

225 Jahre Kirchhoff Gruppe

Prolog: Elektroautos in Indien, Entsorgungslogistik in China - die Kirchhoff Gruppe und die Zukunft der Mobilität	3
Kapitel 1: Stampfende Maschinen statt filigranen Nadeln - Friedrich Kirchhoff und der Kirchhoffsche Gründermythos	14
Kapitel 2: Vorstand in zehn Jahren – und dann zurück in die Familienfirma? Jochen Kirchhoff und sein Weg von Iserlohn nach Iserlohn	23
Kapitel 3: Von den Nadeln zur Crashbox – die Kirchhoff Gruppe entsteht	32
Kapitel 4: Nicht nur Personenkraftwagen – der Kauf von Faun und die Diversifizierung in Wachstumsbereiche	48
Kapitel 5: Premium auf allen Weltmärkten – die Schraubendreher von Witte Werkzeuge	63
Kapitel 6: Microbraun und Popcorn – die Suche nach dem Endprodukt	70
Kapitel 7: Alles, was trägt – die Konzentration auf das Wesentliche und der Durchbruch im globalen Markt	76
Kapitel 8: Mobil in allen Lebenslagen – wie Reha die Menschen in Bewegung bringt	86
Kapitel 9: Fünf Generationen – vom Wesen und von den Stärken eines Familienunternehmens	91
Kapitel 10- Aus dem westfälischen Sauerland in die Welt – wie globale Mittelständler ihre Stärken stärken	106
Epilog – Die ersten 225 Jahre – und ein Ausblick auf die nächsten	115

Prolog: Elektroautos in Indien, Entsorgungslogistik in China - die Kirchhoff Gruppe und die Zukunft der Mobilität

Die Brüder sind überaus gespannt. Als Modell haben sie den Entwurf für die tragenden Teile der neuen Karosserie natürlich schon gesehen. Seit über zwei Jahren tüfteln sie gemeinsam mit ihren Ingenieuren daran. Was lange aber nur in den Köpfen der Beteiligten und auf den digitalen Reißbrettern der Kirchhoff-Computer zu besichtigen war, wird nun Wirklichkeit.

Nicht übel, was ihre Mitarbeiter da geleistet haben. Sehr innovativ, sehr ressourcenschonend und mit viel Liebe zum Detail. Natürlich kein ganzes Auto, das ist und bleibt die Domäne der großen Hersteller. Doch mit dem Siegeszug des Elektroautos ist es notwendig geworden, das „Innenleben“, die tragenden Teile aus Stahl und Alu, in Richtung Leichtbau und Sicherheit umzukonstruieren. In wenigen Stunden würden sie ihre Vorstellung darüber, wie Mobilität in den nächsten Jahrzehnten aussehen könnte, der Öffentlichkeit präsentieren.

Und zwar da, wo es am meisten wehtut, wenn es schief geht – dem wichtigsten Branchentreff überhaupt. Der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt. Wieder einmal würde die IAA alle Rekorde sprengen. Schon seit einigen Jahren kam die Mehrheit der Aussteller aus dem Ausland. Dieses Jahr hat zum ersten Mal ein chinesischer Hersteller eine ganze Halle für sich gemietet. Ein Luxus, den sich bis vor kurzem nur Hersteller wie Mercedes Benz, Volkswagen oder BMW geleistet haben.

Auch für die Kirchhoff Gruppe würde diese, die 68. Internationale Automobilausstellung, eine Premiere. Die Brüder erinnern sich noch gut an die Messe vor genau zehn Jahren. In gewissem Sinn gab sie den Startschuss für das, was jetzt präsentiert werden wird.

2009 war das Jahr der tiefsten Krise in der Automobilindustrie. Umsatzeinbrüche von zwanzig, dreißig, vierzig Prozent zum Vorjahr, als die Folgen

des weltweiten Finanzcrashs in der „Realwirtschaft“, bei den Automobilherstellern und Zulieferern ankamen. Die Pleiten von globalen Giganten wie General Motors und Chrysler, die nur mit Staatshilfe gerettet wurden. Reihenweise Zusammenbrüche bei den Zulieferern. Das Drama um Opel, das monatelang Regierungen in Europa und Übersee in Atem hielt.

Doch 2009 war auch das Jahr, als die Autobauer alternative Antriebe für zukünftige Automobile auf der weltgrößten Automesse präsentierten. Ein Wandel, eine neue Epoche, hatte eigentlich damit begonnen.

Wer damals den IAA-Stand der Kirchhoff Gruppe besucht hat, konnte die Krise ignorieren. Statt wie früher „gebogenes Blech“ zu verkaufen, waren blitzende Modulteile für die tragenden Elemente im Auto zu sehen. Der Armaturentafelträger beispielsweise, das tragende Teil zwischen dem Innen- und dem Motorraum des Autos. „Sehr beeindruckend“, lobte damals ein Chefeinkäufer eines großen Autokonzerns, als Arndt G. Kirchhoff ihm das innovative Konzept der Gruppe erklärte.

Die global agierende Familienfirma aus dem sauerländischen Iserlohn hatte Zug um Zug immer mehr Entwicklungsaufgaben für die großen Automobilkonzerne übernommen. Firmenpatriarch Dr. Jochen F. Kirchhoff hatte das Unternehmen nach seiner Amtsübernahme in den siebziger und achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts immer stärker vom Teilehersteller zum Modullieferanten umgebaut, zuerst für Nutzfahrzeuge und Braunkohlebagger, dann nach dem Erwerb der Firma Kutsch in Attendorn auch für Pkws.

Als seine drei Söhne in den neunziger Jahren ins Unternehmen kamen, war die Kirchhoff Gruppe bereit, diesen Ansatz auch weltweit umzusetzen. Die Öffnung des Eisernen Vorhangs und die Gründung des gemeinsamen Marktes in der Europäischen Union boten die Voraussetzung für eine strategische Expansion, die das Kirchhoff-Motto „Mobilität für Menschen“ weltweit Realität werden lässt.

Auch, weil die Gruppe in wachstumsträchtige Bereiche wie die Entsorgungswirtschaft und den Sonderfahrzeugbau vorstößt. Wie weit die Kirchhoffs damit schon gegen Ende des 20. Jahrhunderts die Zukunft des 21. Jahrhunderts vorausschauten, wurde auf der 225-Jahr-Feier der Kirchhoff Gruppe im Herbst 2010 erkennbar.

Von außen waren es ganz normale Entsorgungsfahrzeuge, die Dr. Johannes Kirchhoff auf dem Platz vor dem Festgebäude auffahren ließ. Doch die Motorentechnik drinnen war revolutionär. Seit einem knappen Jahr war der von Kirchhoffs Firma FAUN Umwelttechnik GmbH & Co. KG entwickelte weltweit erste Hybrid-Antrieb für Lastwagen nun schon auf dem Markt. So konnte die Bremsenergie beim Stop-and-Go-Verkehr der Müllentsorger fast komplett gewonnen werden. „Das ist ein Quantensprung, der eine Kraftstoffersparnis und Geräuschreduzierung von bis zu 50 Prozent möglich macht“, sagte Johannes Kirchhoff auf der Feier über seine Neuentwicklung.

Oder der Viajet Filtair, eine Straßenkehrmaschine, die eigentlich besser „Luftreinhaltemaschine“ heißen müsste. Die Neuentwicklung wurde 2010 beim Wettbewerb „Deutschland – Land der Ideen“ ausgezeichnet und filtert Feinstaub zu 99,98 Prozent aus der Luft. Vorbei die Zeiten, als die westlichen Großstädte trotz der Einrichtung von Umweltzonen nachts noch Sprengwagen fahren lassen mussten, um die Grenzwerte für Feinstaub einzuhalten.

Nun, 2019, ist absehbar, dass die Bürger in Industriestaaten keine Müllgebühren mehr bezahlen müssen. Im Gegenteil, für manches, was in die Tonne wandert, bekommen sie Geld wieder. Abfälle sind heutzutage Rohstoffe. Wer sie einsammelt, arbeitet nicht mehr beim Müll, sondern in einer Trendbranche. Fast alles wird recycelt, „Urban Mining“ heißt der dazugehörige Fachausdruck. „Jahrhundertlang haben wir uns nur damit beschäftigt, Rohstoffe aus der Erde herauszuholen“, sagte Johannes Kirchhoff schon 2009, „nun beginnt die Phase, wo Entsorgungslogistiker wie wir nach

den besten Wegen suchen, im Abfall vorhandene Rohstoffe kostengünstig wieder verfügbar zu machen, den unbrauchbaren Rest der Erde wieder zurückzugeben und dabei Energie zu sparen.“

Ein spektakulärer Coup ist Faun dabei in Peking gelungen. Noch zu Beginn der zweiten Dekade des 21. Jahrhunderts wurde der Müll dort von tausenden so genannter „Hygienearbeiter“ mit Handkarren an den Häusern abgeholt und zu Sammelstellen mitten in den Wohnvierteln gebracht. Dort lagerten die Abfälle über Tage, die Geruchsbelastung war extrem hoch. Johannes Kirchhoff schlug der Stadtverwaltung ein neues Sammelsystem vor, das die Arbeitsplätze der Hygienearbeiter erhalten und die Abfallbeseitigung dennoch revolutionieren würde. Statt Handkarren würden sie Fahrräder mit verschiedenen Mülleimern für die getrennte Abfuhr der Abfälle bekommen. Und statt das jeweilige Sammelhaus würden sie zu bestimmten Zeiten eine Bushaltestelle anfahren. Dort übernimmt dann ein Entsorgungsfahrzeug die Abfälle und bringt sie auf die Deponie.

Großes Interesse bei den Festgästen erregten auch die „Swing-Up“-Sitze, die die Kirchhoff-Firma Reha Automotive vorstellte. Unter der Regie von J. Wolfgang Kirchhoff wurde die Einstieghilfe für Gehbehinderte und Senioren entwickelt, die heute, knapp zehn Jahre später, in hunderttausenden Autos standardmäßig eingebaut ist. „Das ist Mobilität leichtgemacht, auch wenn das Gehen und selbst das Einsteigen ins Auto schwerfällt“, versprach Wolfgang Kirchhoff damals auf der 225-Jahr-Feier.

Er und seine Brüder waren unter den Ersten in der Branche, die sich über die Auswirkungen der demographischen Entwicklung nicht nur in Europa, sondern in der Welt Gedanken gemacht haben. Und so ist der „Swing-Up“ heute, im Jahr 2019, auch in China ein Verkaufsschlager. Nirgendwo gibt es so viele Hundertjährige wie im Reich der Mitte – und die vielen, die während des jahrzehntelangen Wirtschaftsaufschwungs dort reich geworden sind, wollen auch im Alter noch immer mobil bleiben.

Für welches Auto sie sich auch entscheiden: Immer sind Kirchhoff-Teile darin enthalten. Auch die beiden chinesischen Hersteller, die es unter die Top-Ten der Autobauer weltweit geschafft haben, arbeiten mit der Kirchhoff Gruppe zusammen.

Manche der Innovationen der letzten Jahre sind vor allem durch Entwicklungen in Asien entstanden. Der Durchbruch für das Elektroauto beispielsweise, als Peking, Shanghai und Hongkong im Jahr 2018 beschlossen hatten, die Innenstadt für benzinbetriebene Personenkraftwagen zu schließen. So wollten sie die Kohlendioxid-Belastung aus dem Verkehr auf null zurückfahren.

2009 waren Prototypen für ein Elektroauto erstmals auf der IAA präsentiert worden. Für die Kirchhoffs kam das nicht überraschend. Alle drei Brüder sind wie auch ihr Vater Jochen Kirchhoff bestens in den Wirtschafts- und Arbeitgeberverbänden vernetzt und haben eine Vielzahl von hohen Ehrenämtern inne. „Wir haben das immer als Verpflichtung für das Gemeinwesen und zur Politikberatung gesehen“, sagte Jochen Kirchhoff damals. Über zwei Jahrzehnte diente er als Präsident der Arbeitgeberverbände Nordrhein-Westfalen sowie in den Präsidien der Bundesvereinigung der Arbeitgeberverbände, des Bundesverbandes der Deutschen Industrie und vielen anderen Gremien.

Alle Kirchhoffs spüren gerade als Familienunternehmer die Verpflichtung, die Zukunft des Landes aktiv zu gestalten. Das Wesen seines Familienunternehmens beschreibt Jochen Kirchhoff knapp und präzise mit nur drei Worten: „Wissen, Werte, Wandel“.

„Wir alle aus der Familie engagieren uns gesellschaftspolitisch, kulturell und sozial in Verbänden, Stiftungen, wissenschaftlichen Institutionen und vielem anderen“, berichtet Jochen Kirchhoff. Auch in der Kirchhoff-Gruppe prägen Ziele, Werte und der „Geist“ der Unternehmerfamilie Strategie und Kultur der Firma.

„Unser Handeln diktieren nicht Shareholder Value und Maximierung der Rendite, sondern langfristige Ziele, Werte und Strategien“, sagt Jochen Kirchhoff. Hohe Flexibilität, schnelle Entscheidungen und eine kurzfristige Fehlerkorrektur zeichnen seiner Meinung nach gute Familienunternehmen aus: „Der Unternehmenswert ist unbedeutend, entscheidend ist der Kundennutzen“.

Und als Innovationstreiber in der noch immer wichtigsten Branche des Landes, der Automobilindustrie, stand in den Jahren nach dem Jahrhundertwechsel mit dem Elektroauto die größte Revolution seit Entwicklung des Otto-Motors an. „Das gibt uns die Möglichkeit, die tragenden Teile des Autos ganz neu zu entwickeln“, sagten Arndt und Wolfgang Kirchhoff damals auf der IAA 2009 voraus.

Und genau das ist das Kerngeschäft im Automobilbereich der Kirchhoff Gruppe – die tragenden Teile des Autos. Stoßfänger, die mit von Kirchhoff entwickelten Crash-Boxen immer sicherer werden und die Aufprallenergie bei einem Unfall weitgehend aufnehmen. Oder Armaturentafelträger, lasergeschweißt, die längst kein simples Stück Blech mehr sind: Immer mehr Teile des Armaturenbrettes im Auto werden hier mit eingebaut. Nicht nur Metalle, sondern auch Kunststoffe werden mit einer Vielzahl neuer Techniken gefügt, geklebt und gestanzt.

Interessant auch die Entwicklung so genannter „Organobleche“ aus einer Kunststoff-Metall-Verbundtechnologie. Sie sparen Gewicht, haben eine höhere Festigkeit und Flächensteifigkeit. Ursprünglich zu teuer in der Herstellung, haben neue Produktionsmethoden die Kosten inzwischen deutlich verringert.

Doch die meisten tragenden Teile eines Autos sind auch im 22. Jahrhundert noch immer aus Stahl. Auch das Auto ohne Räder, mit dem ein Hersteller 2018 weltweite Schlagzeilen machte, scheint eher eine Kuriosität zu bleiben. Extrem innovativ durch den Luftkissenantrieb natürlich. Sehr hübsch, dass

bei dem Luftkissenwagen keine Scheibenwischer mehr notwendig sind. Alle Scheiben sind aus wasserabweisendem, mit Nanopartikeln beschichtetem Glas.

Schon 2009 hatte Arndt Kirchhoff diese Entwicklungen prognostiziert – und auch, dass sie Randerscheinungen bleiben. „Ich kann mir kein Auto ohne Stahl vorstellen. Das Material ist preiswert, gut zu recyceln, hart und stabil und gut zu verarbeiten“, sagte er auf der IAA.

In den zwei Jahrzehnten zuvor hatte sich die Kirchhoff Gruppe vom Lieferanten einzelner Metall-Komponenten für den Fahrzeugbau bereits zum Systemlieferanten entwickelt. Kurz nach der Jahrtausendwende wurde eine eigene Entwicklungsabteilung aufgebaut, die immer mehr Aufträge von den großen Fahrzeugherstellern übernommen hat. Denn die Tendenz, nicht nur die Fertigung, sondern auch die Entwicklung auszulagern, hatte mit der großen Wirtschaftskrise der Jahre 2008 bis 2011 einen neuerlichen Schub bekommen.

Heute, im Jahr 2019, haben die profitabelsten Autohersteller bis zu 80 Prozent ihrer Wertschöpfung ausgelagert. Der Siegeszug des Elektroautos hat dies weiter beschleunigt. Er ist unabdingbar mit der Stromerzeugung aus alternativen, nichtfossilen Energien verknüpft.

„Ein Elektroauto braucht keinen Tank, kein Getriebe und die Motoren sitzen an den Rädern“, beschreibt Arndt Kirchhoff nur ein paar der zentralen Konstruktionsänderungen. Vorher aber waren noch eine Vielzahl anderer grundlegender Entscheidungen für den Start in das Zeitalter der Elektroautos zu treffen.

So gab es schon kurz nach der Internationalen Automobilausstellung 2009 in der Branche die ersten Diskussionen darüber, wie die Umrüstung von statten gehen soll. Wo sollte der Stecker für den Stromanschluss eingebaut werden? Wäre es möglich, soweit Konsens zu schaffen, um einen

einheitlichen Stecker weltweit zu entwickeln? Welche Batterietechnik würde sich durchsetzen?

Noch allerdings waren die meisten Autos mit Elektroantrieb in den Jahren nach der IAA 2009 Hybrid-Modelle mit konventionellen Benzin- oder Dieselmotor. Erst ein Durchbruch bei der Speichertechnik im Jahr 2016 machte den Masseneinsatz von reinen Elektroautos möglich. Dann aber ging es Schlag auf Schlag. 2017 schaffte London die Innenstadtmaut für reine Elektroautos ab. Ein Jahr später schlossen Peking, Shanghai und Hongkong ihre Innenstädte komplett für Diesel- und Benzinautos.

In Singapur wurde die Innenstadt nach dem Prinzip der Carrera-Bahn umgebaut: Die Elektroautos müssen nicht mehr stationär aufgeladen werden, sondern bekommen ihren Strom über Induktionsschleifen in der Fahrbahn. Intelligente Leitplanken und eine ausgeklügelte Elektronik steuern den Verkehr. Staus, rote Ampeln und Unfälle gehören so der Vergangenheit an. Der Abstand zum Vordermann wird automatisch geregelt. Die Autos können einander in geringem Abstand folgen. Noch nicht einmal steuern muss man derartige Wagen: Wer will, kann das automatische sprachgesteuerte Lenkradsystem einschalten.

Auch in Europa und den USA denken immer mehr Bürgermeister über derartige Maßnahmen nach. New York hat schon in den Jahren zuvor seine gesamte Taxiflotte auf Elektroantrieb umgestellt. In Kalifornien kämpft eine Bürgerbewegung relativ erfolgreich dafür, benzinbetriebene Drittautos mit einer prohibitiv hohen Steuer zu belegen, um den Umstieg auf Elektro zu erleichtern.

In Indien tobt eine Debatte darüber, einzelne Fahrspuren in den vollkommen zugestauten Metropolen des Landes nur noch für Elektroautos zu öffnen. Europa diskutiert schon seit Jahren ein großangelegtes Subventionsprogramm für Elektroautos, etliche Länder geben Prämienanreize zur Verkaufsförderung.

Kurzum – es gibt keine Region mehr auf der Welt, in der die Neuzulassungen reinrassiger Elektroautos nicht rasch zunehmen. Noch gibt es natürlich Millionen von fossil betriebenen Autos im globalen Fuhrpark und das wird sich auch auf Jahrzehnte hinaus nicht ändern.

Doch 2019 ist für jeden auf dem Globus sichtbar, was 2009 Branchenexperten wie die Kirchhoffs voraussagten: Das Zeitalter des Elektroautos hatte längst begonnen.

Jeder Autohersteller hat tausende von Entwicklungsingenieuren im Einsatz, um sich auf die neuen Anforderungen des Elektroautos einzustellen. Alle arbeiten intensiv mit ihren Zulieferern zusammen.

Die Leistungsfähigsten unter den Zulieferern aber wie die Kirchhoff Automotive Gruppe hatten schon nach der IAA 2009 begonnen, über die sich daraus ergebenden Veränderungen bei Strukturteilen eines Elektroautos nachzudenken. Vieles davon fand sich schon in den Prototypen der großen Automobilhersteller wieder.

Die Kirchhoffs setzen damit eine Partnerschaft mit ihren Kunden fort, die sich über Jahrzehnte ausgezeichnet entwickelt hatte. Für BMW arbeitet die Gruppe an Innovationen bei Materialkombinationen in der Umform- und Fügetechnik. Daimler als weltweit bekannter Hersteller in der Premium-Klasse hat die Kirchhoff Gruppe mit dem „Daimler Supplier Award 2009“ in der Kategorie „Trucks and Busses, Chassis-Teile“ ausgezeichnet. Mit General Motors verbindet die Sauerländer eine langjährige Partnerschaft bei der Verwirklichung kostengünstiger Logistikkonzepte und Just-in-Time-Fertigung. Und für Ford bauten die Kirchhoffs ihre ersten Werke außerhalb Deutschlands. Heute ist daraus ein globales Netzwerk in und außerhalb der so genannten Triade, also den Ländern Europas, Amerikas und Asien geworden.

Schon längst waren die Zeiten vorbei, dass bei der Kirchhoff Gruppe nur sauerländisch und hochdeutsch gesprochen wurde. Auch wenn es zur DNA des Familienunternehmens gehörte, im Sauerland verwurzelt zu sein, ist die Kirchhoff Gruppe bereits seit drei Jahrzehnten international aufgestellt.

2010 wurde Kirchhoff Automotive zum ersten Mal mit dem Titel „Top Arbeitgeber Ingenieure 2010“ ausgezeichnet. Neben der Innovationskraft als Komplettanbieter von Entwicklungsleistungen wurde dabei auch die internationale Präsenz der Gruppe besonders gelobt.

Wo auch immer die großen Hersteller ein neues Werk weltweit eröffnen, bauen die Kirchhoffs nebenan. China, Indien, Russland, Nord- und Südamerika, in jüngster Zeit sogar Afrika. Fabriken von Kirchhoff stehen auf allen Kontinenten, Dutzende allein in China und Indien, den beiden Wachstumstreibern der globalen Wirtschaft im Jahr 2019.

Doch gesteuert wird das Familienunternehmen noch immer aus dem Sauerland. Hier lebt die Kirchhoff-Familie. Hier wird entschieden, wie sich der Weltkonzern weiter entwickelt. Hier schlägt das Herz der Gruppe. Und hier stand auch das Press- und Stanzwerk, mit dem der Großvater von Jochen Kirchhoff und der Urgroßvater der Kirchhoff-Brüder 1894 den Eintritt der Gruppe in den Fahrzeugbau wagte.

Kapitel 1: Stampfende Maschinen statt filigranen Nadeln - Friedrich Kirchhoff und der Kirchhoffsche Gründermythos

Jochen Kirchhoff ist 22, als er „aus freien Stücken“ die Laudatio zum 90. Geburtstag seines Großvaters Friedrich hält. Gefeiert wird im Ratskeller in Soest mit Verwandten, Freunden und Weggefährten des Unternehmers. Allein 13 Enkel sind darunter.

Der angehende Ingenieur ist kurz von seinem Diplom und hatte durchaus schon die eine oder andere Rede gehalten. Doch diese hier ist natürlich etwas ganz besonders. „Mein Großvater war mein großes Vorbild, bis zum heutigen Tag“, sagt Jochen Kirchhoff 60 Jahre später.

Der Enkel sucht sich den Lieblingsautor seines Vaters aus, um über den Großvater zu reden. Johann Wolfgang von Goethe, der „West-östliche Divan“. Eine höchst anspruchsvolle Wahl, denn sein Vater Otto Heinrich Friedrich Kirchhoff, genannt „Fritz“, ist ein exzellenter Goethe-Kenner. „Es gab nichts Gedrucktes von Goethe, was sich nicht in der Bibliothek meines Vaters befand“, erinnert sich Kirchhoff.

Auch in der Festschrift zu seinem 75. Geburtstag wird der deutsche Nationaldichter auftauchen. Die vier Kinder von Jochen Kirchhoff stellen dem Band das Goethe-Zitat „Was Du ererbt von Deinen Vätern hast ...“ voraus. Doch sie verändern den Klassiker. Nicht „... erwirb es, um es zu besitzen“ steht da. Sondern „... erwirb es, um Dich zu bewähren“.

Was Du ererbt von Deinen Vätern hast, erwirb es, um Dich zu bewähren. Ein Wahlspruch, der kaum passender sein könnte für eine Unternehmerfamilie in der vierten Generation.

Friedrich Kirchhoff ist gerade 20 Jahre alt geworden, als seine erste Bewährungsprobe kommt. Der älteste Sohn des Fabrikmeisters Friedrich Kirchhoff und seiner Frau Adophine Friederike hat vor drei Jahren die Realschule abgeschlossen. „Ein Gymnasium gab es zu der Zeit nicht“, erzählt sein Enkel Jochen, „aber die Lehrer der Realschule müssen ganz außergewöhnlich gewesen sein.“

Bei einem, dem Professor Danz, tritt der junge Friedrich morgens um sieben an. Eine Stunde lang bekommt er dann Privatunterricht in Italienisch und Spanisch. Englisch, Französisch und Latein lernt er in der Realschule. Mathematik und die Naturwissenschaften sowieso, ebenso wie die

Klassiker. Und natürlich die Musik: „Mein Großvater spielte Cello“, sagt Jochen Kirchhoff.

Rund 60 Mal wird er Richard Wagners „Meistersinger“ später hören, wo auch immer er gerade unterwegs ist. „Das ist die heiterste Oper von Wagner, frei von jeglicher Mythologie“, berichtet Jochen. Kaum eine Festspiel-Saison, die er nicht für einen Besuch in Bayreuth nutzt. Kirchhoff ist mit der Familie Wagner befreundet. „Es gibt entzückende Bilder mit Wolfgang und Wieland Wagner“, sagt Jochen Kirchhoff, der wie sein Vater und Großvater eine Leidenschaft für Wagner hat.

Nichts davon ist abzusehen, als Friedrich Kirchhoff nach Abschluss der Realschule kaufmännischer Lehrling im Exportgeschäft von Wilhelm Nörrenberg in Iserlohn wird. 16 Jahre ist der eher zierliche Junge, als er am 1. Mai 1876 seinen ersten Arbeitstag hat. Wie heute dauert die Ausbildung drei Jahre. Nörrenberg übernimmt Kirchhoff als kaufmännischen Angestellten.

Er ist sehr zufrieden. Wenig später bittet ihn sein Freund, Kommerzienrat Friedrich Hermann Herbers, Mitinhaber der Nadelfabrik Stephan Witte, um einen Gefallen. Er brauche einen jungen Kaufmann, da ein wichtiger Mitarbeiter ausgefallen sei. Nörrenberg zögert kaum: „Da kommt nur der junge Kirchhoff in Frage.“

Gedacht ist das als „Leihe“ für kurze Zeit. Doch der junge Kirchhoff arbeitet so hervorragend, dass die Firma Witte ihn nicht mehr hergeben will. Insbesondere der Kommerzienrat F. H. Herbers setzt auf die Fähigkeiten des jungen Kaufmanns. Auf seinen Wunsch fängt Kirchhoff am 15. September 1879 fest bei Stephan Witte & Comp an.

Als der älteste Teilhaber, der Kommerzienrat Carl Witte, stirbt, bekommt Kirchhoff am 25. Februar 1891 Prokura. Drei Jahre später wird der 35-Jährige nach dem Ausscheiden von Herbers als Teilhaber in die Firma aufgenommen.

Es ist der 1. Januar 1894. Friedrich Kirchoff hat große Pläne für die Firma. Die Eisenbahnen haben es ihm angetan, die nun seit einigen Jahrzehnten das Reisen schneller und angenehmer machen. Immer größer wird das Netz in Deutschland, und so werden auch immer mehr Lokomotiven und Waggons benötigt.

Kirchoff will die Riemenscheiben für die Antriebe herstellen, die nach Einführung der Dampfkraft in den Fabriken auch für die Kraftübertragung auf die Arbeitsmaschinen verwendet werden. Er hat ein Patent gekauft, das die Herstellung der bislang gegossenen Scheiben revolutioniert. Künftig will er sie pressen – in neuartigen Hydraulikpressen. Gepresste Riemenscheiben wären deutlich preiswerter als die gegossenen, vor allem aber viel haltbarer.

Es ist eine aufregende Zeit für tatkräftige Männer mit kaufmännischem und technischem Sachverstand. In rascher Folge werden neue, faszinierende Entdeckungen und Entwicklungen gemacht. Die Industrialisierung Europas ist in vollem Gang, Deutschland ist an der Spitze der Entwicklung. Überall werden neue Fabriken eröffnet. Die Stimmung ist optimistisch, voller Zuversicht.

So überzeugt Kirchoff seine Teilhaber, mit den Riemenscheiben auf ein ganz neues Produkt zu setzen und dafür auch massiv zu investieren. Er plant und rechnet, dann wird gebaut. Die „Iserlohner Preß- und Stanzwerke“ entstehen in einem großen neuen Gebäude in der Stefanstrasse in Iserlohn als Abteilung der Firma Stephan Witte & Co. Es ist das bislang größte Wagnis in der 109-jährigen Firmengeschichte von Witte.