (1972) und „Zo maar Noord-Holland“ (1970er-Jahre). Nach der Auflösung des Estel-Konzerns 1982 und der zwei Jahre später erfolgten Einbringung des Stahlbereichs in die Hoesch Stahl AG entstanden Mitte der 1980er-Jahre zum Teil mehrsprachige Imagefilme „Hoesch: Auf den Märkten der Zukunft“ (1985), „Hoesch

Rohr. Hoesch Pectal. Qualität ist kein Zufall. Hoesch Pectal. Quality by Design" (1985) oder „Hoesch Stahl“ (1987). Ende der 1980er-Jahre lösen Videoproduktionen die klassischen Trägermaterialien des 16 und 35 mm-Farb- bzw. Schwarz-Weiß-Films ab; die Fusion zwischen Hoesch AG und Fried. Krupp AG zur Fried. Krupp AG Hoesch Krupp 1992 markiert das Ende der Filmüberlieferung. Zu wenigen Filmen existiert eine ergänzende Aktenüberlieferung, darunter die Jahresberichte der Lichtbild- und Filmstelle der Hoesch AG aus den 1960er-Jahren und einige Drehbücher.

Den Filmbestand ergänzen 370 Videokassetten in den Formaten VHS, Video 2000, U-Matic und Betacam. Der Schwerpunkt liegt hier in der Dokumentation von Fernsehsendungen zur Hoesch AG und Fried. Krupp AG Hoesch-Krupp zwischen Mitte der 1980er- und Mitte der 1990er-Jahre. Außerdem existieren zu einigen Filmen Videokopien.

Die Filmsammlung ist formal und inhaltlich erschlossen. Eine Sichtung für wissen-

schaftliche Zwecke ist nach vorheriger schriftlicher Anfrage möglich. Die Benutzung kann auf Videokopien beschränkt werden, wenn dies aus konservatorischen Gründen notwendig ist.

Literatur:

Manfred Rasch u. a. (Hg.): Industriefilm 1948-1959. Filme aus Wirtschaftsarchiven im Ruhrgebiet, Essen 2003.

**ThyssenKrupp Konzernarchiv,  
Außenstelle Hoesch-Archiv**

Prof. Dr. Manfred Rasch  
Astrid Dörnemann, M. A.  
Eberhardstr. 12

44145 Dortmund

Fon: 0231 844-2008

Fax: 0231 844-2341

konzernarchiv@thyssenkrupp.com

Benutzung nach vorheriger schriftlicher  
Anfrage und Genehmigung.

## Verkehrshistorische Arbeits- gemeinschaft EVAG e.V. Der Filmbestand der Essener Verkehrs-AG

Die Essener Verkehrs-AG betreibt seit 1893 – ab 1895 unter der Firma Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG, Abteilung Essener Straßenbahnen, 1954 umbenannt in Essener Verkehrs-AG (EVAG) – den öffentlichen Personen-Nahverkehr im Stadtgebiet von Essen, ab 1893 mit Straßenbahnen, ab 1925 mit Omnibussen und ab 1977 mit U-Stadtbahnen. Zur Pflege des historischen Erbes des Unternehmens gründete sich 1988 die Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V. (VHAG-EVAG). Sie nahm die Bestände an Büchern, Akten, Fotos und Filmen in Verwahrung und Pflege, die für den unmittelbaren Geschäftsbetrieb entbehrlich waren. Die Bestände sind derzeit größtenteils noch unerschlossen, stehen aber bei Anfragen aus dem

Unternehmen und aus der Öffentlichkeit – soweit technisch möglich – zur Auswertung zur Verfügung.

Darüber hinaus gibt die VHAG ihre geschichtlichen Kenntnisse für Projekte der EVAG-Öffentlichkeitsarbeit und anderer interessierter Stellen weiter. Sie ergänzt die Sammlungen durch aktuelles Foto- und Datenmaterial sowie Broschüren und Bücher, in geringem Umfang auch Video- und DVD-Aufnahmen.

Der übernommene Filmbestand aus den früheren Lagerkellern der EVAG umfasst nur dreizehn Filmrollen, ausschließlich im Format 16 mm. Es handelt sich nicht um systematisch entstandene Filme mit zusammengehörenden Themen, und die Sammlung ist eher ein Zufallsergebnis, das der Sorgfalt und Vorausschau früherer Mitarbeiter zu verdanken ist.

Der älteste Film aus dem Jahr 1938 zeigt die Essener Straßenbahner auf einem Betriebsfest am Baldeneysee. Er enthält belebte Innenstadtszenen mit Straßenbahnen und Omnibussen bei der Anreise der Belegschaft zum See und zeigt Stra-



Ein Team der Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V. vor dem historischen Triebwagen 144 (ehemals bei den Vestischen Straßenbahnen im Einsatz). Foto: Strötzel/Archiv VHAG-EVAG

ßenbahner bei der Arbeit und beim Feiern.

Ein Zeitdokument ohne Titel zeigt die zerstörte Stadt Essen, zerstörte Straßenbahnen und Szenen aus dem Leben der Stadtbewohner in der schwierigen Nachkriegszeit der Jahre 1945/46. Filmisch dokumentiert finden sich die erste NRW-Verkehrsausstellung im Jahr 1951 sowie Gleisbauarbeiten in einem 1964 neu erbauten Betriebshof. Ein großes Volksfest begleitete die Eröffnung der ersten, noch kurzen U-Bahn-Strecke mit der Station „Saalbau“ im Jahr 1967.

Zwei Titel, „Ordnung oder Unordnung im Verkehr“ (1964) und „Nahverkehr... heute und morgen“ (ca. 1965), stellen die Versuche der 60er-Jahre dar, den anschwellenden Kraftfahrzeugverkehr von den Fahrbereichen der öffentlichen Verkehrsmittel zu trennen und streben an, diesen heute noch aktuellen Gedanken einer breiteren Öffentlichkeit nahe zu bringen. Schließlich gibt es noch einen Lehrfilm für Kraftfahrer mit dem Titel „Sicherheitsabstand“ vom Anfang der 1950er-

Jahre und eine Dokumentation zum 1976er Betriebsjubiläum der Wuppertaler Schwebebahn, einem wohl einzigartigen Verkehrssystem.

**Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft  
EVAG e.V.**

Prof. Dipl.-Ing. Hans Ahlbrecht

Zweigertstraße 34

45130 Essen

Fon: 0201 460477 und 8261810

Mobil: 0172 8263910

Fax: 0201 2379990

[www.vhag-evag.de](http://www.vhag-evag.de)

[info@vhag-evag.de](mailto:info@vhag-evag.de)

## Anmerkungen

### Die Besuchsfahrt des Zeppelin III in das rheinisch-westfälische Industrie-Gebiet

- <sup>1</sup> Diese wie einige weitere technische Details stammen aus einer schriftlichen Auskunft der Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H., Friedrichshafen/Bodensee, vom 26. Januar 1987.
- <sup>2</sup> Vgl. die diversen, unter der Überschrift „Die Fahrt des ‚Zeppelin III‘ ins Industriegebiet“ zusammengefassten Nachrichten der zurückliegenden Tage in: Herner Anzeiger vom 20. September 1909.
- <sup>3</sup> Bekanntmachung des Ersten Bürgermeisters der Stadt Herne, Dr. Büren, vom 17.9.1909, in: Herner Anzeiger vom 20. September 1909.
- <sup>4</sup> Vgl. Wisotzky, Klaus: Vom Kaiserbesuch zum Euro-Gipfel. 100 Jahre Essener Geschichte im Überblick, Essen 1996, S. 48.
- <sup>5</sup> Herner Anzeiger vom 22. September 1909, „Vom Zepelintag in Essen“, „von einem Herner, der dabei war“
- <sup>6</sup> Rhein- und Ruhrzeitung, 62. Jg., Nr. 440, Montag, 20. September 1909, Abend-Ausgabe, Titelseite, „Z.III im Industriegebiet“.
- <sup>7</sup> Ebd.
- <sup>8</sup> Wie Fußnote 1)
- <sup>9</sup> Wisotzky, aao., S. 48.
- <sup>10</sup> Ebd., vgl. auch S. 47.
- <sup>11</sup> Auch für die Deutsche Bioscop Gesellschaft, Berlin,

sind solche Auftragsarbeiten belegt, und da ihr Chefkameramann und Technischer Direktor, der Erfinder und Filmpionier Guido Seeber (1879-1940), kurz zuvor, am 29.8.1909, nachweislich Aufnahmen vom gleichen Luftfahrzeug in Berlin anfertigte, ist nicht auszuschließen, dass der „Großmeister des Trickfilms“, wie ihn Sergej Eisenstein später einmal nennen sollte, auch in Essen selbst hinter der Kamera stand.

### Stählerne Straßen

- <sup>12</sup> Beratungsstelle für Stahlverwendung (Hg.): Stahlverwendung. 5 Jahre Stahlberatung von 1928 bis Anfang 1933, Düsseldorf 1933, S. 1, 9, 72 f.; Beratungsstelle für Stahlverwendung: Verzeichnis der Veröffentlichungen und Lehrmittel, Ausgabe 5, Stand vom 15.12.1955, Düsseldorf 1955, S. 2.; Silke Heimsoth, Manfred Toncourt: Das Stahlinstitut VDEh und seine Filmsammlung, in: Manfred Rasch u. a.: Industriefilm 1948-1959. Filme aus Wirtschaftsarchiven im Ruhrgebiet, Essen 2003, S. 61 f.
- <sup>13</sup> Schreiben Beratungsstelle Stahlverwendung an Ruhrstahl AG Heinrichshütte vom 22.07.1955, in: Thyssen-Krupp Konzernarchiv (TKA) THh/873.
- <sup>14</sup> Amsler, André: „Wer dem Werbefilm verfällt, ist verloren für die Welt“. Das Werk von Julius Pinschewer 1883-1961, Zürich 1997, S. 35; Manfred Rasch: „Film ab!“ Zum Industriefilm des Ruhrgebiets zwischen 1948 und 1959, in: ders., u. a. (Hg.): Industriefilm 1948-1959. Filme aus Wirtschaftsarchiven im Ruhrgebiet, Essen 2003, S. 11-49, hier S. 42 f.
- <sup>15</sup> Unterlagen zur Filmproduktion sind im Archiv der Deutschen Bahn, Berlin, sowie beim Stahlinstitut

VDEh, Düsseldorf, leider nicht überliefert. Bekannt ist neben dem Uraufführungsdatum 21.03.1956 nur noch das Datum einer Rohschnittvorführung: 07.11.1955.

- <sup>16</sup> Siehe dazu seine Filmografie unter [www.filmportal.de](http://www.filmportal.de), [www.filmvevona-z.de](http://www.filmvevona-z.de) und [www.kino.de](http://www.kino.de), Zugriff vom 13.12.2006.
- <sup>17</sup> So wurde u. a. in folgenden Unternehmen gedreht: Hüttenwerk Rheinhausen AG, Ilseder Hütte AG, Ruhrstahl AG Heinrichshütte, Mannesmann-Hüttenwerke AG in Duisburg-Huckingen, Siegener Eisenbahnbedarf AG, Linke-Hofmann-Busch AG, Gußstahlwerk Bochumer Verein AG sowie in den Lokomotivfabriken von Henschel & Sohn GmbH und Fried. Krupp, s. Schreiben Filmstelle der Deutschen Bundesbahn Bundesbahn-Zentralamt Minden an Beratungsstelle Stahlverwendung vom 28.10.1955, Kopie, in: TKA THh/873.

### Nahverkehr... heute und morgen

- <sup>18</sup> Vgl. dazu u. a. die EVAG-Geschäftsberichte 1962, S. 18; dto., 1963, S. 20, 1964, S. 19, 1965, S. 8f.
- <sup>19</sup> Vgl. dazu den Geschäftsbericht 1962 der EVAG, S. 37f + Abb. 1, Karte der „Straßenbahnplanung Essen“ mit vorgesehenen unterirdischen Strecken; Geschäftsbericht 1963 der EVAG, S. 20f, dto. 1964, S. 19.

### B 1-Bereisung

- <sup>20</sup> Über einen ihrer geistigen Väter, den Museumsdirektor Thomas Grochowiak, knüpfte sie auch an die Tradition der 1948 gegründeten Künstlergruppe ‚junger westen‘ an.

- <sup>21</sup> Das 1969 verkündete Manifest der Künstlergruppe B 1 lautete:  
 „B 1 macht objekte, projekte, plastiken, bilder und räume  
 B 1 arbeitet kinetisch und statisch, mobil und stabil  
 B 1 ist produktiv  
 B 1 ist auf fabrikation und industrie eingestellt  
 B 1 spielt und ist immer neugierig  
 B 1 sind 10, die an der B1 leben und die B 1 führt zu B 1  
 Die umwelt an der B 1 wird von B 1 mitgeprägt.“  
 Siehe Katalog zur Ausstellung „B 1“, Schloß Oberhausen, 30.8.-12.10.1969, o.O., o.J. [Oberhausen 1969].

## Im Bruchteil von Sekunden. Die Zentrale Datenverarbeitung Hoesch

- <sup>22</sup> Zu den frühen Anwendern des mechanischen Hollerith-Verfahrens gehörten die Firmen Schieß-Defries AG, Düsseldorf (1916); Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-AG, Bochum; Eisen- und Stahlwerk Hoesch AG, Dortmund und Gelsenkirchener Bergwerks-AG, Gelsenkirchen (alle 1920) sowie die Stahlwerk Becker AG, Krefeld; Röchling'sche Eisen- und Stahlwerke AG, Völklingen; Vereinigte Stahlwerke AG, Düsseldorf und Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik, Düsseldorf (alle 1926) sowie 1927 die Fried. Krupp AG, siehe Deutsche Hollerith Maschinen Gesellschaft (Hg.): Festschrift zur 25-Jahrfeier der Deutschen Hollerith Maschinen Gesellschaft, Berlin 1935, S. 78. 1930/31 hat die Kinematographische Abteilung der Fried. Krupp AG zur Einführung des Hollerith-Verfahrens den Film „Aus dem früheren und heutigen Rechnungswesen eines Werkes der deut-

schen Großindustrie“ produziert. Filmbeschreibung siehe Müther, Herwig: Aus dem früheren und heutigen Rechnungswesen eines Werkes der deutschen Großindustrie, in: Rasch, Manfred u. a. (Hg.): Industriefilm – Medium und Quelle. Beispiele aus der Eisen- und Stahlindustrie, Essen 1997, S. 204–207.

- <sup>23</sup> Siehe hierzu Schriftwechsel in: ThyssenKrupp Konzernarchiv (im Folgenden TKA) RSW/702 und RSW/705.
- <sup>24</sup> Wohlgemuth hatte Volks- und Betriebswirtschaft studiert, wurde 1934 in Staatswissenschaften promoviert und war nach wissenschaftlicher und Industrietätigkeit seit 1955 als kaufmännisches Vorstandsmitglied bei der F. Küppersbusch & Söhne AG in Gelsenkirchen tätig. Siehe Werkzeugzeitung Werk und Wir, Ausgabe Hoesch Hüttenwerke 25 (1973), S. 214.
- <sup>25</sup> Niederschrift der Präsidiumssitzung des Aufsichtsrats der Hoesch-Westfalenhütte AG am 09.05.1958, in: TKA, Außenstelle Hoesch-Archiv Hoe/400.
- <sup>26</sup> Die Selbstkosten der Westfalenhütte lagen im Geschäftsjahr 1957/58 um 2,32 DM / t Thomasstahl und im 1. Quartal 1959/60 sogar um 11,77 DM höher als der Durchschnitt der gesamten Hüttenwerke an der Ruhr, siehe Niederschrift über die Beiratssitzung der Hoesch AG Westfalenhütte am 29.09.1960, in: TKA, Außenstelle Hoesch-Archiv Hoe/400.
- <sup>27</sup> Teilnehmerverzeichnis zur Gesellschafterversammlung der Mathematischen Beratungs- und Programmierdienst GmbH 1961, in: TKA, Außenstelle Hoesch-Archiv HO 10/3432.
- <sup>28</sup> Siehe Gesellschaftsvertrag § 4 Gegenstand des Unternehmens, Entwürfe und Endfassung von 1956/57, in: TKA Außenstelle Hoesch-Archiv HO 83/1072.

- <sup>29</sup> Bericht über die Abteilung Konzernorganisation und Datenverarbeitung, Dokument 10, o. D., in: TKA, Außenstelle Hoesch-Archiv HO 122/3, s. a. HO 10/3432.

- <sup>30</sup> Am 10. Mai 1961 auf der Konzerntagung und am 15. Juni 1961 bei einer Besprechung aller Hoesch-Fachleute des Rechnungswesens, siehe Werk und Wir, Ausgabe Hoesch AG 9 (1961), S. 275.

- <sup>31</sup> Ebd., S. 275–279.

- <sup>32</sup> Hoesch Werke AG (Hg.): men and plants Hoesch Werke AG, Dortmund o. D. [ca. 1960]; Hoesch AG Bergbau (Hg.): 1913–1963. Fünfzig Jahre Fürst Leopold Baldur, Dortmund [1963]; Dörken AG (Hg.): 100 Jahre Dörken AG Gevelsberg, Gevelsberg [1963]; Schwerter Profilenwalzwerke AG (Hg.): Schwerter Profil 1868/1968, Soest 1968; Dortmunder Union-Brauerei AG (Hg.): 100 Jahre Dortmunder Union-Brauerei AG. Wege von gestern, Schritte von heute, Ziele von morgen, Dortmund [1972]. An Filmen von ihm sind überliefert: Mikrozeiten – Makromengen. Automatisiertes Informationssystem im Breitbandwalzwerk [1966]; Die Goldene Wüste (1969); Hoesch-Isowand (1970); Das eiserne Gesetz. Ein Filmbericht aus der Stahlindustrie [1970].

- <sup>33</sup> Das Buch der Etikette, Marbach am Neckar 1956; Die gute Umgangsform: im Beruf, in Gesellschaft und auf Reisen, 4. Aufl. München 1988; außerdem vom gleichen Autor: Der Wein erfreut des Menschen Herz: ein Brevier für alle stillen Zecher, München 1960.

- <sup>34</sup> Der 1925 geborene Erich Kreuzner hat nach Ausbildung zum technischen Zeichner, Kriegsdienst (Handverletzung) und Kriegsgefangenschaft zunächst wieder in einem Architekturbüro gearbeitet, bevor er 1948 seiner Neigung entsprechend bei der Hütten-

werk Oberhausen AG eine Stelle als Werkfotograf antrat.. Von Oberhausen wechselte er zum 1. Juli 1954 zur Hoesch Werke AG, wo er zunächst bei der Sozialabteilung und zum 1. Oktober 1962 als Werkfotograf der neugebildeten Abteilung Werkzeitschrift „Werk und Wir“ zugeordnet wurde. In den Jahren 1957/58 hatte er als Kameramann an den ersten beiden Hoesch-Filmen „Vom Rohstahl zum Stahlrohr“ sowie „Gestern, heute, morgen“ [siehe Rasch, Manfred et.al. (Hg.): Industriefilm 1948-1959. Filme aus Wirtschaftsarchiven im Ruhrgebiet, Essen 2003, S. 243 f.] mitgewirkt, die auf den jeweiligen Hauptversammlungen des Unternehmens mit Erfolg gezeigt wurden.

<sup>35</sup> Der 1934 geborene Manfred Kampmann hatte nach der Mittleren Reife zunächst Einzelhandelskaufmann (Textilien) bei der Firma Kaufhof AG in Krefeld gelernt, bevor er 1955 als Fahrer für die Fotoabteilung bei Hoesch angestellt wurde mit der Maßgabe, auch im Fotolabor auszuhelfen, soweit ihn der Fahrdienst nicht in Anspruch nahm. Während des Urlaubs oder bei Krankheit von Erich Kreuzner erledigte er die Arbeiten selbstständig und entwickelte sich zu einem ausgezeichneten Fotografen, sodass er zum 1. Januar 1960 als Fotograf in das Angestelltenverhältnis übernommen wurde, zumal er zwischenzeitlich die entsprechende Gesellenprüfung vor der Handelskammer abgelegt hatte.

<sup>36</sup> Siehe die Filmbeschreibung Rasch, Manfred: Stofffluß – Befehlsfluß – Datenfluß, in: Rasch, Manfred u. a. (Hg.): Industriefilm – Medium und Quelle. Beispiele aus der Eisen- und Stahlindustrie. Essen 1997, S. 210–218; allgemein: Heidepriem, Jürgen: Die ersten Leit-rechner in der Stahlindustrie. Die Entwicklung im

Ruhrgebiet, in: Rasch, Manfred; Bleidick, Dietmar (Hg.): Technikgeschichte im Ruhrgebiet – Technikgeschichte für das Ruhrgebiet, Essen 2004, S. 757–782.

## Hochofenschlacke der ATH für den Straßenbau

<sup>37</sup> Eine Blechrinne voll Blitzpulver, in: Unsere ATH 6 (1960), Heft 9, S. 24-27, hier S. 27.

<sup>38</sup> Hochofenschlacke der ATH für den Straßenbau, in: Unsere ATH 8 (1962), Heft 6, S. 8-9, hier S. 8.

<sup>39</sup> DIN 4301: Hochofenschlacke und Metallhüttenschlacke für Straßenbau. Technische Lieferbedingungen, März 1962, Wortlaut abgedruckt in: Fritz Keil: Hochofenschlacke, 2. Auflage Düsseldorf 1963, S. 335-340.

<sup>40</sup> Hochofenschlacke der ATH für den Straßenbau, in: Unsere ATH 8 (1962), Heft 6, S. 8-9, hier S. 8.

<sup>41</sup> Ebd., S. 8.

<sup>42</sup> Ebd., S. 9.

<sup>43</sup> Ebd., S. 8-9.

## Gefahren des Verkehrs

<sup>44</sup> Zensurkarte der Film-Prüfstelle Berlin vom 4. September 1930, Prüf-Nr. 26792, in der der Wortlaut der nicht überlieferten originalen Vorspann-Schrifttafeln wiedergegeben wird.

<sup>45</sup> Begutachtungsbescheinigung L 2652/30 vom 27. Juni 1930, in: Mitteilungen der Bildstelle des Zentralinstituts für Erziehung und Unterricht, Berlin, Jg. V/1930, S. 148.

<sup>46</sup> Annonce unter dem Titel „Neuer Verkehrsfilm!“ in: Verkehrswarte, Heft 12, Berlin, Dezember 1930.

## Archivbeschreibungen

<sup>47</sup> In der Werkzeugzeitung „Werk und Wir“ wurde 1961 dieses Bild mit folgender Bildunterschrift veröffentlicht: „Zwei elektronische Rechenanlagen hat die ‚Zentrale Datenverarbeitung Hoesch‘ in Betrieb genommen, die eine Vielzahl schwieriger Rechenarbeiten ausführen. Das ‚Gedächtnis‘ der Anlage ist der Speicher, dessen ‚Eingeweide‘ Horst Schmidt prüft.“, aus: Werk und Wir 9 (1961), S. 274 (Bildunterschrift), 308 (Bild), Foto: Erich Kreuzner, Dortmund/ThyssenKrupp Konzernarchiv, Außenstelle Hoesch-Archiv, Dortmund.

## Impressum

### Herausgeber:

Regionalverband Ruhr  
Der Regionaldirektor  
Referat Strategische Entwicklung,  
Redaktion und Presse  
Kronprinzenstraße 35, 45128 Essen  
(Postfach 10 32 64, 45032 Essen)  
Fon 0201 2069-0  
Fax 0201 2069-500  
Internet: [www.rvr-online.de](http://www.rvr-online.de)  
E-mail: [info@rvr-online.de](mailto:info@rvr-online.de)

### Projektleitung:

Burkhard Wetterau (RVR)

### Redaktion:

Paul Hofmann  
(Kinemathek im Ruhrgebiet)  
Margarethe Lavier (RVR)

### Bearbeitung:

Hans Ahlbrecht, Hans Ulrich Berendes,  
Dietmar Bleidick, Peter Döring,  
Astrid Dörnemann, Michael Farrenkopf,  
Ralf Henke, Rudolf Kania,  
Stefan Przigoda, Manfred Rasch,  
Birgit Siekmann, Mark Stagge,  
Ulrike Stellmacher, Ralf Stremmel,  
Hans-Georg Thomas, Horst A. Wessel,  
Bernhard Wilmer

### Druck:

G & G Dortmunder  
Medienproduktion GmbH

1. Auflage  
Essen 2007

Die Schutzgebühr für das Programmheft  
beträgt 3 Euro

### Titelfotos:

**links:** Blick auf die Ende 1971 fertig gestellte Brücke  
Alsumer Steig über Werkgelände der damaligen August  
Thyssen-Hütte AG mit Werkgleisanlagen. Im Hinter-  
grund zu sehen ist das Rheinufer (links) und der Hafen  
Schwelgern mit Verladebrücken, Kaminen und am rech-  
ten Bildrand die Erz-Brech- und Siebanlage.

**Foto:** Werkfotografie der August Thyssen-Hütte AG,  
8. Dezember 1971.

**Mitte:** B 1, Essen, Hobeisenbrücke vor 1975

**Foto:** Peter Metzger, Werkfotografie August Thyssen-  
Hütte AG/ThyssenKrupp Konzernarchiv

**rechts:** Deutsche Eisenwerke – Schalker Verein,  
Versand gusseiserner Rohre, 1930er-Jahre

**Foto:** Mannesmann-Archiv, Mülheim an der Ruhr

## Impressum

### Herausgeber:

Regionalverband Ruhr  
Der Regionaldirektor  
Referat Strategische Entwicklung,  
Redaktion und Presse  
Kronprinzenstraße 35, 45128 Essen  
(Postfach 10 32 64, 45032 Essen)  
Fon 0201 2069-0  
Fax 0201 2069-500  
Internet: [www.rvr-online.de](http://www.rvr-online.de)  
E-mail: [info@rvr-online.de](mailto:info@rvr-online.de)

### Projektleitung:

Burkhard Wetterau (RVR)

### Redaktion:

Paul Hofmann  
(Kinemathek im Ruhrgebiet)  
Margarethe Lavier (RVR)

### Bearbeitung:

Hans Ahlbrecht, Hans Ulrich Berendes,  
Dietmar Bleidick, Peter Döring,  
Astrid Dörnemann, Michael Farrenkopf,  
Ralf Henke, Rudolf Kania,  
Stefan Przigoda, Manfred Rasch,  
Birgit Siekmann, Mark Stagge,  
Ulrike Stellmacher, Ralf Stremmel,  
Hans-Georg Thomas, Horst A. Wessel,  
Bernhard Wilmer

### Druck:

G & G Dortmunder  
Medienproduktion GmbH

1. Auflage  
Essen 2007

Die Schutzgebühr für das Programmheft  
beträgt 3 Euro

### Titelfotos:

**links:** Blick auf die Ende 1971 fertig gestellte Brücke  
Alsumer Steig über Werkgelände der damaligen August  
Thyssen-Hütte AG mit Werkgleisanlagen. Im Hinter-  
grund zu sehen ist das Rheinufer (links) und der Hafen  
Schwelgern mit Verladebrücken, Kaminen und am rech-  
ten Bildrand die Erz-Brech- und Siebanlage.

**Foto:** Werkfotografie der August Thyssen-Hütte AG,  
8. Dezember 1971.

**Mitte:** B 1, Essen, Hobeisenbrücke vor 1975

**Foto:** Peter Metzger, Werkfotografie August Thyssen-  
Hütte AG/ThyssenKrupp Konzernarchiv

**rechts:** Deutsche Eisenwerke – Schalker Verein,  
Versand gusseiserner Rohre, 1930er-Jahre

**Foto:** Mannesmann-Archiv, Mülheim an der Ruhr

## Regionalverband Ruhr

Referat Strategische Entwicklung, Redaktion und Presse

Kronprinzenstraße 35, 45128 Essen

Fon 0201 2069-0, Fax 0201 2069-500

info@rvr-online.de, www.rvr-online.de

### Historische Filme aus den Archiven:

- Archiv der RWE Westfalen-Weser-Ems AG
- Bergbau-Archiv beim Deutschen Bergbau-Museum Bochum
- Evonik Industries AG, Konzernarchiv, Standort Marl
- Filmtheaterbetriebe Hanns-Peter Hüster
- Historisches Archiv Aral
- Historisches Archiv der RWE
- Historisches Archiv Krupp
- HOCHTIEF Unternehmensarchiv
- Kinemathek im Ruhrgebiet – FilmArchiv für die Region
- Landschaftsverband Rheinland Rheinisches Industriemuseum/ Archiv St. Antony-Hütte
- Mannesmann-Archiv
- Regionalverband Ruhr
- Stahlinstitut VDEh
- ThyssenKrupp Konzernarchiv
- ThyssenKrupp Konzernarchiv Außenstelle Hoesch-Archiv
- Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V.

### Veranstalter:

Die beteiligten Archive, die Essener Filmkunsttheater, die Kinemathek im Ruhrgebiet sowie der Regionalverband Ruhr

**Samstag, 27. Oktober 2007,**

13.30 bis 18.00 Uhr

**Sonntag, 28. Oktober 2007,**

11.00 bis 14.00 Uhr

**Filmtheater Eulenspiegel,**

Steeler Straße 208-212, 45138 Essen

Fon 0201 275555, Fax 0201 275755

essener-filmkunsttheater@t-online.de