

**BRECKERFELD****Zwei Pkw prallte gegen Baum**

Am Dienstag gegen 22.45 Uhr verunglückte ein 19-jähriger Breckerfelder auf der Waldbauerstraße in Zurstraße. Er war aus einer Rechtskurve geflogen und mit seinem Wagen gegen einen Baum geprallt. Dann wurde der Pkw nach rechts geschleudert und blieb total beschädigt liegen. Der Fahrer sowie seine 17-jährige Beifahrerin aus Hagen wurden verletzt. Schaden: Rund 15 000 Euro.

**Skigymnastik beim TuS Breckerfeld**

Unter dem Motto „Fit für und durch den Winter“ beginnt am Freitag, 12. Januar, um 19 Uhr in der kleinen Turnhalle der neue Ski-Gymnastik-Kurs des TuS Breckerfeld. Er ist gedacht für die ganze Familie und soll dazu beitragen, gut vorbereitet auf die Piste oder in die Loipe zu gehen. Anmeldung am ersten Trainingsabend. Infos unter ☎ 0 23 38/13 46.

**Versammlung MGVB Bergeshöh**

Am Freitag, 12. Januar, findet in der Gaststätte Zur Post in Zurstraße die Jahreshauptversammlung des MGVB Bergeshöh Zurstraße statt. Beginn ist um 19 Uhr. Zur ersten Chorprobe treffen sich die Sänger am 16. Januar ab 19.30 Uhr in der Gaststätte Zur Post.

**Rentenberatung am Freitag**

Am Freitag, 12. Januar, findet in den Räumen der Provinzial-Versicherung, Frankfurter Straße 49, zwischen 14 und 17 Uhr wieder eine Rentenberatung statt. Ingeborg Köhler, Versicherungsbekanntmachungsgemeinschaftsgemeinschaft, steht zur Verfügung. Anmeldung: ☎ 0 23 38/9 19 10.

**Notdienst der Apotheken**

Germania-Apotheke, Hagen, Graf-von-Galen-Ring 23, ☎ 0 23 31/2 65 68, und St. Georg-Apotheke, Ennepetal, Voerder Straße 88, ☎ 0 23 33/74746.

**HINTERGRUND****Signal von Kanuten**

- Siegfried Schulte setzt bei seinen Bemühungen auf die Unterstützung der SPD- und CDU-Landtagsfraktionen, die sich bereits im Rahmen der Olympiabewerbung für den Ausbau der Strecke ausgesprochen hatten.
- Wie Christoph Söbber, Pressesprecher der Bezirksregierung Arnsberg, gegenüber der WR betonte, sei Regierungspräsident Helmut Diegel die Problematik bewusst. Bevor aber weitere Ausbaupläne vorangetrieben werden können, müsse es ein eindeutiges Signal des Deutschen Kanuverbandes geben.
- Die Pläne von Schulte bewerte man in Arnsberg grundsätzlich positiv, allerdings müsste in der Zukunft viel Überzeugungsarbeit geleistet werden, weil es um viel Geld gehe.

Keinesfalls schief gewickelt: „Hoesch Federn“ hat seit 1993 eigenes Zukunftskonzept geschrieben

**Federleicht: Von Rot auf Schwarz**

Von Anja Schröder

**Hohenlimburg. „ThyssenKrupp Bilstein Suspension, schönen guten Tag...“.** Sie können sich den Namen nicht merken? Dann kürzen Sie ab und fragen nach „Hoesch Federn“.

„Der Name...“, Gerold Vogel winkt ab. „Der ist egal. Für den Betriebsratsvorsitzenden ist es wichtig, „dass sich der Standort positiv entwickelt hat und dass das sichtbar ist.“ Immerhin hat das Werk in den letzten 13 Jahren fünf Mal umfirmiert. Aus Hoesch wurde „Hoesch Federn“ - noch heute der Markenname in der Branche. Dann folgte „Krupp Hoesch Federn“. Bei Fusion Nummer Zwei schließlich ging „Hoesch“ verloren; übrig blieben „ThyssenKrupp

**Serie: WR Made in Hagen**

Federn“. Heute steht „ThyssenKrupp Bilstein Suspension“ über den Hallen am traditionsreichen Firmengelände links und rechts der Oeger Straße.

An diesem Standort wird seit 1917 produziert, 20 000 Quadratmeter Produktionsfläche gehören zum Firmengelände. Darauf steht auch noch die alte „Zeppelin-Halle“ - eine Halle, die im ersten Weltkrieg in Belgien requiriert worden war. Die Maschinen hatten sich die Belgier zurück geholt; die Halle blieb stehen. Zeppeline, bedauert Vogel, seien hier allerdings nie gebaut worden. Heute werden hier ausschließlich Schraubenfedern für die Pkw-Industrie produziert.

**7,8 Millionen Schraubenfedern**

7,8 Millionen Stück für den Achsbereich waren es allein im abgelaufenen Geschäftsjahr. Übersetzt bedeutet dies: Zwei Millionen Neuwagen von Porsche bis Audi, von BMW bis Nissan sind allein von diesem Werk mit Fahrkomfort ausgestattet worden. Das sind Zahlen, die für sich sprechen. Über Geld



Mitarbeiter Roland Walter guckt durch eine kalt gewickelte Schraubenfeder.

(WR-Bild: Anja Schröder)

nämlich redet man nicht. Der ThyssenKrupp-Konzern wird bei der Hauptversammlung nächsten Freitag das beste Ergebnis aller Zeiten bekannt geben. Und das Hohenlimburger Federwerk konnte einen Anteil dazu beitragen. „Wir erzielen seit einigen Jahren wieder ein positives Betriebsergebnis.“

Dabei nickt Vogel zufrieden. Immerhin sollte das Werk 1993 dicht gemacht werden. Die wirtschaftliche Lage damals: katastrophal. Betroffen: 750 Mitarbeiter. Die reagierten - mit Rückenbedeckung aus der Bevölkerung und der Politik - harsch: Sie selbst machten „die Bude“ zu. Setzen so die Automobil-

industrie unter Druck und bremsen den freien Fall. Sie retteten 300 Arbeitsplätze. Wie selbstbewusst die Belegschaft ist? Als das Unternehmen vor zwei Jahren an einen Finanzinvestor verkauft werden sollte, auch da hatten sie „Dampf gemacht“. Das Unternehmen nutzte diese Situation und strukturierte zukunftsicher um. So änderte sich innerhalb von einem Dutzend Jahren die Bilanzfarbe: von Rot auf Schwarz.

**Federn geformt und wärmebehandelt**

In den Fabrikgebäuden in Hohenlimburg werden heute die Federn geformt und wärmebehandelt. Für den Laien sehen sie aus wie „ein Stück gebogener Draht mit schwarzer Farbe.“ Dabei wiegt dieses Produkt im Schnitt zwischen 2,5 und 4 Kilo und muss min-

destens eine Million Stöße abfedern. Es werden ca. 600 verschiedene Typen hergestellt. Immer leichter müssen sie sein, haltbarer und aufwändiger.

1 800 Tonnen Stahl im Monat werden hier im Dreischichtbetrieb verarbeitet - zu konischen und zylindrischen Stäben konfektioniert und auf Rissfreiheit. Dann auf den Fertigungslinien warm beziehungsweise kalt gewickelt. Betriebsingenieur Kanzer sagt, „dass ist unsere Stärke: Wir haben das Know How für beide Technologien.“ Nach drei Metern durch den Erwärmungssofen glüht der Stahl rot (ca. 900 Grad), wird über eine Maschine gewickelt und in Öl „abgeschreckt“.

Dann wird das Material noch einmal „angelassen“: Die zweite Erwärmung auf rund 400 Grad macht es zäh und einsatzfähig. Die Feder wird in der Presse „gesetzt“, oberflächenverdichtet, dann pulverbeschichtet - das dient



Betriebsingenieur Florian Kanzer: Aus diesen Stahlstäben werden die Federn gewickelt. (WR-Bilder: Anja Schröder)

**ZAHLEN****Wieder 430 Mitarbeiter**

- Rund 70 Prozent der gesamten deutschen Federindustrie konzentriert sich rund um den Raum Hagen.
- ThyssenKrupp produziert mit 4 400 Mitarbeitern weltweit an 15 Standorten Schraubenfedern, Stabilisatoren und Dämpfer. Von den jährlich 34 Mio. Stück Schraubenfedern weltweit werden fast 8 Mio. in Hagen gefertigt.
- In Hohenlimburg ist die Mitarbeiterzahl wieder auf rund 430 angestiegen. 20 junge Leute werden hier ausgebildet.
- Die notwendige Stahlqualität kann übrigens nicht aus dem eigenen Konzern bezogen, sondern muss zugekauft werden.
- Dass das Unternehmen inzwischen ausschließlich für die Automobilindustrie gefertigt, hat für Betriebsratsvorsitzenden Vogel auch Schattenseiten: „Wenn die Automobilindustrie einen Schnupfen kriegt, liegen wir auf dem Rücken“.



Der glühende Stab wird um die Spule gewickelt.

weniger der Optik, als dem Korrosionsschutz. Nachdem Lackieren wandern die Federn wie an einer beweglichen Wäscheleine in den Trockner. Und einige dieser Federn werden auf einem Schwingprüfstand zur Qualitätskontrolle einer Lebensdauerprüfung unterzogen. Da müssen die Fahrwerksfedern zigtausend simulierte Rallye-Kilometer zwischen Paris und Dakar absolvieren bevor sie die Freigabe zum Versand an den Kunden erhalten.

Siegfried Schulte plant weiteren Ausbau der Hohenlimburger Kanustrecke - Niveau muss dringend erhöht werden

**Volle Kraft voraus: Mit Pollern und Pumpen zur Weltklasse**

Von Anja Schröder

**Hohenlimburg. Siegfried Schulte paddelt mit voller Kraft - wenn's sein muss auch mal gegen den Strom. Er will die Hohenlimburger Kanuslalomstrecke auf Weltklasse-Niveau bringen. Ohne Investitionen, befürchtet er, geht der Wildwasserpark als Profistrecke für den Sport sprichwörtlich den Bach 'runter.**

Noch drückt er herum. Hat zimal schon beim Regierungspräsidenten angeklingelt. Der hat seine Unterstützung zugesichert. Das nächste Gespräch zwischen Kanubundes- und Landesverband plus Helmut Diegel soll jetzt terminiert werden. Die Pläne hat Schulte lange in der Schublade, zwei Jahre, um genau zu sein. „Wenn nichts passiert“, sieht er die Felle schwimmen, „können wir international nicht mehr mithalten.“

Das wäre bitter für einen, der als Trainer im 70 Mitglieder starken Verein noch im letzten Jahr Welt-, Europa-

und Deutsche Meister ins Rennen beziehungsweise auf die Regattastrecke geschickt hat und der, seit 1964, Vater der Hohenlimburger Strecke ist. Damals, da hatten die Kanuten sich einen Hindernisparcours mit den Türen alter Abrisshäuser gebaut. Schulte grinst: Als Gegenleistung fürs Paddeln hatten ihm die Iserlohner Soldaten mit dem Panzer den Damm gezogen... „Mit dem Panzer in der Lenne...“ Er winkt ab.

**„Wir müssen alle ins Boot holen“**

Heute: nicht dran zu denken. „Wir müssen alle ins Boot holen“, ist er um Kooperation auch mit den Kritikern bemüht.

Am liebsten, am liebsten würde er einmal klotzen, statt zu kleckern. „Die Strecke muss schneller und schwieriger werden.“ Zumal es inzwischen Kanustrecken auf der „grünen Wiese“ mit künst-

lichem Gefälle gibt, die Spitzenklasse sind. Leipzig, Holland... „Die können Sie mieten. 350 bis 380 € die Stunde. Wer soll das bezahlen?“ In Hohenlimburg können Sportler für zehn € einen ganzen Tag trainieren. Aber: Für internationale Wettbewerbe laufen eben diese Strecken Hohenlimburg den Rang ab. Sie machen ihr Geld zudem mit touristischen Attraktionen und sind gesponsert worden.

Die Deutsche Meisterschaft in diesem Jahr ist gesichert; alles darüber: kaum noch machbar. Es sei denn ... Sigg Schultes Traum wird wahr. Einen Traum, den er schon in fünf Abschnitte unterteilt hat. Auch um den Zahlmeistern - Bund, Land, Stadt - ihre Zuschüsse in kleinen Häppchen servieren zu können. Damit keiner Wasser in die Ohren bekommt. Den Untergrund begradigen, damit das Wasser schneller fließt. Das Wehr um 50 Zentimeter erhöhen, damit das Gefälle größer wird. Das, merkt Schulte an, kostet übrigens nichts. „Das



Die Kanusportler paddeln volle Kraft: Sie wollen ihre Strecke auf internationales Niveau anheben. (WR-Bild: Theimann/Archiv)

machen wir selber“. Und dann diese Streckenidee aus Frankreich verwirklichen: versetzbare Poller, die je nach Bedarf und Schwierigkeitsgrad angeordnet werden können. Und zwar ohne jeweils den Kranwagen zu ordern, der

bislang die Steinbrocken im Flussbett versetzen musste.

Natürlich hat er „die Franzosen“ schon vor Ort gehabt. Und weiß, von welchen Summen er spricht. „Über Geld redet man nicht...“ hält er sich trotzdem zurück. Dazu ist

ihm diese Sache zu wichtig. Nur soviel: Mit einer Million ist's summatarum nicht getan. Erst recht nicht, wenn in Phase 5 Pumpen ins Gespräch kommen. „Wir sind,“ sagt er, wie um sich zu rechtfertigen, „der größte Landesverband in NRW. Wir haben die meisten Kadersportler. Wir haben die einzige Trainingsmöglichkeit in NRW.“ Und trauert noch jetzt der verpassten Olympia-Bewerbung des Ruhrgebietes hinterher. „Dann hätten wir hier die schönste aller Strecken.“

Denn das macht auch den Reiz in Hohenlimburg aus: die natürliche Umgebung, der Flusslauf mitten durch die Stadt, unter den Brücken hindurch.

Kanusportler rudern nicht. Und deshalb wird Sigg Schulte für seinen Traum kämpfen, so lange Wasser die Lenne herunter fließt. Und eben keinen Zentimeter zurück rudern. Und wenn's einer schafft, ziehen Kanu-Kollegen wie „Ecke“ Weist vor Schulte den Hut, „dann ist es der Sigg.“