

NDB-Artikel

Kirchbach, Kurt Fabrikant, * 23.2.1891 Senftenberg (Niederlausitz), † 9.2.1967 Freiburg (Breisgau). (evangelisch)

Genealogie

V →Julius Hermann (1855–1913), Tuchhändler u. Gründer d. Fa. Kirchbach & Co.,
S d. Tuchmachers Karl Frdr. in Roßwein u. d. Christiane Froberg;

M Alma Musäus (1853–1927);

Zwillings-B →Ernst (1891–1920), Mitinh. d. Fa.;

- ♂ Düsseldorf 1949 Hildegard (* 1907), T d. Oberlehrers Gustav Reinhold Schmidt u. d. Martha Kroppe; kinderlos.

Leben

K. und sein Bruder besuchten das König-Georg-Gymnasium und die Höhere Handelsschule in Dresden. Als sie volljährig wurden, beteiligte sie ihr Vater 1910 an einer kleinen Fabrik in Coswig bei Dresden, die Packungen und Dichtungen aus Asbeststoffen sowie technische Fette herstellte, unter der Firma „Kirchbach & Co“. Als der Vater drei Jahre nach der Gründung starb, mußten die Brüder den Betrieb allein weiterführen. Mit dem Eintritt Englands in den 1. Weltkrieg hörten 1914 die Lieferungen von Bremsbändern durch die Firma Ferodo nach Deutschland auf. Das Kriegsministerium forderte daher die Brüder zur Lieferung deutschen Bremsmaterials auf. Diese ließen Asbestbänder in sächsischen Bandfabriken weben. Ihre Fabrik richteten sie neu ein und imprägnierten, formten und härteten dort die Bremsbänder. Noch 1914 lieferten sie das erste, in Deutschland hergestellte, Bremsband und wurden damit zu den Begründern der deutschen Reibbelag-Industrie. Ihr Erzeugnis erhielt 1915 das Warenzeichen „Jurid“. Erste Abnehmer waren die Automobilfirmen Büssing, NAG und Wanderer. Gegen Kriegsende fertigten die Brüder ihre Bremsbeläge nicht mehr nur aus gewebtem, sondern auch aus gepreßtem Material, in das sie sogar die Nietlöcher mit einpreßten. Sie entwickelten hierzu bis 1924 eigene Verfahren und richteten eine eigene Spinnerei und Weberei ein, wo sie auch Spezialmischungen weben konnten.

Inmitten der Aufbauarbeit nach dem 1. Weltkriege traf K. der Verlust seines Bruders Ernst Ende 1920 schwer. Auf die Dauer konnte er allein den sich ständig erweiternden Betrieb nicht weiterführen. Er stellte daher 1923 für den Bereich Fabrikation und technische Ausrüstung den Ingenieur →Hans Kattwinkel (1883–1958) ein. Im gleichen Jahr begann K. mit der Fertigung von Kupplungsbelägen für Kfz-Triebwerke, wie sie in den USA erst 5 Jahre später erschienen. Gleichzeitig brachte er elastische Gelenkscheiben mit

ausgebuchsten Bolzenlöchern heraus. Als Ersatz für Bronze-Buchsen lieferte er solche aus eigenem Material. Als sich die Scheibenkupplung in den deutschen Automobiltriebwerken um 1925 einfuhrte, erfand K. die Kupplungsscheibe mit beidseitig durch Kunstharz aufgeklebtem, statt aufgenietetem, Reibbelag. Dadurch nutzte er die Fläche der Reibscheibe besser aus und verhinderte Loslösen des Belags bei starker Abnutzung. 1926 begann er mit der Herstellung eines Reibstoffes aus Asbestfasern, Kunstharz und feinem Graugußmehl, wodurch er dessen Verschleißfestigkeit erhöhte. Ende der 20er Jahre belieferte K. bereits die gesamte deutsche Kraftfahrzeug-Industrie und auch europäische Auslandsfirmen mit Brems- und Kupplungsbelägen. 1931 wandelte er die Firma in eine KG und 1936 diese in eine AG um, an der er – neben Kattwinkel und einem weiteren Aktionär – noch zu 45 % beteiligt war. 1944 beschäftigte man 2 000 Arbeiter und Angestellte.

Den 2. Weltkrieg überstand das Werk in Coswig völlig unversehrt, danach wurde es größtenteils demontiert. K. war mit kleinen, ausgelagerten Betriebsmitteln erst nach Duderstadt, dann nach Düsseldorf-Benrath umgezogen. Hier begann er im Spätsommer 1945 in gemieteten Räumen mit 5 Arbeitern neu unter der Firma „Juridwerk Kurt Kirchbach“. Seit 1949 arbeitete seine Firma in größeren Fabrikhallen weiter, die er in Düsseldorf-Grafenberg pachtete. Es gelang K., die früheren Vertriebsstellen und Vertretungen wieder voll zu versorgen. Sein westdeutscher Kundenkreis blieb ihm damit erhalten. 1950 erzielte er mit 376 Beschäftigten schon 1 Million DM Umsatz.

Da K. und seine beiden Mitaktionäre keine Kinder hatten, verkauften sie 1953 die Firma an den Bruder Alfred Krupps, Berthold von Bohlen und Halbach, der den Betrieb 1954 in die demontierte Kurbelwellenfabrik der Fried. Krupp AG nach Glinde bei Hamburg verlagerte. Dort begann ein großzügiger Ausbau des gesamten Produktionsprogramms über den Kraftfahrzeugbereich hinaus. 1957 wurde die Firma in „Jurid-Werke GmbH“ umbenannt. 1957-68 wurde erst die englische Dachgesellschaft von Ferodo an Jurid beteiligt, seit 1969 die amerikanische Bendix Corp., die Jurid 1975 voll übernahm. Die Betriebe in Coswig/DDR produzieren als volkseigener Betrieb unter dem Handelsnamen „Cosid“ weiter.

Werke

DRP 408 277 u. 409 076 (elast. Glied f. div. Kupplungen, 1923);

458 075, 487 238 u. 543 071 (Verfahren z. Herstellung u. Lochung v. Reibmaterial, 1924-26);

431 457, 509 999 u. 537 340 (Verbindungsscheibe od. nachgiebige Gelenkkupplung, 1923, 1926 u. 1930);

518 150 (Blechlamelle mit beidseitig aufgeklebtem Reibbelag als Kupplungsscheibe, 1926);

543 071 (Verfahren z. Herstellung v. Reibmaterial mit Zusatz v. Metallspänen, 1926).

Literatur

Berger, Asbest-Fibel, 1961;

Der Volkswirt 23, 1969, Nr. 37, S. 51 f.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Kirchbach, Kurt“, in: Neue Deutsche Biographie 11 (1977), S. 636-637
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
