



unsere



Schriftleitung: Carl Bertram Hommen, Hauptverwaltung, Fernruf 5 40 91, Hausanschluß 2766 und 5452 — Bilder: König, List, Maruschke, Reißner, H. Schröder, West-Foto, Archiv Koppers; Titelbild und Werkaufnahmen: Ernst Schroeder — Zeichnungen: Voßnacke und R. vom Endt. Satz und Druck: Mülheimer Druckereigesellschaft m. b. H., Mülheim (Ruhr)

Bei Nachdruck von Beiträgen und Nachrichten wird um Quellenangabe sowie um Übersendung von zwei Belegexemplaren an die Werkzeitung gebeten.

AUS DEM INHALT:

	Seite
Neue Batterie der Kokerei „August Thyssen“ in Betrieb	2
Weihnachts-Zuwendungen wurden beachtlich erhöht	4
60 Jahre Kokerei Bruckhausen	4
„Die ersten Europäer“ besichtigten unsere Hütte	6
Deutsche Stahlpreise erhöht	8
„Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen“ befördert täglich 5000 Waggon	9
Unsere Hütte und Familie Lohau waren Fernseh-Star	16
In jenen dunklen Tagen / Aus den Erinnerungen von Mrs. Joan S. Crane an die Zeit der Demontage-Abwehr	19
Liebst Du Jod und Gips?	22
Aus dem Land der Pharaonen	23
Tester Berge — auch für die kaufmännischen Lehrlinge ein Erlebnis	24
Versicherungskarte muß in Ordnung sein	25
Das leidige Wirtschaftsgeld	26
Liebe zum „Bilderbuch der Welt“	27
Zahlen Sie zuviel Steuern?	28
Jubilare, Familien- und Personalnachrichten	29
Rund um den Weißdorn	30

TITELBILD:

Die neue Batterie I unserer Kokerei „August Thyssen“ wurde am 15. November nach einer Bauzeit von sechzehn Monaten in Betrieb genommen. Der Kohlenturm zeigt eine neuartige Silhouette und ist erstmals aus Spannbeton erbaut

BILD DER RÜCKSEITE:

Herbstlicher Schnappschuß auf dem Hüttengelände: Ein Blick auf unsere Hochofenanlage von der Sonntagsgießerei her

Batterie I in Betrieb

Neue Silhouette der Kokerei

Erster Koks nach 16 Monaten Bauzeit

Runder Kohlenturm von 48 Meter Höhe aus Spannbeton

Nach einer Bauzeit von sechzehn Monaten wurde am 15. November die neuerrichtete Batterie I der Kokerei „August Thyssen“ in Betrieb genommen. Mit ihren siebzig Kreisstrom-Verbundöfen, System Koppers, stellt sie die neueste und modernste Anlage in der Bundesrepublik dar und trägt dazu bei, die Leistung unserer Kokerei zu erhöhen. Der Kohlendurchsatz von arbeitstäglich 1400 Tonnen liegt um vierzig Prozent über dem ihrer Vorgängerin. Diese Verbesserung bei gleicher Garungszeit wurde durch eine höhere Zahl von Öfen, vor allem aber durch die Vergrößerung der Ofenhöhe von bisher 3,50 Meter auf 4,50 Meter erreicht. Die Kokerei unserer Hütte verfügt jetzt wieder über fünf Koks-batterien mit 345 Koksöfen.

Helle Dampffahnen sind das weithin sichtbare Kennzeichen für Kokereien. Wenn künftig alle zehn bis zwölf Minuten über jedem der vier Löschtürme unserer Kokerei diese Fahne hochgezogen wird, dann wissen die Einwohner von Bruckhausen, Beek, Beeckerwerth und Alsum, daß wieder ein Löschwagen mit eben aus einer Ofenkammer ausgestoßenem glühendem Koks unter den Fontänen des Holzschlotes steht und abgekühlt wird.

Etwa 460 Brände werden in den 345 Öfen innerhalb von 24 Stunden möglich sein. 5530 Tonnen Kohle müssen dafür alltäglich verfüllt werden und ihre siebzehnstündige Garungszeit durchmachen, bis aus Kohle Koks geworden ist.

Täglich 1050 Tonnen Koks

Täglich 1050 Tonnen Koks wird die Batterie I erbringen. Über eine wesentlich höhere Kokserzeugung wird unsere Hütte jedoch erst verfügen, wenn eine ältere Batterie, die im kommenden Jahr aus dem Betrieb herausgezogen wird, neu zugestellt ist. Mit ihrer Inbetriebnahme ist im Verlauf des Jahres 1958 zu rechnen. Im Geschäftsjahr 1955/56 erreichte unsere Kokerei eine Kokserzeugung von 1,2 Millionen Tonnen.

Die siebzig Verbundöfen der neuen Batterie sind in zwei Blöcken angeordnet. Sie besitzen eine mittlere Ofenbreite von 40 Zentimeter, eine Ofenhöhe von 4,50 Meter und eine Länge von rd. elf

Meter. Zur Einrichtung der Batterie gehört eine Ausdrückmaschine, die das stattliche Gewicht von 140 Tonnen hat. Sie ist 8,50 Meter hoch und fährt auf starken Schienen von acht Meter Spurweite. Ein Füllwagen und zwei Koks-kuchen-Rührungswagen vervollständigen die maschinelle Ausstattung.

Der Kamin steigt zu der Höhe von 75 Meter über Flur in den Himmel. Sein oberer lichter Durchmesser ist noch 2,90 Meter. Am Fuß mißt er 4,13 Meter.

Kohlenturm aus Spannbeton

Das besondere Merkmal der neuen Batterie aber ist der Kohlenturm. Hier hat die August Thyssen-Hütte einem Vorschlag zugestimmt, der nach dem Urteil der Fachleute bahnbrechend für die künftigen Neubauten von Kokereien sein wird. Man ging vom eckigen Kohlenturm ab und errichtete ihn aus zwei zylindrischen Bunkern von etwa vierzehn Meter Durchmesser und rd. 48 Meter Höhe. Dadurch erhält er im Querschnitt die Form einer liegenden „8“.

Die beiden Bunker sind innen mit Glas ausgelegt, besitzen dadurch glatte Wände ohne störende Ecken und Winkel und sind wesentlich leichter und erheblich gefahrloser zu säubern. Sie können 4000 Tonnen Kohle fassen. Die Füllung selbst erfolgt vollautomatisch mit Bändern.

Noch ein besonderes technisches Merkmal: Erstmals in Deutschland wurde ein Kohlenturm aus Spannbeton aufgeführt,

wodurch unter anderem die Bauzeit beträchtlich verkürzt werden konnte.

Frost, Stürme und ein Brand

Daß zwischen dem Abbruch der alten Anlage und der Inbetriebnahme der Batterie nur eine Bauzeit von sechzehn Monaten liegt, ist trotz mancher Schwierigkeiten dem unermüdlichen Einsatz der am Bau beteiligten Firmen und ihrer Belegschaften zu verdanken. Trotz Frost und Schnee gingen die Bauarbeiten in der mit Wellblech verkleideten Ofenhalle in Tag- und Nachtschichten ohne wesentliche Terminverzögerungen vonstatten.

Bei der Fundamentierung hätten — wie Direktor Gapp von der Firma Koppers anlässlich der Inbetriebnahme scherzhaft sagte — römische Fundamente freigelegt werden müssen; dann habe ein Brand die gesamte Schalung und Bewehrung des Kohlenturms vernichtet. Dieser Brand und die schweren Stürme während der Baumonate hätten den Firmen manch schlaflose Nacht gebracht. Schließlich sei auch die schwierige Aufgabe, die zum Kohlenturm führende alte Schrägbrücke um fünfzehn Meter zu heben, während der Bauzeit zu sichern und später um nur 40 Zentimeter wieder abzusenken, glücklich gelöst worden.

Deißig Züge Baumaterialien

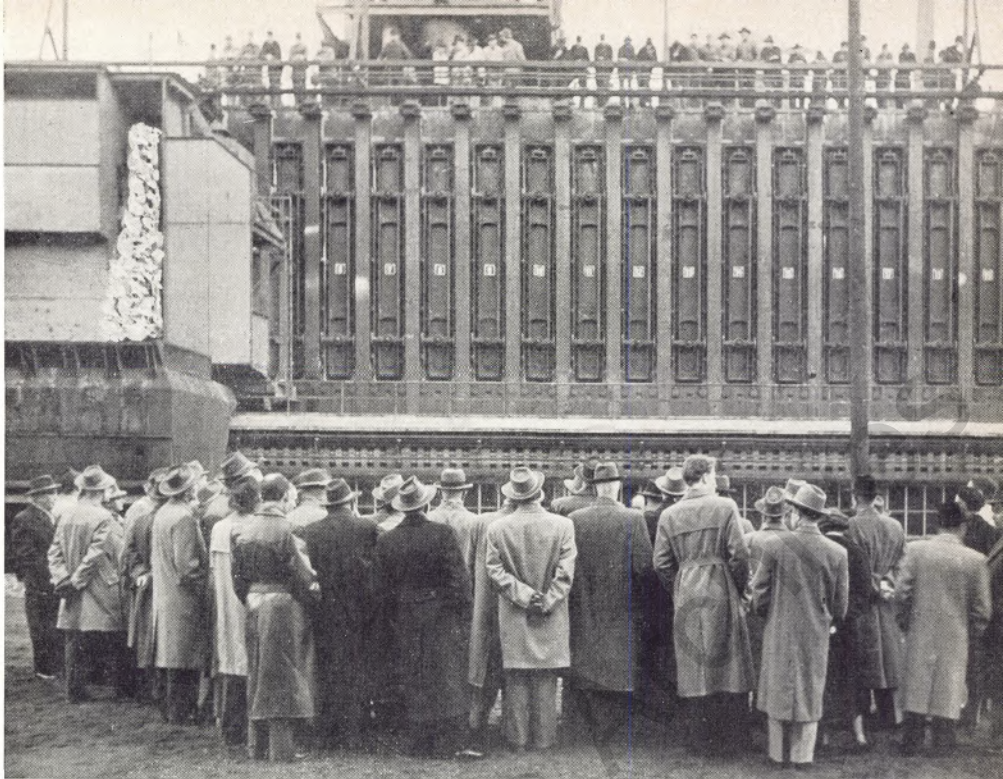
Von dem Umfang der Arbeiten vermitteln die Zahlen der benötigten Baumaterialien ein eindrucksvolles Bild. Über eine Million Ziegelsteine, 164 000 Klinkersteine, 11 050 Tonnen feuerfestes Material aus der ff. Steinfabrik unserer Hütte, ferner 2200 Tonnen Eisen und Stahl, 917 Tonnen Zement, 195 Tonnen Kalk, 3000 Kubikmeter Monnierkies und 1350 Kubikmeter Sand wurden allein in den Anlagen der Batterie (ohne Kamin und Kohlenturm) verbaut — eine Menge, die fast 30 Güterzüge von je hundert Achsen füllen würde.

Ein Jahr Gas für Duisburg

Um sich von der Produktion der neuen Batterie einen Begriff zu machen, sei folgender Vergleich angestellt. Ihre Jahresproduktion von rund 380 000 Tonnen Koks würde genügen, um über 45 000 mittelgroße Wohnungen ein ganzes Jahr lang zu beheizen. Mit den 175 Millionen Kubikmetern Gas könnten die Haushalte von ganz Duisburg während eines vollen Jahres kochen, mit den fast 55 Millionen Liter Motorenbenzol über 2700 Personautos — bei einem Verbrauch von acht Liter je hundert Kilometer — je 25 000 Kilometer fahren. Und was das Ammoniumsulfat als wertvollen Stickstoffdünger betrifft, so reichte die Jahresproduktion der Batterie I von 100 000 Zentner aus, um über 650 Bauernhöfe von je 150 Morgen Größe mit ihm zu versorgen, den Bedarf je Hof mit 150 Zentner angenommen.

Kernstück des Energie-Verbunds

Die Inbetriebnahme der Batterie am 15. November fand genau zehn Wochen nach dem Tage statt, an dem sie angeheizt worden war, um langsam auf eine Temperatur von 1200 Grad gebracht zu werden. Während ringsum das laute Tagewerk der Hütte, das Rangieren der Schlacken- und Roheisenzüge, der Kohlen- und Kokstransporte ohne Unterlaß seinen Fortgang nahm, konnte Direktor Heischkeil einen großen Kreis von Vertretern der beteiligten Firmen, der Bergbehörde, des städtischen Bauaufsichts-



Der erste Koks der neuen Batterie I unserer Kokerei „August Thyssen“ wird aus dem Ofen 3 gedrückt. Zahlreiche Belegschaftsmitglieder der Kokerei und Gäste erlebten diesen wichtigen Augenblick



Löschwagen 4 bringt den ersten Koks zum Löschurm an der Westseite des neuen Kohlenturms



Weihnachts-Zuwendungen 1956 wurden beachtlich erhöht

Drei Millionen DM für 11400 Belegschaftsmitglieder, Pensionäre und Pensionär-Witwen

In den Lohn- und Gehaltstüten werden wir Ende November wieder ein schönes Stück Weihnachtsgeld vorfinden. „Die bessere Ertragslage der Hütte“ — so hatte der Vorstand in einer Bekanntmachung am 22. Oktober bereits angekündigt — „ermöglicht es, die unseren Mitarbeitern als Anerkennung für die gute Zusammenarbeit gewährte Weihnachtsvergütung gegenüber dem Vorjahr wesentlich zu erhöhen.“

Die Weihnachtsgratifikation erreicht in diesem Jahr einen Gesamtbetrag von drei Millionen DM. Sie wird an über 8600 aktive Belegschaftsmitglieder der Hütte und an die 2800 Pensionäre und Pensionär-Witwen, insgesamt also an 11 400 Familien zur Auszahlung gelangen. Im Vorjahr erreichte die Weihnachtsgratifikation eine Höhe von 1,9 Millionen DM für 10 300 Familien.

Wie bereits aus diesen Zahlen hervorgeht, hat sich die Betriebsgemeinschaft in einem Zeitraum von nur zwölf Monaten erneut um über tausend Mann vergrößert. Erfreulich ist, daß infolge der günstigeren

Ertragslage die Zuwendung für die aktiven Belegschaftsmitglieder von durchschnittlich 224 DM auf 320 DM erhöht und auch den Pensionären eine größere Gratifikation gegeben werden kann.

Im einzelnen wurde der verfügbare Betrag im Einvernehmen mit dem Betriebsrat wie folgt aufgeteilt:

Jugendliche unter achtzehn Jahren erhalten 100 DM. Bei den übrigen Belegschaftsmitgliedern wurde die Höhe der Gratifikation entsprechend der Betriebszugehörigkeit gestaffelt. Sie beträgt bei Belegschaftsmitgliedern, die zwischen dem 30. November 1956 und dem 1. Oktober 1955 eingetreten sind, zwischen 60 DM und 170 DM, bis zu fünf Dienstjahren (Eintritt vor dem 30. September 1955) 255 DM, für fünf bis zehn Dienstjahre 330 DM, bei zehn bis fünfzehn Dienstjahren 380 DM, bei fünfzehn bis zwanzig Dienstjahren 440 DM und bei über zwanzig Dienstjahren (Eintritt vor dem 1. Oktober 1936) 500 DM. Pensionäre erhalten 100 DM, Pensionär-Witwen 60 DM.

amtes, der Hamborner Bergbau AG. und der Gelsenkirchener Bergwerks AG., Professor Toelke von der Technischen Hochschule Stuttgart sowie Betriebschefs, Betriebsrats- und Belegschaftsmitglieder von Kokerei und Betrieben der Hütte begrüßen.

Die jetzt sechzig Jahre alte Kokerei, so sagte er, bilde ein Kernstück in der Energie-Verbundwirtschaft des Hamborner Raumes und sei eine nach dem heutigen Stand der Technik moderne Anlage. Hier werde ein Beispiel dafür gegeben, wie die Ingenieure ihre Aufgabe mit Erfolg zu lösen verstünden, die Arbeitsbedingungen des schaffenden Menschen durch den technischen Fortschritt zu verbessern und zu erleichtern. Direktor Heischkeil übernahm dann die Batterie in die Obhut der Hütte und übergab sie mit einem Glückauf für eine glückliche Arbeit in einer friedlichen Zeit dem Chef der Kokerei, Dr. Terhorst.

Modernste Ofentechnik

Direktor Kreuzer von der Hamborner Bergbau AG. unterstrich, daß die Kokerei heute wieder zu den größten Anlagen in Europa zähle. Die Vorgängerin der neuen Batterie, die mit 65 Koppers-Verbundöfen im Jahre 1925 erbaut wurde, sei mit einem Tagesdurchschnitt von tausend Tonnen Kohle zwanzig Jahre lang gelaufen. Fast sechshunderttausendmal seien ihre Öfen ausgedrückt, rund 4,5 Millionen Tonnen Koks erzeugt worden.

Die jetzige Batterie stelle das Neueste auf dem Gebiet der Ofentechnik dar. Fast alle Arbeitsvorgänge seien mechanisiert, um schwere körperliche Arbeit der Kokereiarbeiter zu vermeiden. Der Übergang

von niedrigen zu hohen Öfen gestatte eine erhebliche Leistungssteigerung der gesamten Kokerei. Die neue Form des von der Firma Brüggemann erbauten Kohlenturms werde in naher Zukunft die Silhouette aller modernen Kokereien bestimmen.

Direktor Kreuzer erinnerte abschließend an den Brand, der im Mai die Verschaltung des Turmes völlig vernichtete. Er sprach nochmals den zahlreichen Feuerwehren für ihren schnellen und erfolgreichen Einsatz, durch den ein Übergreifen des Feuers auf die Transportbrücke verhindert werden konnte, den herzlichen Dank aus.

Neuer Abschnitt der Kokerei-Entwicklung

Direktor Gapp von der Heinrich Koppers GmbH, Essen — zugleich im Namen der anderen am Bau beteiligten Baufirmen — erinnerte zum Schluß der kleinen Feier daran, daß die Kokerei in Bruckhausen in den Jahren 1921 bis 1925 neu errichtet und dabei die erste Zentralkokerei in Europa geschaffen worden sei. (Über die Geschichte der Kokerei berichten wir im folgenden Beitrag gesondert.) Jetzt habe die Kokerei „August Thyssen“ ein vollkommen neues Gesicht erhalten, das durch den Bau weiterer Öfen in nächster Zeit noch besonders unterstrichen werde. Dann war es endlich so weit: Unter dem Geheul aller Werks sirenen konnte der Koks kuchen aus Ofen 3 in den Löschwagen gedrückt werden. Und zum erstenmal stieg die weiße Fahne aus dem Schlot des Löschturms in den Himmel von Bruckhausen — ein neuer Abschnitt in der Geschichte unserer Hüttenkokerei hatte begonnen. cbh

60 Jahre Kokerei in Bruckhausen

Jahrhunderte hindurch haben die Eisenhütten Eisen in den Hochofen allgemein mit Holzkohle erschmolzen. Erstmals in England gelang es, Steinkohle zu verschmelzen und die Eisenschmelze mit Steinkohlenskoks zu betreiben. Das liegt gute 200 Jahre zurück.

Von da an bis zum heutigen Stande der Kokereitechnik ist ein sehr weiter Weg. Ihre Entwicklung beginnt im Zusammenwirken von Bergbau und Hüttenindustrie, Chemie, Technik und Forschung eigentlich erst um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts mit bemerkenswerten Fortschritten, vor allem in der Gewinnung der Kohle-Nebenprodukte.

Ihren ersten großen Aufschwung erlebte die Kokereitechnik von den 80er Jahren an, in der Zeit also, in der August Thyssen nach dem Erwerb der „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“ mit dem Bau seines Werkes in Bruckhausen begann. Immer darauf bedacht, beim Bau seiner Anlagen nach den neuesten Gesichtspunkten zu verfahren, befaßte August Thyssen sich persönlich eingehend mit den Planungen für die Kokerei Bruckhausen, wie sie damals genannt wurde, während sie ja später die Bezeichnung „Kokerei Friedrich Thyssen 3/7“ trug, seit 1954 ist sie jetzt nach unserem Werksgründer benannt.

Dem Fortschritt zugetan

1895 kam die Förderung auf dem Schacht 3/7 der Gewerkschaft Friedrich Thyssen in Gang, 1896 wurde die Kokerei in Betrieb genommen, ein Jahr später konnten die Hochofen I und II angeblasen werden. Kohle, Koks, Erz und Eisen gaben sich also beim Zusammentreffen folgerichtig, wie es die Absicht und der Wille Thyssens waren, „die Tür in die Hand“. Die Kokerei ist nun sechzig Jahre in Betrieb.

Von ihren alten Anlagen in Bruckhausen ist seit langem nichts mehr vorhanden. Nach der Jahrhundertwende entwickelte die Kokereitechnik neue und bessere Koksöfen mit hohen Gasüberschüssen. Die jahrzehntelangen Bemühungen, zur wirtschaftlichsten Ofenbeheizung und dabei zur Ausnutzung der überschüssigen Hochofen-Gichtgase zu kommen, führten 1910 zur Erfindung des Regenerativ-Verbund-Koksöfens, der nicht nur mit dem hochwertigen Eigengas, sondern auch mit Gicht- oder Generatorgas beheizt werden konnte.

Einer der ersten, der sich für die betrieblichen und wirtschaftlichen Vorzüge der von Heinrich Koppers konstruierten Regenerativ-Verbund-Koksöfen interessierte, war August Thyssen. Zwar nicht hier in Bruckhausen, aber auf der Nachbarkokerei Friedrich Thyssen 4/8 wurde die erste Verbundofenbatterie der Welt erbaut und 1911 in Betrieb genommen. Sie machte das gesamte hochwertige Koksofengas für metallurgische Zwecke und als Leuchtgas frei. Zehn Jahre später hatten fast alle großen Hüttenwerke in Europa in ihren Kokereien dieses Ofensystem in Anwendung.

In den Jahren nach dem ersten Weltkrieg verfügte die Kokerei in Bruckhausen — nun Kokerei der „Gewerkschaft Friedrich Thyssen“ — über 71 Koks-

öfen aus dem Jahre 1907 und 231 Öfen aus den Jahren 1910 und 1911. Die Öfen waren in sechs Batterien parallel nebeneinander aufgestellt und mit schrägen Koksplätzen ausgerüstet.

Silika- statt Schamottesteine

1921 sollten nun vier Batterien, die noch mit Schamottewänden ausgekleidet waren, erneuert werden. Heinrich Koppers schlug an Stelle der nebeneinander angeordneten Batterien einen völlig neuartigen Aufbau mit vier in einer Fluchtlinie liegenden Batterien nach dem Muster modernster amerikanischer Hüttenkokereien vor. Er empfahl, die vorhandenen schrägen Koksplätze durch eine maschinelle Einrichtung zum Löschen, Sieben und Verladen mit Löschwagen zu ersetzen.

Weiter wurde in Vorschlag gebracht, eine Misch- und Mahlanlage für Kohle zu bauen, sie durch Gummibänder mit den Kohlentürmen zu verbinden und ihr aus den verschiedenen Kohlesorten des Hamborner Raumes eine Mischung zuzubereiten, die Gewähr für einen stets gleichbleibenden und stückfesten Hüttenkoks bot. Als feuerfestes Material für die Ofenwände empfahl Koppers an Stelle des bis dahin allgemein verwandten Schamottematerials Silika, mit dem man in Amerika die besten Erfahrungen machte.

Das unterbreitete Projekt hatte zweifellos etwas Bestechendes. Aber es sprengte weit den Rahmen der Absichten der Werksleitung, die zunächst wegen der schwierigen Bauarbeiten und der außerordentlich hohen Kosten auf den Neubau verzichtete. Heinrich Koppers jedoch beschied sich damit nicht. Es gelang ihm, Fritz Thyssen persönlich von den Vorteilen seines Vorschlages zu überzeugen und ihn für den Bau der Neuanlage nach seinen Plänen zu gewinnen. Das aber kam einer völligen Erneuerung der Kokerei gleich.

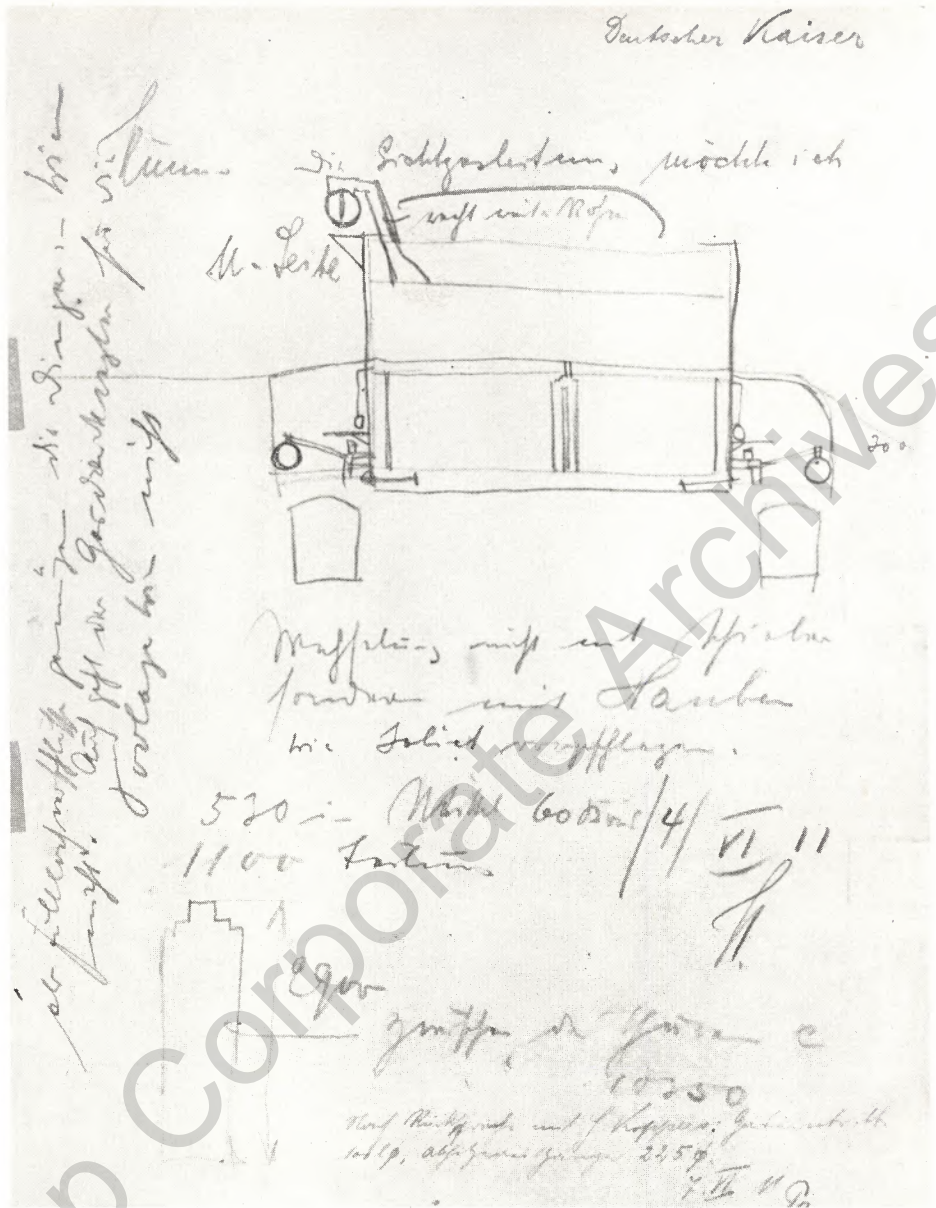
In mehreren Bauabschnitten ist dann an der Stelle der alten aus dem Jahre 1896 stammenden Kokerei Bruckhausen die erste Zentralkokerei Europas mit Verbundofen-Batterien für die wahlweise Beheizung einzelner oder mehrerer Öfen innerhalb einer Gruppe mit Gicht- oder Koksofengas entstanden. mit mechanischen und maschinellen Einrichtungen, die mit einem Schlage die menschliche Arbeitskraft weitgehend entlasteten.

Die Kokerei war zeitweilig die größte im Ruhrgebiet. Nach ihrem Vorbild sind in späteren Jahren zahlreiche weitere Zentralkokereien errichtet worden.

85 Öfen in einer Batterie

1937 kam zu den vier vorhandenen Batterien die Batterie V. Unter dem Zwang der räumlichen Enge auf dem der Hochofenanlage dicht benachbarten Kokereigelände und mit Hinsicht auf die angestrebte höhere Kokserzeugung wurde diese Batterie mit 85 Öfen ohne Unterteilung in mehrere Blöcke gebaut. Es handelte sich um eine einmalige Lösung. Auch heute noch ist diese Verbundofen-Batterie V die Batterie mit den meisten Ofenkammern in einer Einheit auf der ganzen Welt. Nach ihrer Inbetriebnahme erreichte die Kokerei im letzten Jahre vor dem Kriege mit einem Ausbringen bis zu 4000 Tonnen Koks arbeitstäglich ihre bisherige Leistungsspitze.

Auch im Betrieb der Kokerei ließ der letzte Krieg ein wüstes Bild der Zerstörung zurück. Sofort, wenn auch zunächst mit völlig unzulänglichen Mitteln, wurde der Wiederaufbau begonnen. Schon



Aus dem Juni 1911 stammt diese Notiz von Dr.-Ing. e. h. Heinrich Koppers mit einer Skizze des ersten Verbundkoksofens der Welt auf der Kokerei Friedrich Thyssen 4/8 der Gewerkschaft Deutscher Kaiser in Hamborn

1947 konnte ein Teil der Batterie V wieder in Betrieb genommen werden. Heute erinnert nichts mehr an den Trümmerhaufen von 1945. Schmucker denn je zuvor steht sechs Jahrzehnte nach der ersten Kohleverkokung in Bruckhausen die moderne Anlage neben den Hochöfen. Mit allen neuzeitlichen Einrichtungen der Kokereitechnik, insbesondere an der 1953/54 neubauten und 1955 in Betrieb gekommenen Batterie III ausgerüstet, gehört sie heute noch in ihrer Gesamtanlage zu den modernsten Großkokereien Deutschlands.

Teil der Hütte

Da stehen nicht mehr wie in früheren Zeiten die Männer von der Kokerei an den Ofentüren in der Glut der Kokskuchen, es werden nicht mehr die Kohlenwagen geschleppt, die Koksschippe ist ausgerangiert, niemand steht mehr in den Rauch- und Dampfschwaden mit dem Wasserschlauch beim Löschen des Koks. Schließen und Öffnen der Koksofentüren und die Verriegelungen sind mechanisch geregelt, ebenso wie die Gewinnung von Gas und der übrigen Kohlewertstoffe.

Freilich sind auf Zentralkokereien im Ruhrgebiet Batterien mit Kammer-Abmessungen und einer Leistungsfähigkeit in Betrieb, die über Abmessungen und Kapazität unserer Bruckhausener Batterien hinausreichen. Aber die Entwicklung dahin ist doch von hier aus, von der ersten Zentralkokerei Europas ausgegangen. Heute ist die Kokerei nach den von den Zeitläuften bedingten Unterbrechungen wieder Bestandteil der Hütte. Der Koke-reimann ist trotzdem ebenso eng in die berufliche Nachbarschaft des Bergmannes wie des Hüttenmannes gerückt. Das Sinnwort „Glückauf!“ ist allen dreien eigen, und erfüllt sich im Wesen von Schacht, Kokerei und Hütte gleichermaßen, um den entscheidenden Ausdruck in der „feurigen Hochzeit“ zu finden, die sich im Hochofenprozeß bei der Erschmelzung des Roheisens vollzieht.

Unter den über 500 Belegschaftsmitgliedern der „Kokerei August Thyssen“, die unter der Leitung von Kokereichef Dr. Terhorst und seinen Mitarbeitern unablässig weiter verbessert wird, sind viele ihr seit Jahrzehnten verbunden.



„DIE ERSTEN EUROPÄER“ BESICHTIGTEN UNSERE HÜTTE

Die Hohe Behörde der Montanunion war am 30. Oktober bei uns zu Gast

Zu einer zweitägigen Informationsreise trafen auf Einladung der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie die „ersten Europäer von Amts wegen“ am 29. Oktober im Ruhrgebiet ein. Am ersten Tag besichtigten sie Werke in Dortmund und Oberhausen, den ganzen zweiten Tag widmeten sie einem eingehenden Besuch der August Thyssen-Hütte als Beispiel für die Verbundwirtschaft von Kohle und Energie, wie sie im Revier seit Jahrzehnten als wirtschaftliche Notwendigkeit und zur rationelleren Nutzung der industriellen Anlagen geschaffen wurde.

Dr. Michel erläutert im Ziehstand der Tiefofenanlage die modernen Einrichtungen. Links Vizepräsident Coppé; zwischen Dr. Michel und Dr. Risser Direktor Hamburger von der Hohen Behörde in Luxemburg



Strahlende Gesichter gab es im neuen Kaltbandwerk unserer Hütte, wo Direktor Dr. Spenlé den Mitgliedern der Hohen Behörde den tausendsten Breitbandring zeigen konnte, der an diesem Tage seit Anlauf des Werkes gewalzt werden sollte. Auf unserem Bild (von links nach rechts) die Herren Coppé, Spierenburg, Etzel, Wehrer, Spenlé (ATH) und Potthoff (Hohe Behörde)

Unter Führung der Vizepräsidenten Franz Etzel und Albert Coppé nahmen an dieser Besichtigung die Mitglieder der Hohen Behörde Léon Daum, Paul Finet, Heinz Potthoff, Dirk Spierenburg und Albert Wehrer teil, außerdem eine Reihe von Direktoren und Abteilungsleitern. Der Präsident, René Mayer war wegen einer plötzlichen Erkrankung verhindert. Die Informationsreise fand in einem Sonderzug statt. Bei seinem Eintreffen in Dortmund begrüßte der Vorsitz unseres Vorstandes, Bergassessor Sohl, als Vorsitz der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie die Luxemburger Gäste. In Hamborn konnte er ihnen ein Bild vom Wiederaufbau unserer Hütte zeichnen und vor allem darlegen, wie sich die an der Ruhr allgemein verwirklichte Verbundwirtschaft des Verkehrs und der Energie im Bereich eines Werkes widerspiegelt. Vor allem wies er darauf hin, daß das Verbundnetz für Gas und Strom die umfassende Grundlage der Energiewirtschaft über das Revier hinaus für ganz Westdeutschland und die benachbarten Länder darstelle.

Dr. Michel gab den Gästen anschließend einen Überblick über Umfang und Kapazitäten unserer Betriebsanlagen sowie über die Pläne für den weiteren Ausbau. Im Farbfilm unserer Hütte und bei einem zweistündigen Rundgang lernten die Teilnehmer der Informationsreise das Werk anschließend selbst kennen. Stark beein-

Tester Berge wird „Anita-Thyssen-Heim“

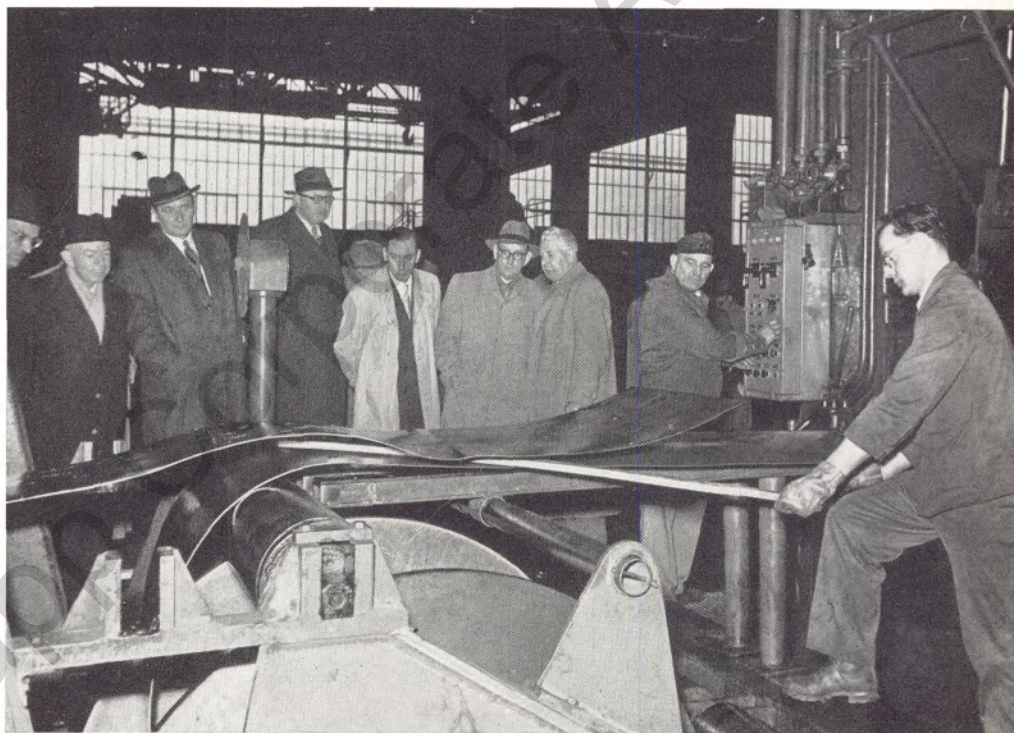
Tester Berge, seit dem Frühjahr Freizeitheim und Ferienparadies für die Mitarbeiter, insbesondere für den Nachwuchs unserer Hütte, wird erheblich erweitert und ausgebaut. Es wird künftig den Namen „Anita-Thyssen-Heim“ tragen. Damit wird der Name der Enkelin unseres Werkgründers noch enger verbunden mit unserer Hütte. Zwischen der Thyssen-AG für Beteiligungen in Düsseldorf, ihrer Vermögensverwaltung und unserer Hütte wurde in diesen Tagen ein Vertrag abgeschlossen, durch den dank des weitgehenden Entgegenkommens von Gräfin Zichy das gepachtete Gelände in Tester Berge auf sieben Hektar erweitert wird. Dadurch hat die Hütte die Möglichkeit, hier ein Erholungsgebiet für ihre Mitarbeiter zu schaffen. Über die von Arbeitsdirektor Meyer entwickelten und inzwischen von Vorstand und Aufsichtsrat gebilligten Planungen wird die Werkzeitung in der Weihnachtsausgabe ausführlicher berichten.



In der Scherenstraße des Warmband-Walzwerkes unserer Hütte

druckt waren sie dabei vor allem von unserer Warmbreitbandstraße und dem neuen Kaltbandwerk. Die Besichtigung endete am Nachmittag mit einer Rundfahrt durch die Ruhrorter Häfen.

Vizepräsident Etzel drückte seine Genugtuung darüber aus, daß er den Mitgliedern der Hohen Behörde die hervorragenden Leistungen der Industrie des Ruhrgebietes zeigen könne. Die an der Ruhr entwickelte Verbundwirtschaft gehe weit über die traditionelle Form des Verbundes von Kohle und Stahl hinaus. Sie habe bei den europäischen Wirtschaftlern einen großen Eindruck hinterlassen. Auf dieser Basis sei die Ruhr gewachsen; auch in der Zukunft werde hier der Verbundgedanke bestimmend bleiben.



Eingehend unterrichteten sich die „ersten Europäer“ über die Arbeitsweise der Vierfach-Tandemstraße unseres Kaltbandwerkes. Neben Arbeitsdirektor Meyer Dr. Potthoff von der Hohen Behörde

Zwei Dolmetscherinnen der Hohen Behörde übersetzten im Gewerksaal unserer Hauptverwaltung die Erläuterungen und Diskussionsfragen unmittelbar ins Französische, so daß die französisch-sprechenden Mitglieder der Exkursion mit Hilfe einer aufgebauten UKW-Anlage direkt in ihrer Muttersprache den Verhandlungen folgen konnten. Auf unserem Bild unten rechts trägt der Belgier Paul Finet (ganz rechts) das kleine Hörgerät, das mit seinem bleistiftlangen Empfangsgerät die UKW-Übertragung aufnahm. Neben ihm Dr. Potthoff (Deutschland) und Albert Wehrer (Luxemburg)



Deutsche Stahlpreise wurden erhöht

Mit Wirkung vom 20. Oktober sind in der Bundesrepublik die Preise für Eisen und Stahl erhöht worden. Dieser Schritt stellte nach den langen Debatten und Verhandlungen der letzten Monate für die Öffentlichkeit keine Überraschung dar. Schon in der letzten Hauptversammlung unserer Hütte hatte der Vorsitz unseres Vorstandes, Bergassessor Sohl, gerade zu diesen Fragen sehr eingehend Stellung genommen und auf das Mißverhältnis zwischen den Rohstoffkosten und den Erlösen, aber auch zwischen den ausländischen und den inländischen Preisen hingewiesen. Angesichts des hohen Importbedarfs gehen die höheren Auslandspreise zu Lasten des deutschen Verbrauchers insgesamt. Schon damals hatte Herr Sohl betont, es sei unerlässlich, die Ertragskraft der Hüttenwerke zu stärken und der deutschen Eisen- und Stahlindustrie auch durch angemessene Erlöse die Möglichkeit zum notwendigen Ausbau ihrer Werke zu geben, damit den Stahl für den Inlandsbedarf zu sichern und die deutsche Industrie von den Importen unabhängiger zu machen.

In einem Gespräch mit dem Leiter der Abteilung Wirtschaft des Westdeutschen Rundfunks, Köln, Dr. Hans-Otto Wesemann, nahm Bergassessor Sohl am Abend des 19. Oktober eingehend zur Erhöhung der deutschen Stahlpreise Stellung und erläuterte der breiten Öffentlichkeit die wesentlichen Gründe, die zu dieser Maßnahme der Eisen- und Stahlindustrie geführt haben. Dieses Rundfunk-Interview nahm folgenden Verlauf:

H. O. WESEMANN:

Unsere Hörer werden in den Nachrichtensendungen gehört haben, daß am heutigen Tage die Eisenpreise erhöht worden sind. Nun besteht bei uns im Lande eine gewisse starke Empfindlichkeit gegen alles, was nach Preiserhöhungen aussieht oder was wirklich eine Preiserhöhung ist. Und deswegen ist es sehr erregend, daß Sie, Herr Generaldirektor Sohl, hier sind, um mit mir ein Gespräch über diesen Fall zu führen. Um bei einem Punkte anzufangen, der wieder und wieder in den Debatten auftaucht: Man hat sich daran gewöhnt, neben vielen anderen Preisen die Eisenpreise als politische Preise zu bezeichnen.

H. G. SOHL:

Ja, Herr Dr. Wesemann, leider hat man den Eisenpreis seit sehr langer Zeit künstlich zu einem politischen Preis gemacht. In Wirklichkeit unterliegt natürlich der Eisenpreis, ebenso wie alle anderen Preise den Gesetzen der Marktwirtschaft, und zwar nicht nur der nationalen, sondern in diesem Falle ganz besonders der internationalen Marktwirtschaft. Es ist ja allgemein bekannt, daß wir gerade für die beiden Grundstoffe Kohle und Stahl heute den europäischen Markt bereits haben. Und man kann den Eisenpreis daher nicht den Gesetzen der Marktwirtschaft entziehen und versuchen, ihm eine politische Zwangsjacke anzulegen, wenn man nicht schädigen will erstens die Werke, dann aber natürlich auch ihre Belegschaften und letzten Endes den Verbraucher, dem ja nicht daran gelegen sein kann, daß eine so wichtige Industrie, die sich heute schon — national und international gesehen — in einem erheblichen Rückstand befindet, weiter in Rückstand gerät.

H. O. WESEMANN:

Da wären also jetzt zwei weitere Probleme zu erörtern. Das eine ist die Frage nach dem Grade des Rückstandes, in dem sich die Eisen- und Stahlindustrie befindet, und das andere wäre ja wohl die Frage, wie sich die Preispolitik der deutschen Werke ausnimmt im Verhältnis zur Preisentwicklung auf dem sonstigen Markt erstens der Montanunion und vielleicht darüber hinaus auch im Hinblick auf den amerikanischen Preis.

H. G. SOHL:

Wenn ich recht im Bilde bin, liegt unser Produktionsindex — gemessen an der Vorkriegszeit — zur Zeit noch unter 150 Prozent, während der allgemeine Produktionsindex in Deutschland bei 200 und darüber liegt, noch stärker bei den Kunden, die wir zu beliefern haben, bei der verarbeitenden Industrie. International gesehen, hat Amerika gegenüber der Vorkriegszeit seine Erzeugung mehr als verdoppelt, und auch die großen anderen

Eisen erzeugenden Länder in der Montanunion und auch England liegen beim Produktionsindex zwischen 180 und 200 Prozent. Die Gefahren, die sich aus diesem Rückstand ergeben, sind noch vor ganz kurzer Zeit von einem wohl allgemein bekannten Sachverständigen, dem Herrn Professor Baade, in einem Artikel im „Vorwärts“ noch einmal ganz deutlich herausgestellt worden.

H. O. WESEMANN:

Bei der Preisbildung spielen erfahrungsgemäß zwei Gesichtspunkte eine Rolle. Das eine ist der Markt, das andere sind die Kosten. Gibt es in der Kostenentwicklung der Eisen schaffenden Industrie bei uns Gründe, die eine durchschnittliche Erhöhung des Eisenpreises von ungefähr 6 bis 6,5 Prozent hinlänglich rechtfertigen?

H. G. SOHL:

Deutschland hat seit dem Zeitpunkt der Eröffnung des Gemeinsamen Marktes, das ist der Mai 1953, die Eisenpreise stabil gehalten. Alle anderen Länder der Welt haben die Eisenpreise seitdem erheblich erhöht. Sie entsinnen sich, daß noch in letzter Zeit Amerika eine Erhöhung um 8,5 Dollar vorgenommen hat und daß auch die europäischen Exportpreise in den letzten Wochen um 20 bis 30 DM erhöht worden sind. Die Folge dieser Entwicklung ist, daß die deutschen Eisenpreise heute um zwischen 25 und 125 DM pro Tonne niedriger liegen als in den anderen Montanunionsländern.

Von der Kostenseite aus gesehen liegen die Dinge so: Seit diesem gleichen Zeitpunkt, der Eröffnung des Gemeinsamen Marktes, also Mai 1953, sind alle Kostenfaktoren, mit denen wir zu rechnen haben, erheblich gestiegen. Ich darf, um unseren Hörern klarzumachen, welches Gewicht bei uns die einzelnen Kostenfaktoren haben, darauf hinweisen, daß etwa zwei Drittel der Selbstkosten eines großen gemischten Hüttenwerkes Rohstoffkosten sind, d. h. Erz, Schrott und Kohle. Seit Mai 1953 sind die Schrottkosten bei uns um 30 Prozent gestiegen, die Löhne um 20 Prozent, die Brennstoffkosten um 15 Prozent und auch die Erzkosten, die in einer Durchschnittsziffer sich sehr schwer angeben lassen wegen der verschiedenen Provenienz der Erze, sind erheblich gestiegen. Das waren die Verhältnisse im Sommer dieses Jahres, als wir mit den Preisgesprächen begannen.

Inzwischen, und zwar in den letzten Tagen, sind ganz entscheidende weitere Kostenvertierungen auf uns zugekommen. Sie wissen, daß der Hochofenkoks mit dem morgigen Tage um 6,60 DM je Tonne, das sind etwa 10 Prozent, erhöht wird. Und ich kann Ihnen weiter mitteilen, daß wir in diesen Tagen die Verhandlungen mit unseren schwedischen Eisen-

erzlieferanten abgeschlossen haben mit dem Erfolg, daß für das kommende Jahr eine Preiserhöhung zugestanden werden mußte, die im Durchschnitt auch etwa 10 Prozent beträgt.

H. O. WESEMANN:

Also nach diesen Darlegungen, Herr Sohl, zögert man einen Augenblick, zu fragen, ob es nicht unter Umständen doch möglich gewesen wäre, durch die bekannte Steigerung der Produktivität, ein nach meiner Meinung recht häufig zu Unrecht verschlissenes Wort, diese Kostensteigerungen bis zu einem gewissen Grade aufzufangen?

H. G. SOHL:

Ich möchte ausdrücklich betonen, daß die Preiserhöhung, die wir jetzt vornehmen, nur etwa die Hälfte der nachweislich auf uns zugekommenen Mehrkosten umfaßt. Die andere Hälfte werden wir versuchen weiter zu verkraften, und zwar werden wir das können auf Grund der Rationalisierungsmaßnahmen, die bei uns durchgeführt worden sind, und der sich daraus ergebenden höheren Produktivität, zum anderen aber auch deshalb, weil die derzeitigen Exportpreise, die ja wesentlich höher sind als die Inlandpreise, es uns erlauben, einen Teil der niedrigen Inlandspreise mit zu verkraften.

Ich möchte betonen, daß ein Wirtschaftszweig, der seit 1953 stabile Preise hat, daß man dem wohl Glauben schenken wird, wenn er sagt, daß er den besten Willen hat, weiterhin den Versuch zu machen, daß die Eisenpreise stabil und maßvoll bleiben. Das setzt aber natürlich voraus, daß uns das von der Kostenseite her, Rohstoffkosten und Lohnkosten, nicht unmöglich gemacht wird. Jedenfalls ist für nennenswerte Kostensteigerung dieser Art bei der sehr maßvollen Preiserhöhung, die wir jetzt vornehmen, in unserer Kalkulation kein Raum mehr.

H. O. WESEMANN:

Haben Sie sich Vorstellungen davon gemacht, in welchem Maße oder bis zu welchem Grade der normale Verbraucher durch diese neuen Preise berührt werden wird?

H. G. SOHL:

Der Verbraucher muß sich einmal klar machen, daß wir zwar in Tonnen rechnen als Produzenten, daß es aber der Verbraucher, der einzelne Mann im Haushalt, ja schließlich nicht mit Tonnen, sondern bestenfalls mit Kilos zu tun hat. Und eine Preiserhöhung von rund 32 DM pro Tonne, wie wir sie jetzt vornehmen, bedeutet 3,2 Pfennig pro Kilo. Ich glaube, an dieser Zahl kann jeder einzelne Haushalt sich errechnen, was der einzelne Artikel, mit dem der Mann täglich zu tun hat oder die Hausfrau, nun an Preiserhöhung durch diese 6,2 Prozent erfährt. Ich bin sicher, daß das bei den Gegenständen des täglichen Bedarfes unter 1 Prozent der Preise dieser Artikel liegen wird.

Wir haben auch eine theoretische Berechnung angestellt, wie sich eine Preiserhöhung um 6,3 Prozent auswirken kann auf den Lebenshaltungsindex, und wir sind zu dem Ergebnis gekommen, daß diese Auswirkung nicht stärker sein kann als 1 Prozent, wohlgemerkt. Natürlich hat das zur Voraussetzung, daß der Verbraucher ebenso wie wir das getan haben, eine gewisse Preisdizziplin hält, d. h. auf keinen Fall mehr abwälzt, als wirklich aus der Eisenpreiserhöhung auf ihn zukommt, und nach Möglichkeit einen Teil dieser Preiserhöhung in sich selbst verkraftet.

„GEMEINSCHAFTSBETRIEB EISENBAHN UND HÄFEN“ BEFÖRDERT TÄGLICH 5000 WAGGONS

Die Verkehrs-Verbundwirtschaft der Werke im Hamborner Raum überdauerte Demontage und Entflechtung ihrer Unternehmen
EH-Streckennetz heute 485 Kilometer lang — 45 Millionen Tonnen Güter wurden im Geschäftsjahr 1955/56 transportiert

Tag und Nacht rollen Tausende von Waggons und viele Lokomotiven mit dem Zeichen „EH“ über das Schienennetz unserer Hütte. Jedem unserer Mitarbeiter ist dieses Zeichen des „Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen“ ein Begriff. Der „Gemeinschaftsbetrieb“ — wie er allgemein kurz genannt wird — hat nach dem Ende des zweiten Weltkrieges alle Verkehrsaufgaben übernommen, die im Hamborner Bereich innerhalb des Verkehrsverbundnetzes der früher zu den Vereinigten Stahlwerken gehörenden Unternehmen zu bewältigen sind.

Dieses Verkehrsnetz ist einzig in seiner Art. Seinen vorbildlichen Ausbau verdankt es dem Weitblick, mit dem der Gründer unserer Hütte, August Thyssen, die Ansätze des Schienennetzes entwickelte und vervollkommnete, die er bei seinem Eintritt in die damalige „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“ vorfand. Im Geschäftsjahr 1955/56 wurden vom Gemeinschaftsbetrieb 1,65 Millionen Waggons befördert, 194 Millionen Tonnenkilometer gefahren und fast 45 Millionen Tonnen

Güter bewegt; das bedeutet gegenüber 1954/55 eine Steigerung um fast zwanzig Prozent. An diesem Güterumschlag hatte unsere Hütte einen Anteil von 33 Prozent. Zu den Aufgaben des Gemeinschaftsbetriebes gehört auch der Umschlag in unserem Werkshafen Schwelgern, in den im gleichen Geschäftsjahr fast fünftausend beladene Schiffe einliefen und aus dem 4250 beladen wieder abgingen. Über 6,5 Millionen Tonnen Güter, vorwiegend Massengüter, wurden in Schiffe umgeschlagen und über drei Millionen zu und von den Lagerplätzen bewegt. Der gesamte Hafenumschlag erreichte im Monatsmittel fast achthunderttausend Tonnen, das sind vierzigtausend Güterwaggons zu je zwanzig Tonnen.

Diese Zahlen zeigen die Bedeutung eines Verkehrsbetriebes, der zu einer einmaligen Einrichtung in der Bundesrepublik gehört. Unser heutiger Beitrag versucht, unseren Lesern die Aufgaben und Leistungen des Gemeinschaftsbetriebes zu schildern und dabei auch einen Blick in die Geschichte dieser für unsere Hütte so wichtigen Einrichtung zu werfen.

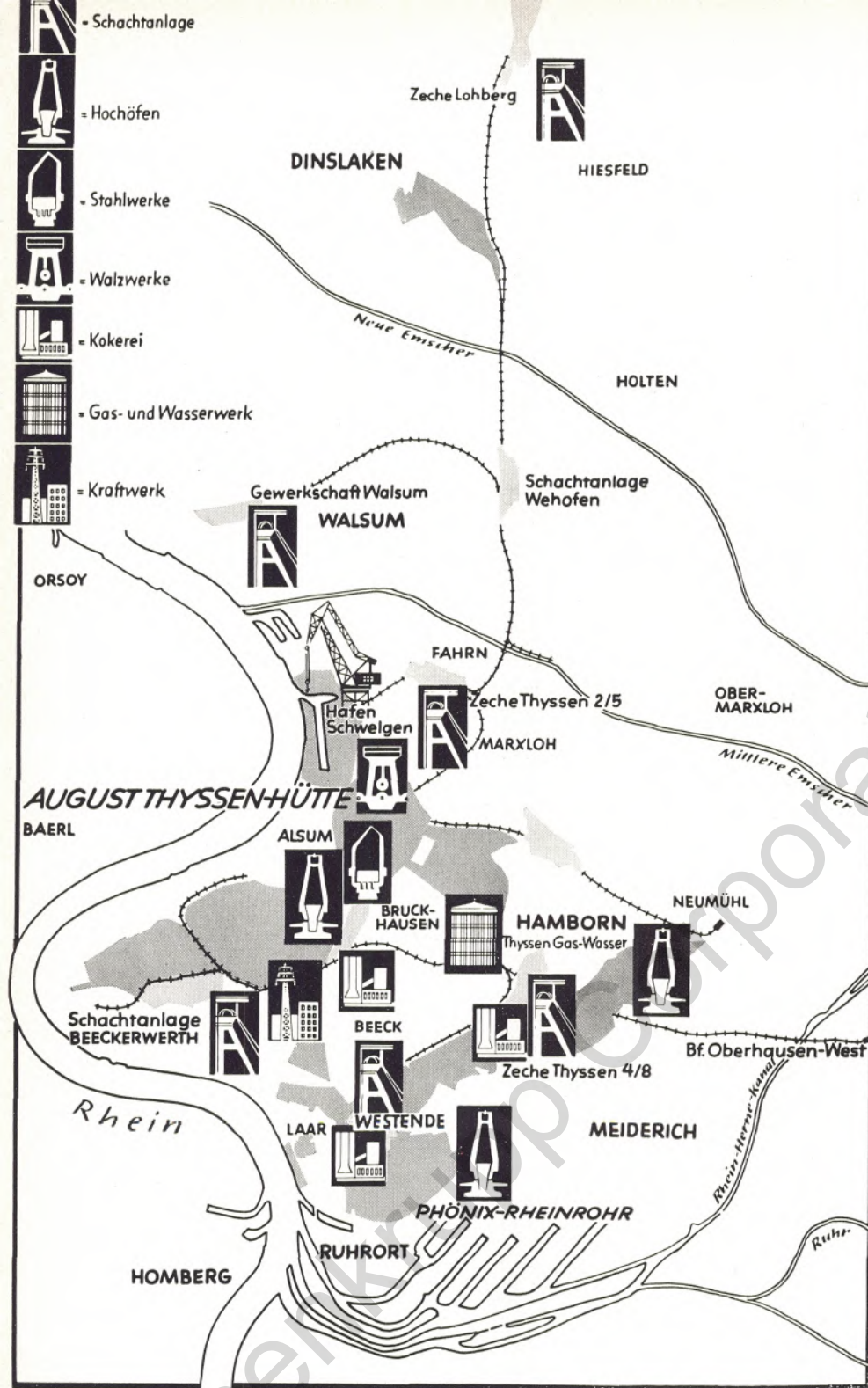
Recht primitiv waren die Transportverhältnisse, die August Thyssen vorfand, als er in den achtziger Jahren in den Hamborner Bergbau eintrat und damit von Mülheim wieder an den Rhein zurückkam, an dem er in Duisburg fünfzehn Jahre zuvor zum ersten Male in der Industrie des Ruhrgebietes Fuß gefaßt hatte. Nur wenige Kilometer lang waren damals die Bahnstrecken von den Schachtanlagen zum Bahnhof Neumühl und zum Hafen Alsum, der vor wenigen Jahren — 1882 — gerade in Betrieb genommen worden war.

1872 hatte die Gewerkschaft Deutscher Kaiser ihren ersten Schacht abgeteuft und mit ihm 1876 die Förderung von Kohle begonnen; es waren 3583 Tonnen. Mit Pferde- und Ochsenkarren mußte man die Kohle zunächst zum Bahnhof Neumühl fahren und dort in mühsamer Handarbeit in die Waggons umschaukeln. Auch über die 1875 begonnene Grubenanschlußbahn zum Schacht 1/6 zogen Ochsen- und Pferdegespanne die ersten Waggons, obwohl die Eisenbahnstrecken im Ruhrgebiet bereits seit zwanzig Jahren mit Dampflokomotiven betrieben wurden.

Nur 2150 Meter lang war diese Strecke der Gewerkschaft Deutscher Kaiser, aber sie stellte einen wichtigen Abschnitt im Werksverkehr des Bergbaues und für die Entwicklung der Eisen- und Stahlindustrie



Werkshafen Schwelgern der ATH: ein Bild, das einen Eindruck vom Umfang und der Vielfalt der Verkehrsanlagen vermittelt



dar, denn 1878 fuhr auf dieser Strecke die erste Dampflokomotive. Vier Jahre später, mit der Inbetriebnahme des Hafens Alsum, folgte eine zweite 3400 Meter lange Bahnverbindung von Schacht 1 zum Rhein. Später wurden Schacht 2 in Aldenrade und Schacht 3 in Bruckhausen durch eine Bahn mit dem Hafen Alsum verbunden, schließlich kam auch der Schacht 4 hinzu.

Hüttenwerk erhöht Verkehr

Der Bau des Stahlwerks in Bruckhausen unmittelbar neben den Schachtanlagen und dem Hafen am Rhein verlieh der Transportwirtschaft eine immer größere und entscheidendere Bedeutung. 1885 waren 183 000 Tonnen Kohle gefördert wor-

den, fünf Jahre später war diese Förderung bereits auf 1,2 Millionen Tonnen angestiegen.

Für den Bedarf des Hüttenwerks wurde 1894 mit dem Bau des großen Vorbahnhofs, dem Vorläufer des heutigen Bahnhof Grünstraße, begonnen. 1897 wurde die Verbindungsbahn zum Walzwerk Dinslaken in Betrieb genommen, 1901 folgte die Bahn Beeckerwerth, die fünf Jahre später bis Meiderich weitergeführt werden konnte. Hinzu kamen im Werksbereich immer neue Verlade- und Rangiergleise. Die Eisenbahn selbst mußte ihren Bahnhof Neumühl und den wichtigen Übergabebahnhof Oberhausen-West laufend erweitern.

Der Hafen Alsum bewältigte im Jahre 1900 mit zehn Dampfkranen und einer Lagerplatzbrücke einen Umschlag von 505 000 Tonnen. Aber dem ständig zunehmenden Umschlag war seine Leistungsfähigkeit nicht mehr gewachsen. Der Bau des größeren Werks Hafens Schwelgern wurde zu einer zwingenden Notwendigkeit. Eindrucksvoller kann sich die Bedeutung der Verkehrswirtschaft unserer Hütte kaum spiegeln als in diesem Werkshafen, seinen Einrichtungen und Ausmaßen. Sein enges Verhältnis zur ATH ist schon von der Lage her bedingt. Schwelgern verbindet die Hütte über den Rhein mit dem westdeutschen Kanalsystem und mit den großen Seehäfen in Holland und Belgien.

Das Hafenbild wird von den Kränen und Verladebrücken beherrscht, die die Ufer vom Stich- und Parallelhafen bedienen. Hier stehen die großen Waggonkipperbrücke mit 55 Tonnen Tragfähigkeit, weitere sechs Verladebrücken mit acht bis fünfzehn Tonnen und vierzehn Portal Kräne mit sechs bis zwanzig Tonnen Hubkraft. Hier stehen Hebezüge und Grubenholzgreifer, Selbstkipper und zahlreiche weitere Geräte für das Löschen der Erze, für den Transport der Hüttenprodukte und für die Verfrachtung von Kohle, Koks, Ammoniak und Schlacke. Allein achtzig bis neunzig verschiedene Erzsor ten liegen auf den Halden im Hafenbereich.

Im Spiegel von Zahlen

Ohne Unterlaß werden hier Tag und Nacht die Motorschiffe und Kähne gelöscht, wird beladen und umgeladen. Trotzdem sind nur wenige Menschen zu sehen, die diesen riesigen Apparat bedienen und lenken.

Einige Zahlen, die das Ausmaß dieser Hafenanlagen veranschaulichen: Von den Kai- und Uferlängen sind 2125 Meter mit Gleisanschlüssen für die Umschlagseinrichtungen gebaut. Die Lagerplätze für Massengüter nehmen zehn Hektar (= 100 000 Quadratmeter) in Anspruch. Von der Hafenfläche mit insgesamt 46 Hektar entfallen außerdem auf das Wasser vierzehn Hektar und auf die Ufer- und Bahnhofsanlagen rund 21 Hektar.

Schon 1929 lag der Umschlag des Hafens Schwelgern mit 8,5 Millionen Tonnen an der Spitze aller deutschen Privathäfen. Heute werden jährlich über 9,5 Millionen Tonnen (1955/56) umgeschlagen, womit dieser Hafen seine Spitzenstellung unter den privaten Häfen behalten hat. In jedem Monat werden hier 765 Schiffe be- oder entladen. 400 000 Tonnen Ladegut — das Schergewicht liegt bei den Erzen aus dem In- und Ausland, neuerdings auch bei Importen amerikanischer Kohle — bringen sie heran, 150 000 Tonnen transportieren sie ab; auf den Lagerumschlag entfallen monatlich etwa 200 000 Tonnen.

Wer gehört zum Gemeinschaftsbetrieb?

Man muß schon zu Vergleichen greifen, um den Umfang dieses Umschlags in dem achthundert Meter langen Hafenbecken Schwelgern zu verdeutlichen. Ein Schleppzug von Rheinkähnen mit je eintausend Tonnen Tragfähigkeit, der einen Monatsumschlag unseres Werks Hafens Schwelgern transportieren wollte, würde von Duisburg bis nach Köln reichen.



500 Schiffe fahren unseren Werkschlag in jedem Monat an und löschen hier ihre Ladung oder nehmen neue Fracht auf, Erze und Kohle, Schrott und Fertigprodukte. Unser Hafen ist mit seinem Jahres-

umschlag von neun Millionen Tonnen der größte Privathafen der Bundesrepublik. Sein Umschlag hat im letzten Geschäftsjahr den Vorkriegsstand wieder erreichen können. Die Umschlagleistungen steigen weiterhin an

Natürlich hat es in der Geschichte unseres Hafens auch an kritischen Situationen nicht gefehlt. Die älteren Mitarbeiter unserer Hütte erinnern sich noch der Hochwasserkatastrophe im Dezember 1925 und Januar 1926. Damals mußten die Hilfskolonnen aus unseren Betrieben und aus dem Bergbau eine Riesenarbeit leisten,

DER ZWEITE JAHRGANG

der Werkzeitung unserer Hütte liegt mit dem kommenden Weihnachtsfest geschlossen vor. Damit wird bei allen Mitarbeitern, die alle Hefte gesammelt haben, die Sammelmappe prall gefüllt sein. Weitere Sammelmappen können ohne Vorbestellung bei der Redaktion der Werkzeitung (Hauptverwaltung Franz-Lenze-Straße, Zimmer 9) gegen einen Unkostenbeitrag von einer Mark während der Zeit der Bürostunden jederzeit abgeholt werden.

größten Werkbahnanlage in Deutschland entwickelt.

Heute umfaßt das Bahnnetz Gleisanlagen von 486 Kilometer mit 1662 Weichen. 486 Kilometer — das entspricht etwa einer Strecke von Duisburg bis Berlin. 46 Stellwerke, von ihnen 32 elektrisch betrieben, dazu noch zwölf Handweichenposten sind notwendig, um den Verkehrsablauf zu regeln.

Dieses Gleisnetz spannt sich in unserem engeren Heimatgebiet mit zahllosen Verzweigungen durch die Betriebsanlagen, zwischen den einzelnen Werken und zu den Häfen und Bahnhöfen. Angeschlossen sind die August Thyssen-Hütte, Phoenix-Rheinrohr, die Hamborner und die Friedrich-Thyssen Bergbau AG. mit ihren

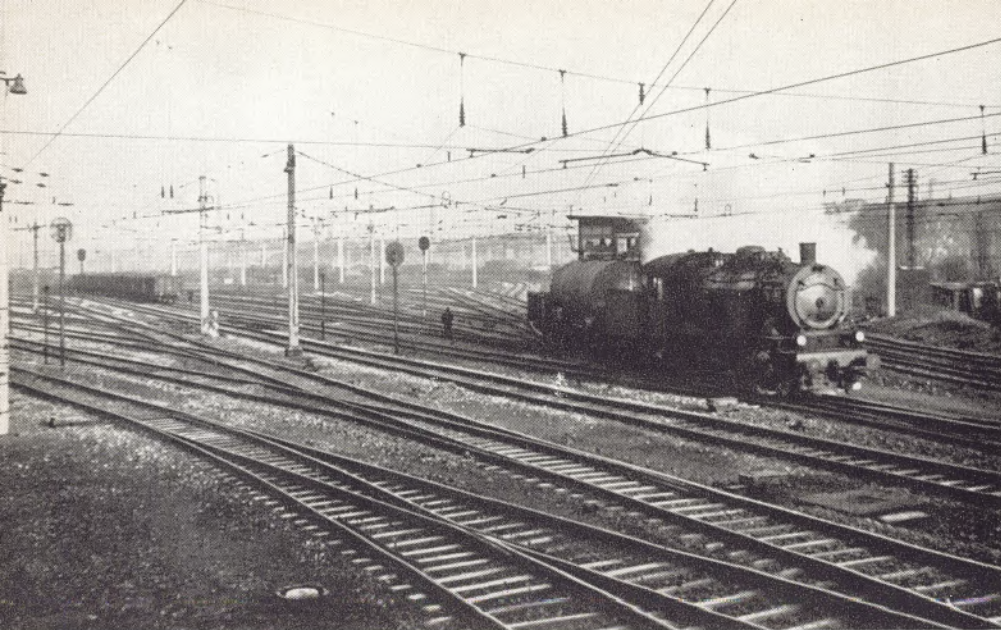
Betrieben in dem Raum, der sich von Ruhrort und Meiderich im Süden über Hamborn bis nach Dinslaken im Norden und Oberhausen-West erstreckt. Als sogenannte Nebenanschießer werden vom Gemeinschaftsbetrieb noch bedient die Gießerei Meiderich der Eisenwerke Mülheim-Meiderich, die Gesellschaft für Teerverwertung, die Thyssenschen Gas- und Wasserwerke, Bergwerksgesellschaft Walsum, Firma Gebr. Hoppe, die Wehag, Werk Dinslaken der Westf. Union AG für Eisen- und Drahtindustrie, Walzwerke Dinslaken GmbH, Eisen- und Stahlwalzwerke Rötzel in Dinslaken und andere. Die heutige Gesellschaft „Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen“ ist ein Kind der Nachkriegszeit. Sie entstand aus Betriebsbenutzungsverträgen, die zwi-

Hafen Alsum unserer Hütte 1888: Die Umschlaganlagen waren auf Handbetrieb eingerichtet



um die Hafenanlagen zu schützen. Die damaligen Ereignisse waren der Anlaß, einen Hochwasserdeich zum Schutze von Schwelgern zu errichten.

Das Gleisnetz des heutigen Gemeinschaftsbetriebes entwickelte sich in den letzten fünfzig Jahren sehr schnell. Nachdem man 1907 die Doppelschachtanlagen in Lohberg, die mit 722 Meter die damals größte Fördertiefe erreichten, angeschlossen hatte, wuchs der Wagenpark auf über 2200 Fahrzeuge im Jahre 1910. 1921 fuhren bereits 68 Loks und 3650 Waggons auf einem Gleisnetz von 310 Kilometer Länge. Damit hatte sich der Verkehrsapparat zur



Die gute alte Dampflokomotive ist noch längst nicht außer Dienst. Aber hier, am Betriebsbahnhof Grünstraße, dampft sie schon unter einem dichten Netz elektrischer Fahrleitungen. 36 Gleise mit Dutzenden von Weichen liegen auf diesem unserer Hütte vorgelagerten Bahnhof



Der alte Bremsenturm für die Thyssen-Gleisbremse neben dem Ablaufberg am Betriebsbahnhof Grünstraße. Im Keller die Pumpanlage, im Pavillon an der Turmspitze die Bremssteuerung für die Gleisbremse unterhalb des Ablaufberges. Bremsmeister Arthur Thomas (unteres Bild) gehört zu den alten, erprobten Hasen; im vergangenen Jahr war er vierzig Jahre im Dienst!



schen den entflochtenen Gesellschaften der Vereinigten Stahlwerke über die Eisenbahn- und Werkbahneinrichtungen abgeschlossen wurden. Jeder Partner stellte dabei die in seinem Besitz befindlichen und zum Gütertransport betriebsnotwendigen Anlagevermögen, sein rollendes Material, seine Gleise, Maschinen und Betriebsvorrichtungen zur Nutzung zur Verfügung.

Als Verkehrsträger für die vier großen Partner und für die Nebenschleifer stellt der „Gemeinschaftsbetrieb“ eine ebenso eigentümliche wie interessante und bewährte Form der Verbundwirtschaft dar, die aus den Gründungen August Thyssens hervorgegangen ist. Das betriebliche Schwergewicht liegt in Hamborn, wo die ATH ihre Eisenbahnwerkstätten voll zur Verfügung gestellt hat. 140 000 Waggons werden in jedem Monat über das Schienennetz bewegt, 1,6 Millionen im Jahr; dabei sind die Leerwagen nicht mitgezählt. Von den fünftausend Güterwagen, die sich täglich im Verkehr befinden, sind etwa zweitausend offene Wagen, die übrigen Spezialwagen. Dazu gehören die jedem Hüttenmann bekannten Pfannenwagen, die Kübel-, Plattform- und Sintergutwagen, die Spezialwaggons der ATH mit den Betten für Breitbandringe, Behälterwagen, gedeckte Waggons, Wagen auch für den Personentransport sowie zahlreiche andere Spezialwaggons mit unterschiedlicher Achsenzahl, Tragfähigkeit und Laderaum.

Im „Salonwagen“ unterwegs

Es ist ein geradezu verwirrendes Bild, das sich einem bei einer Kreuz- und Querverfahrt über das Gleisnetz des Gemeinschaftsbetriebes aufdrängt. Ein Veteran des Wagenparks ist Quartier für einen ganzen Tag; man könnte ihn Besuchs-, Besichtigung- oder auch Salonwagen nennen. Das Baujahr 1874 wird ihm nachgerühmt. August Thyssen hat ihn 1896 erworben. Freilich ist er recht hochachsig gebaut, aber er erfüllt seinen Zweck immer noch tadellos wie zahlreiche andere Waggons und Loks, die schon vor einem halben Jahrhundert oder noch eher über die Gleise rollten und vom jetzigen Gemeinschaftsbetrieb übernommen wurden und instandgehalten werden.

In dem Nebeneinander und Übereinander von Gleisen liegen fast siebzehnhundert Weichen, im Durchschnitt alle dreihundert Meter eine. 79 Brückenbauwerke tragen zum reibungslosen Ablauf des Verkehrs bei. Nachdem im letzten Geschäftsjahr zehn neue Elektroloks angeschafft wurden, hat sich ihre Zahl auf 64 erhöht, während weiterhin 69 Lokomotiven mit Dampf fahren.

Ein starker Anteil der Gemeinschaftsgleise, der betriebsgebundenen Gleise sowie der Gemeinschafts- und Betriebsweichen liegt auf dem Gebiet unserer Hütte, etwa vierzig Prozent der Netzlänge und fast die Hälfte der Weichen. Vom Wagenbestand gehörten über zwölfhundert Waggons zur ATH und über hundert zur Kokerei August Thyssen, von den Dampfloks knapp die Hälfte, von den E-Loks vier.

Die Elektrifizierung des Verkehrsbetriebes hat bisher über zweihundert Kilo-

meter des Gleisnetzes erfaßt. Lediglich im Süden, im Bereich der Hüttenwerke Phönix, ist er voll durchgeführt. Die restlose Umstellung auf elektrischen Betrieb erfordert die Beschaffung von weiteren vierzig Loks. Ein Blick von der Brücke an der Grünstraße zeigt, daß die Verspannung der Fahrleitung fortschreitet. Im letzten Geschäftsjahr wurden weitere 30 Kilometer elektrifiziert.

Blick in die Eisenbahn-Werkstätten

In den Eisenbahnwerkstätten hinter Tor 3, die dem Gemeinschaftsbetrieb von der ATH zur Verfügung gestellt wurden, läuft die Arbeit auf hohen Touren. Mit der Be- und Entladung der Waggonen von Werksbahn und Bundesbahn, mit der Beförderung von monatlich vier Millionen Tonnen auf der Schiene und dem Rangierbetrieb allein ist es ja nicht getan. Das Waggonmaterial wird ungemein stark strapaziert. Obwohl im Schnitt jeder Wagen nur vier bis fünf Kilometer weit gefahren wird, erreicht der Gemeinschaftsbetrieb jährlich eine Leistung von fast 200 Millionen Tonnenkilometer. Um diese Leistung zu schaffen, sind die zahlreichen Weichen und Stellwerke notwendig. Viel rollendes Material ist immerzu überholungsreif, anderes muß nach den Verlusten des Krieges und der betrieblichen Abnutzung erneuert und ersetzt werden.

Der Oberbau des Gleisnetzes war nach dem Kriege denkbar schlecht. Über vierzig Prozent der Gleise und 65 Prozent der Weichen wurden vollständig erneuert. Jetzt stehen die Werkstätten für die laufenden Instandsetzungsarbeiten zur Verfügung. Pausenlos drängen sich da die Reparaturaufträge — auch auf dem Gelände der ATH, auf dem allein 85 Kilometer betriebsgebundene Gleise liegen.

In den Hallen der Werkstätten, zwischen denen die Schiebebühnen hin- und hergleiten, wird es niemals leer. Rund vierhundert Wagen kommen jeden Monat zur Reparatur, in vielen Fällen nicht wenig mitgenommen. Praktisch einmal in jedem Jahr kommt also jeder Waggon des rollenden Materials an die Reihe, unter ihnen wahre Kolosse, wie etwa die Erzwaggonen, die hundert Tonnen fassen.

Mächtige Radsätze, die Eingeweide der Lok-Kessel mit den Siederohren, daneben E-Loks, und an ihnen Kesselschmiede und Schweißer an der Arbeit — das ist das Bild, das sich einem in den Werkstätten bietet, in denen in Hamborn und in Ruhrort laufend rund 650 Mann eingesetzt sind, 1850 Mann sind als Fahrpersonal und im Rangierbetrieb in drei Schichten tätig, hinzu kommen je 350 Mitarbeiter in der Gleisbauabteilung und im Hafen. Das sind, zusammen mit den Angestellten, über 3400 Betriebsangehörige, und unter ihnen ein gutes Drittel seit Jahrzehnten mit der ATH verbundene Jubilare.

Auf den Strecken

Immerzu wechselt das Bild bei der Fahrt, fällt der Blick bei der Verzweigung des Gleisnetzes, das sich wie das Netz einer Spinne über die Werke und Betriebe hinzieht, aus einer anderen Richtung auf die



Rohrpost vom Bahngelände zum Steuerstand im Bremsturm am Bahnhof Grünstraße. Zwar ist diese Einrichtung schon recht bejahrt. Aber ihre Stabilität ist unversehrt. Sie bewährt sich heute wie ehemals bei der Übermittlung schriftlicher Anweisungen an die Bremsmeister

Betriebsanlagen. Vom Bahnhof Grünstraße zeigt der Blick zur Thyssen-Brücke hin, wie sich das Netz der elektrischen Fahrleitungen verdichtet, die Elektrifizierung nach Norden vordringt. Dampf- und E-Loks reichen sich hier sozusagen schon die Hände im Vorbeifahren; denn bis zum Werksbahnhof können die E-Loks bereits fahren.

Stellwerk Grünstraße besitzt eine moderne Gleisbildanlage mit Fahrtenspeicher (rechts)



Von dem Speicherstellwerk aus werden die vom Ablaufberg jenseits der Brücke kommenden Waggonen nach einer modernen Gleisbildanlage und auf Grund von Wechselsprechsignalen automatisch in die für sie bestimmten Gleise geleitet. 36 Gleise liegen hier im Rangierbahnhof Grünstraße nebeneinander — es handelt sich um einen der größten privaten Rangierbahnhöfe überhaupt.

Drüben, jenseits der Brücke, thront hoch oben im Bremsturm an der Grünstraße der Bremsmeister an der Thyssen-Gleisbremse. Sicher führt er den Steuerhebel und setzt die Pumpenanlage im Keller in Aktion. Unter hydraulischem Druck werden die mit ziemlicher Geschwindigkeit den Ablaufberg hinabrollenden Waggonen unterhalb des Berges an dieser Gleisbremse in dem von Fall zu Fall erforderlichen Ausmaß abgebremst. Bei Vollbetrieb rollen hier arbeitstäglich zweitausend bis zweitausendfünfhundert Waggonen ab und müssen vom Stellwerk aus dirigiert werden.

Die Bilder wechseln schnell, die Betriebsgrenzen zwischen den angeschlossenen Werken sind nicht markiert, sie fließen für den Ortsunkundigen ineinander über, lösen sich und treffen wieder zusammen. Da gibt es ein Gleisdreieck, die Kokerei 4/8, Schacht 4/8 und Thyssen-Gas liegen am Rande, Klärbecken werden passiert und der Schlackenberg von Phönix. Vor dem Hüttenwerk wird der neue Emscher-Güterbahnhof gebaut. An der Honigstraße führen Eisenbahnstrecken in zwei Etagen über eine Straße hinweg.

Drei Verkehrswege übereinander

Wir werfen einen Blick auf den Nordhafen, auf das Bett der alten Emscher und steigen in das Stellwerk 9 im Herzen des Hüttenwerks Phönix mit einer modernen Wechselsprechanlage und einer Funkeinrichtung, mit der im Netz des Betriebes alle Loks erreicht werden können, die mit



Schlacken- und Roheisen-Transportwagen gehören zu den wichtigen Spezialfahrzeugen im Hüttenbetrieb. Hier kommt es auf höchste Zuverlässigkeit und Sicherheit, auf ein tadelloses Zusammenspiel der Hochöfner mit den Männern von der Schiene und auf den Loks an. Ein Bild vom Roheisen-transport im Hüttenbetrieb der ATH, rechts ein Transportwagen für Schlacke

Funkempfängern ausgestattet sind. Das Signalwesen mit seinen modernen Einrichtungen ist so ausgebildet, daß sich der Fahrbetrieb, vor allem bei den Zechen, zu einem erheblichen Teil schon fahrplanmäßig abwickeln läßt, wenn er auch in der Hauptsache immer auf den jeweiligen und wechselnden Bedarf eingespield sein muß.

Wir fahren an der Kokerei Westende vorbei. Der Blick reicht durch die Fenster unseres Wagen hinüber nach Laar mit seiner Kirche. Häufiger läßt sich der 105 Meter hohe Gasometer in der Nähe unserer Hauptverwaltung in Bruckhausen anpei-

len. Immer wieder rückt die Silhouette der Thyssen-Hütte aus veränderter Richtung in den Gesichtskreis.

Einmal nur auf dieser Fahrt tritt eine Grenze deutlich in Erscheinung. Das ist auf dem Verschiebebahnhof Oberhausen-West. Hier, schon südlich des Rhein-Herne-Kanals, liegt die Scheidelinie zwischen den Bereichen des Gemeinschaftsbetriebes und der Bundesbahn. Auf diesem größten Übergabebahnhof der Bundesbahn werden arbeitstäglich von den an den Gemeinschaftsbetrieb angeschlossenen Werken über 1200 Waggons über-

Paraden von Schalthebeln, Wechselsprech-Anlage, ein Gleisplan und weite Sicht nach draußen und im Nebenraum noch eine Funkanlage für die unmittelbare Verbindung zu einem Teil der Lokomotiven — so sieht es im Stellwerk 9 aus



nommen und übergeben. Von hier bis nach Dinslaken hinauf mißt die Strecke der Werkbahn gute zwanzig Kilometer.

Auf der Spur der Erzwagen rundet sich auf der Hochbahn hinter den Hochöfen unserer Hütte die Fülle der Fahrteindrücke. Von dieser Seite gesehen bieten sich die Stahlkolosse der Öfen mit ihren Schrägaufzügen noch eindrucksvoller dar als von den Abstichbühnen her. Unter den Gleisen liegen, in die Tiefe gestaffelt, die Taschen mit Erzen aus aller Welt und mit allem Material, das zur Möllierung gehört. Es ist eine Fahrt durch einen der lebendigsten Teile des Hüttenwerkes, durch ein verwirrend anmutendes, faßt unübersehbares und doch bis in seine letzten Einzelheiten präzise geplantes Netz aus Stahl und Eisen.

Moderner und größer

Die Kriegsschäden im Verkehrsnetz sind inzwischen überwunden. Jetzt kann der Gemeinschaftsbetrieb an den Ausbau sei-



Unter den Brückenbauwerken im Bereich des Streckennetzes des „Gemeinschaftsbetriebes“ zeigt besonders das an der Papiermühlen- und Honigstraße, wie sich die verschiedenen Verkehrs- und Transportwege kreuzen und überschneiden. Dreistufig fließt hier auf Straße und Schiene der Verkehr in verschiedenen Richtungen zwischen den einzelnen Werken

ner Einrichtung herangehen. Denn er muß mit dem Wachstum der angeschlossenen Unternehmen und mit ihrer steigenden Produktion Schritt halten. Allein auf der ATH stellten die Inbetriebnahme der Breitbandstraße und des Kaltbandwerkes, stellen der Bau und der baldige Betriebsbeginn des neuen Siemens-Martin-Werkes große Aufgaben an die Leistung des Verkehrsbetriebes.

Die für Neuanlagen erforderlichen Investitionen lassen sich natürlich nicht von heute auf morgen durchführen. Allein die vorgesehene völlige Elektrifizierung des Betriebs, deren Anfänge im südlichen Bereich des Gleisnetzes übrigens bis 1919



Auf der Hochbahn hinter den Hochöfen unserer Hütte. Unter den Gleisen die Bunker mit Erzen aus aller Welt, die hier zur Beschickung der Hochöfen gelagert werden

zurückreichen, verschlingt eine Menge Geld. Die gute alte Dampflok wird dabei allmählich mehr und mehr in den Hintergrund treten.

Im Vordergrund des Programms stehen in den nächsten Jahren Eisenbahnanlagen für unsere Hütte und die Hütte Phönix. An der Emscher wird ein neuer Rangierbahnhof entstehen. Außerdem stehen auf der Liste der Planungen eine neue Verbindungsbahn von der Honigstraße zur Strecke Oberhausen-West, dem Hochofenwerk Meiderich und zum Bahnhof Neumühl.

Zweihundert Kilometer Fahrleitung müssen gespannt und vierzig elektrische Lo-

komotiven angeschafft werden — eine kostspielige Angelegenheit. Denn eine Verladebrücke, wie sie für den Hafen Schwelgern neu angeschafft werden soll, kostet etwa drei Millionen DM, ein Portal-kran eine halbe Million DM. Wer kommt beim Anblick der 100-Tonnen-Erwagen, deren vorhandene Anzahl für den Bedarf nicht mehr ausreicht, auf den Gedanken, daß ein solcher Waggon rund sechzigtausend Mark kostet und ein Plattformwagen zur Beförderung von Walzwerkserzeugnissen etwa vierzigtausend Mark! Außerdem muß im Außengelände des Hafens Schwelgern das Erzlager erweitert und die Halle der Radsatzwerkstatt erneuert werden.

Tr.

Durch zahlreiche Betriebe führt das Schienennetz des „Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen“ mit insgesamt 485 Kilometer Länge. Ein Blick von den Schienen auf das Ferngaswerk der Thyssenschen Gas- und Wasserwerke, dessen Gasnetz auch unsere Hütte Gas zuführt



DIE ERZEUGUNG VON THOMASSTAHL unserer Hütte erreichte im Oktober mit rd. 100 300 Tonnen den Höchststand seit Kriegsende. Zusammen mit SM-Stahl betrug die Stahlproduktion rd. 139 300 Tonnen.

DR. WEITZ, der Präsident des Deutschen Roten Kreuzes und AR-Mitglied der ATH, wurde erneut auch zum Vorsitzenden des Kreisverbandes Duisburg im DRK gewählt.

DER HOHEN BEHÖRDE der Montanunion in Luxemburg hat die Werksleitung eine Kopie unseres Farbfilms „August Thyssen-Hütte 1955“ zur Verfügung gestellt. Der Film hatte bei den Mitgliedern der Hohen Behörde, als sie Ende Oktober die ATH besichtigten, großen Beifall gefunden.

IN BRUSSEL werden vom 7. bis 20. Dezember zum zweiten Male Industriefilm-Festspiele veranstaltet. Der Werksfilm der ATH „Von der Bramme zum Breitband“ ist in der englischen Fassung zugelassen worden. Er konnte die sehr strenge Vorprüfung mit bestem Erfolg passieren.

IN EINEN SCHWEREN ORKAN geriet der Kohlenfrachter unserer Hütte „August Thyssen“ im Oktober bei seiner zweiten Fahrt von Hampton Roads nach Rotterdam zwischen den Bermuda-Inseln und den Azoren. Fünf Mann der Besatzung wurden dabei auf Deck verletzt, unter ihnen der 1. Offizier. Das Schiff selbst erlitt keinerlei Schäden.

DIE DEUTSCHEN SIPOREX-GESELLSCHAFTEN werden am 13. und 14. Dezember ihre diesjährige Jahrestagung in Duisburg abhalten. Dabei sollen auch die verbesserten Einrichtungen unserer Porenbeton-Anlage besichtigt werden.

DEN EICKELKAMP-OMNIBUS bis zum Altmarkt fahren zu lassen, fordern Vorschläge, die dem Bürgerausschuß Hameln vorgelegt wurden. Für unsere Siedler, die bei einer Fahrt zum Rathaus bisher an der Feldstraße umsteigen, bis zum Pollmanneck zu Fuß gehen und dort auf die Linie 9 warten mußten, würde damit endlich auch Alt-Hameln „erschlossen“. Ob die DVG mitmacht?

„DAS NEUE UNIVERSUM“, das alljährlich zu Weihnachten hunderttausende Jungen erfreut, enthält in diesem Jahr einen großen Beitrag über die neue Warmbreitbandstraße unserer Hütte als Beispiel moderner Methoden der Erzeugung von Blech. Zahlreiche Farb- und Schwarz-Weiß-Bilder illustrieren den Artikel. (Das Buch erschien bei der Union Deutsche Verlagsgesellschaft, Stuttgart.)

IN BREMERHAVEN konnten die Boxsportfreunde Hameln, in deren Reihen bekanntlich zahlreiche Belegschaftsmitglieder unserer Hütte stehen, einen schönen 12:8-Sieg erringen. Gegner war der Boxsportverein Nordsee.

Die neuesten Fußballergebnisse

In den Betrieben wurden wieder eine Reihe von Fußballspielen ausgetragen. Dabei spielte die Betonwarenfabrik gegen Thomaswerk 6:1, Bergbau und Hüttenbedarf 1:0, Mechanische Hauptwerkstatt 0:5, Elektrobetrieb I 2:1. Der Maschinenbetrieb siegte gegen eine Mannschaft des Walzwerkes I mit 4:2. Die FTA. trug folgende Spiele aus: gegen Grubenbaubau 0:1, Versuchsanstalt 3:2, Lohnbüro 1:0, Bauabteilung 1:2, Blockbrammenstraße 2:4, Elektrobetrieb I 2:5, Fertigstraße V 1:1, FTA. alte Herren 7:2, Versuchsanstalt 4:0, Zurichtung — Straße I 1:1, Sozialabteilung — Abteilung Verkauf 2:0.

Vom Elektrobetrieb I unterlag die ersatzgeschwächte Mannschaft der Schicht Meister Grube der Elf der Schicht Meister Thelen 8:0, schlug jedoch im Rückspiel in kompletter Besetzung ihren Gegner 4:1. Die Verkaufsabrechnung unserer Hütte erzielte in einem Kampf bei strömendem Regen gegen die Verkaufsabrechnung des Hüttenwerkes Oberhausen in Hameln ein 2:2.

Es stellten sich vor als „Fernseh-Star“:

Unsere Hütte

und Familie Lohau

Auch vor aller Öffentlichkeit kommen wir nicht darum herum: Frau Lohau war doch wohl etwas leichtsinnig. Das ist übrigens nicht unsere, sondern ihre eigene Feststellung, die sie am Abend des 6. November in dem Satz zusammenfaßte: „Ja, wenn ich das vorher gewußt hätte . . .“

Für alle, die nicht genauer informiert sind, was sich an jenem 6. und dem darauffolgenden 7. November in der Wohnung unseres Kollegen Hermann Lohau, seines Zeichens Beizer und Führer der zweiten Schicht in der Beize des Kaltbandwerkes, abgespielt hat, wollen wir nur in die Erinnerung zurückrufen, daß an diesen beiden Tagen das Deutsche Fernsehen in der Eickelkamp-Siedlung zu Gast war, genauer gesagt im Pliesterkamp Nr. zwei, im Haus der Familie Lohau (siehe oben). Und damit wären wir glücklich wieder beim Leichtsinn von Frau Lohau angelangt.

Die Vorgeschichte der Geschichte ist rasch erzählt. Die Programmabteilung des Fernsehens hatte die hübsche Idee, für eine Sendung im Rahmen ihrer Außenreportagen „Vaters Arbeitsplatz im Werk“ ein Belegschaftsmitglied der ATH vor den

Bildschirm zu holen und dabei die Hütte selbst als ein Beispiel für den Wiederaufbau der großen Industriebetriebe des Reviers durch eingeblendete Filmstreifen aus Betrieben unserer Hütte zu Wort kommen zu lassen. Für seine neuntausend Arbeitskameraden der ATH sollte Hermann Lohau Rede und Antwort stehen — zu Hause, in seiner Wohnung und im Kreise seiner Familie. Dazu mußte natürlich, im Zeichen der Gleichberechtigung, versteht sich, auch Frau Lohaus Einverständnis vorliegen, das sofort bereitwillig und — nach der späteren Erkenntnis — etwas leichtsinnig gegeben wurde. Leichtsinnig deswegen, weil damit . . .

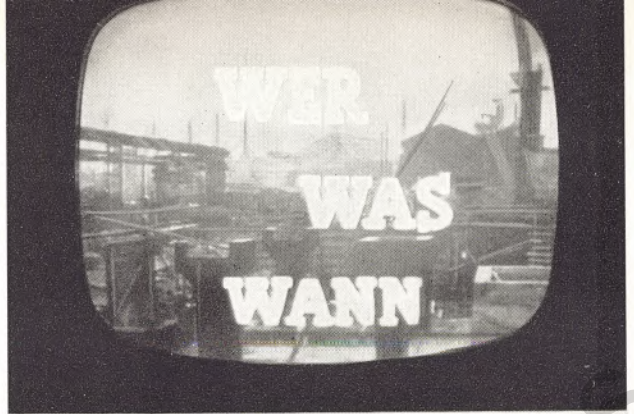
Fernseh-Invasion im Pliesterkamp

Na schön, damit war die Vorgeschichte zu Ende, und wenige Tage später fühlte sich Familie Lohau für 48 Stunden wie zu

Für die Übertragung der Fernsehsendung aus der Eickelkamp-Siedlung unserer Hütte waren umfangreiche technische Vorbereitungen notwendig. Viele hundert Meter Post- und Stromkabel wurden verlegt. Die Jugend war bei der

Probe am Vorabend sehr interessiert; am Sendetag selbst saß sie vor dem Fernsehapparat. Die Post übertrug die Sendung (Mitte) vom Hochbunker unmittelbar neben dem Pliesterkamp, auf dem sie einen Übertragungsspiegel

installierte, über eine Dezimeter-Kette nach Wuppertal und von dort zum Kölner Funkhaus. Die drei Kameraleute, hier Kamera 1, waren durch eine Sprechleitung mit dem Regiezimmer des Übertragungswagens jederzeit verbunden



Besuch im eigenen Haus, war das hübsche Wohnzimmer zum Studio und der Pliesterkamp für die Jugend im Eickelkamp zur interessantesten Straße der ganzen Siedlung geworden. Sogar die hohe Obrigkeit mußte in Gestalt eines uniformierten Polizeibeamten mobilisiert werden. Allerdings nur aus verkehrstechnischen Gründen; denn auf so gewichtigen Besuch wie den vom Fernsehen war die stille schmale Straße nicht eingestellt. Der riesige Übertragungswagen und der nicht kleinere Filmgeberwagen gingen gerade noch in den Pliesterkamp.

Habt ihr, liebe Freunde, eine Vorstellung davon, was für ein umfangreicher Apparat in Gang gesetzt werden muß, wenn eine Außensendung von dreißig Minuten Dauer aufgenommen werden soll? Sagt getrost nein. Das kann kein Außenstehender wissen. Auch wir waren restlos überfahren, als wir uns die „Fernseh-Invasion“ an Ort und Stelle beschauten. Man soll nichts übertreiben — Wände brauchten in der Wohnung nicht herausgebrochen zu werden, um für die Kamera-Wagen und ein Heer von Fachmännern die notwendige Bewegungsfreiheit zu schaffen, aber, ... Liebe Mutti, da war vielleicht was los ...

Zwei technische Spezial-Omnibusse, der schon erwähnte Übertragungswagen (für den der sogenannte Kommandant zuständig ist) und der Filmgeberwagen, einige VW-Kombiwagen und andere Fahrzeuge, sowie rund 35 Mann Personal — das war das Aufgebot für die Mittwohabend-Sendung „Vaters Arbeitsplatz im Werk“, deren praktische Vorarbeiten an Ort und Stelle am Dienstagmorgen begannen. Regisseur Meyer-Goldenstädt hatte sich schon einige Wochen zuvor mit Assistent und Reporter an Ort und Stelle eingehend informiert. Daraus war dann bei ihm der Regieplan entstanden, das Gerüst der ganzen Sendung. Von den 35 Männern des Sendetages waren an die 30 für all die technischen Arbeiten zuständig, ganze fünf für die eigentliche Sendung. Vielleicht geht nun aus diesen wenigen Angaben hervor, was im Pliesterkamp in diesen beiden Tagen gespielt wurde.

„Kalte“ und „heiße“ Proben

Wir sind weder befugt noch beauftragt, den Gästen aus Köln nachträglich irgendwelche Lorbeerkränze zu überreichen. Aber sie werden es sicherlich nicht ungern hören, wenn wir ihnen bestätigen, daß sie unter den erheblichen räumlichen Schwierigkeiten eine Sendung zusammenbauten, die den Stempel der Echtheit und die Atmosphäre des Ungeköstelten trug, auch wenn — und damit verraten wir gar kein Geheimnis — der Originalübertragung am Mittwohabend tags zuvor einige „kalte“ und eine „heiße“ Probe vorausgegangen waren.

Kalte und heiße Proben — das ist nämlich so. Wenn erst mal in seinen Umrissen, im Ablauf, in Rede und Gegenrede, in Frage und Antwort das Größte feststeht, wenn die Techniker ihren vielfältigen Wunschzettel nach dem richtigen Licht und nach dem richtigen Schatten, nach Entfernung, Auf- und Abblenden, Gruppierung der Personen (nicht etwa nach der laienhaften Methode „fotogene Gesichter nach vorn!“) usw. usw. erfüllt sehen, wenn so die einzelnen Szenen einmal abgelaufen sind und man sich verständigt und Kontakt bekommen hat, wenn man langsam warm geworden ist, dann sind die kalten Proben vorbei und die heißen stehen vor der Tür. Im Vertrauen — davon hatten wir vor unserem Gespräch mit einem, der vom Bau war, auch nicht die blasseste Ahnung.

Aber all das konnte Hermann Lohau — seit 20 Jahren bei der Hütte und von Natur aus schon die Ruhe selbst — nicht erschüttern. Er tat das Beste, was auch ein alter Amerikafahrer der Hütte bei solch ungewöhnlichen Geschehnissen in den eigenen vier Wänden tun kann. Er setzte sich fest auf seinen Stuhl und ließ die Dinge, will sagen, Kamera und Reporter, gelassen auf sich zukommen.

„Kleine Fische“, sagten die Kölner ...

Vorerst war es allerdings noch nicht so weit; denn den ersten Ansturm hatte Mutter Lohau aufzufangen. Und die Männer vom Fernsehen waren keineswegs bescheiden in ihren Wünschen. Da mußte die Küche ganz und das Wohnzimmer halb ausgeräumt werden, die Terrasse davor wurde durch große

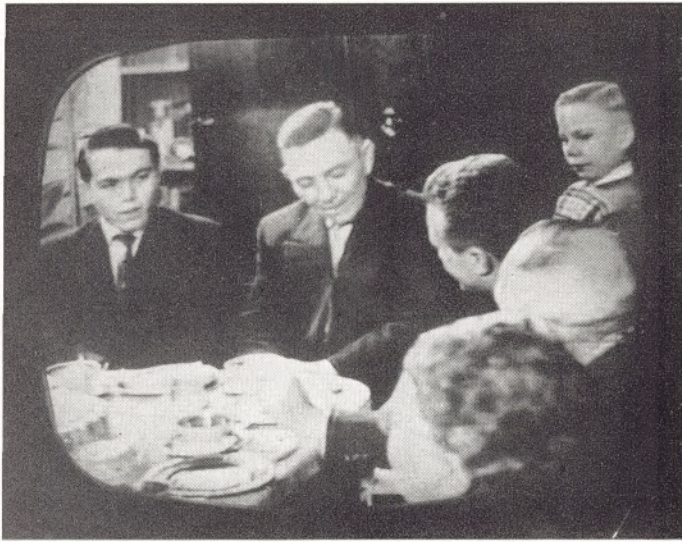


Bei der „heißen“ Probe im Wohnzimmer: Der Reporter Klaus-Martin Meyer im Gespräch mit Hermann Lohau; neben ihm Frau Lohau und der kleine Werner. Kamera 2 fährt gerade eine neue Einstellung



Am Mischpult im Übertragungswagen: Regisseur Meyer-Goldenstädt (Mitte) mit seinen beiden Technikern. Kamera 3 hat gerade die Straßenlaterne im Pliesterkamp eingefangen, die Sendung läuft. — Unten: Auch die Post ist da





So sahen es Hunderttausende auf dem Bildschirm: Gespräch an der Kaffeetafel. Auch der älteste Sohn (links) und die Eltern (im Vordergrund) waren mit von der Partie

Zeltplanen zu- und abgedeckt, Scheinwerfer spuckten einige tausend Watt gegen die Decke, in dem Kinderzimmer eine Treppe höher saß der Sprecher der Sendung vor Mikrophon und Bildschirm, im ganzen Haus, in der Diele, im Garten und auf der Straße stolperte man über dicke Bündel von Leitungen, Kabeln und Drähten.

Was übrigens die Lichtfülle anbelangt — kleine Fische, meinten die Kölner; denn im Eickelkamp kamen sie schon (!) mit 20 000 Watt aus. Beleuchter und Regisseur, Elektriker und Sprecher, Oberbeleuchter und Fahrer, Kameramann und Reporter, Bühnenarbeiter und Filmmann, das alles gab sich vor und in dem Haus und natürlich auch darum herum ein Stelldichein.

Mit der ATH eng verbunden

Schließlich ist von den Hauptpersonen überhaupt noch nicht gesprochen worden: Hermann Lohau und seine Frau, sein Vater und seine Mutter, seine Tochter und sein Schwiegersohn, sein ältester Sohn (Hermann, wie alle erstgeborenen Lohaus) und sein jüngster Sohn Werner. Bei all dem planvollen Durcheinander hatte Mutter Lohau auch noch ihre erstklassigen Hausfrauenqualitäten zu verteidigen — und das meinen wir ganz ernsthaft; denn was wäre der tüchtigste Hüttenwerker ohne sein gemütliches Zuhause und sein Familienleben! Schließlich sollten ja all die vielen Hunderttausende vor den Bildschirmen in den deutschen Ländern wenigstens sehen, daß man im

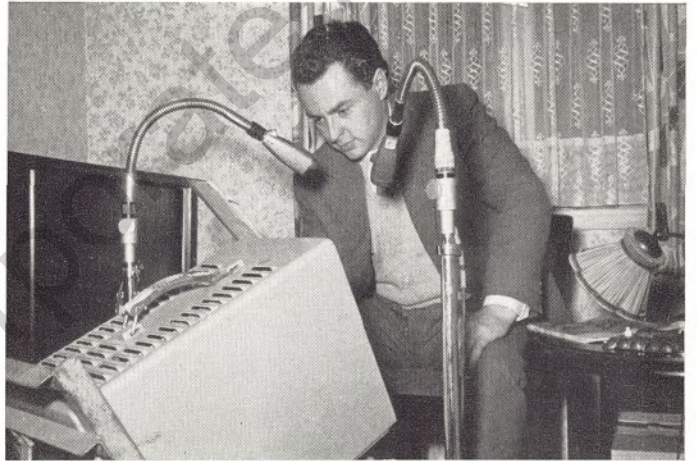
Revier einen mindestens ebenso leckeren Kuchen backt wie anderswo und ihn zu Hause backt und auch auf den Tisch stellt, wenn Besuch kommt.

Drei Generationen, Großvater, Vater und Sohn, saßen am Mittwoch, dem 7. November 1956, abends 21.30 Uhr im Haus Pliesterkamp Nummer zwei. Alle drei Männer der schweren Arbeit und gleichsam ein Stück lebendiger Geschichte der August Thyssen-Hütte in Duisburg-Hamborn; Opa Lohau selbst 40 Jahre in der Bauabteilung und seit 1948 Pensionär, sein Enkel Hermann Steuermann in der Blockbrammenstraße seit sechs Jahren.

Der überwiegende Teil unserer Belegschaft wird zu dieser Stunde daheim oder bei Freunden und Bekannten, vielleicht auch in seinem Stammlokal vor dem Fernsehapparat so wie wir mit dabei gewesen sein. Natürlich waren wir alle irgendwie auch stolz darauf, daß unsere Hütte den Menschen unseres Vaterlandes als Beispiel dafür hingestellt wurde, daß Arbeit und keine Wunder Deutschland, wenigstens den größeren Teil der Heimat, wieder gesund werden ließ.

Zuerst der Mensch

Wenn wir rückschauend die Dreißig-Minuten-Sendung „Vaters Arbeitsplatz im Werk“ noch einmal an unseren Augen vorüberziehen lassen, dann kommt zu diesem verständlichen Stolz allerdings noch etwas anderes hinzu: die Erkenntnis, daß auch

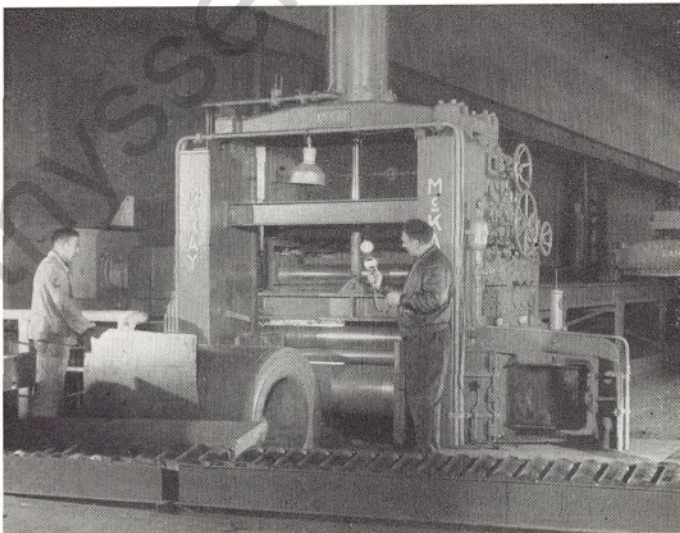


Er war nicht auf dem Bildschirm zu sehen: Sprecher Friedrich sprach die Texte zu den Aufnahmen, die aus den Betrieben unserer Hütte während der Fernseh-Sendung in gut gewählten Ausschnitten gezeigt wurden

in den größten und modernsten Werken unserer Schwerindustrie der Mensch trotz aller Mechanisierung und beginnenden Automation, vielleicht sogar gerade wegen dieser Dinge, an erster Stelle steht. Er rangiert vor Produktion und Kapazität, vor maschineller Leistung und technischem Fortschritt.

Der Mensch soll bei uns keine Nummer und kein Roboter sein. Er ist es auch nicht. Er ist darüber hinaus kein Einzelwesen; er ist in der Hütte ein Teil jener großen Gruppen, die auf ihren Arbeitsplätzen stehen, und er ist Mittelpunkt einer anderen, kleineren Welt, die von den Kameramännern des Fernsehens in der Wohnung eines unserer Arbeitskollegen eingefangen wurde, Mittelpunkt der Familie. Dieser Familie des Arbeiters galt die Sendung „Vaters Arbeitsplatz im Werk“ in ihrer letzten Bedeutung.

Vor der Filmkamera in der Beize: hier drehte Kameramann Treleani



FREIZEIT-ARBEITEN WERDEN GEZEIGT

Das Freizeitwerk Duisburg wird in diesen Wochen in den vier Häusern der „Offenen Tür“ eine Ausstellung von Freizeit-Arbeiten zeigen, die Jugendliche im Alter bis zu 25 Jahren angefertigt haben. Das Freizeitwerk ruft alle Jugendlichen auf, ihm Arbeiten hierfür zur Verfügung zu stellen (Meldungen werden erbeten an E. Cieplik, Moselstraße 29). Die Ausstellungen werden gezeigt vom 25. bis 30. November im Haus Duissernberg in Duisburg, vom 2. bis 7. Dezember in Wanheimerort, vom 9. bis 14. Dezember in Hamborn (Jugendheim Marienstraße) und vom 16. bis 21. Dezember im Meidericher Jugendheim.

IN JENEN DUNKLEN TAGEN

Aus den Erinnerungen
der Amerikanerin Joan S. Crane
an die Zeit der Demontage-Abwehr



In diesem November sind sieben Jahre vergangen, daß der Demontage unserer Hütte ein Ende gesetzt werden konnte. Im November 1949 schloß die Bundesregierung mit den westalliierten Mächten das bekannte Petersberg-Abkommen. Es war ein sehr langer Weg voller Mühen und Sorgen, bis dieses Ziel erreicht war. Viele Männer und Frauen sowie zahlreiche Organisationen hatten zusammengewirkt, der sinnlosen Zerstörung ein Ende zu machen.

Zu den Persönlichkeiten, die großen Anteil an der Rettung unserer Hütte hatten, zählt auch die Amerikanerin Mrs. Joan S. Crane. Sie bereitete als Assistentin eines einflußreichen Senators und zusammen mit ihrem Mann, einem Journalisten, in der amerikanischen Öffentlichkeit den Boden dafür vor, daß die amerikanische Regierung in letzter Minute schließlich die Initiative zur Rettung der Thyssen-Hütte und damit zur Wiederherstellung unserer Arbeitsplätze ergreifen konnte.

Mrs. Crane hat der Werkzeilung diese Erinnerungen an den Abwehrkampf gegen die Demontage, an dem sie selbst fast zwei Jahre aktiv beteiligt war, zur Verfügung gestellt. Die Joan S. Crane-Stiftung unserer Hütte, mit deren Mitteln bedürftigen Mitarbeitern geholfen werden kann, hält die Erinnerung an die Tätigkeit dieser Amerikanerin für immer wach.

Ein Fremder, der heute das Ruhrgebiet besucht, sieht überall rauchende Schornsteine, Scharen von Arbeitern, die in die Fabriken gehen oder von Schicht kommen, und endlose Reihen von Fahrzeugen mit Kohle und Stahlprodukten auf den Straßen und Eisenbahnen. Es würde einem solchen Besucher schwer fallen, zu glauben, daß noch vor sieben Jahren eines der größten

Stahlwerke des Reviers stilllag, verrostete und nur auf die Demontagekolonnen wartete, die es dem Erdboden völlig gleichmachen sollten.

Heute erzeugt Westdeutschland mehr Stahl als vor dem Kriege. Und es wird noch mehr Stahl aus den Ofen fließen, wenn große Werke — unter ihnen die August Thyssen-Hütte — ihre Wiederaufbaupläne zu Ende geführt haben. Wer hätte sich nicht in den Jahren 1948 und 1949 vor Erstaunen die Augen gerieben, wäre ihm ein kurzer Blick in die Zukunft dieser Werke und vor allem der Thyssen-Hütte vergönnt gewesen!



Die vollen Einzelheiten der geplanten Demontage der August Thyssen-Hütte und anderer großer Hüttenwerke an der Ruhr erfuhr ich zum erstenmal im Frühjahr 1948. Zu jener Zeit arbeiteten mein Mann und ich für den amerikanischen Senator George W. Malone in Washington. Mit ein paar Wochen Abstand legten uns damals zwei Männer unabhängig voneinander Tatsachen und Zahlen über die geplante Demontage vor. Sie zeigten deutlich an, wie die Fortsetzung der Demontage in völligem Widerspruch zu den Zielen des neuen Marshall-Hilfsplanes stand, der Westeuropa schnellstmöglich die wirtschaftliche Erholung wiedergeben sollte.

Der eine dieser Männer war Professor Dr. Fritz Baade, Leiter des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, der andere Dr. G. R. Treviranus, damals ein britischer Bürger,

Die Sondersitzung des Rates der Stadt Duisburg am 2. Mai 1949 in der Berufsschule in Hamborn. Oberbürgermeister Seeling bei seiner Ansprache, in der er zu dem neuerlichen Demontage-Beschluß der drei Westalliierten unter anderem sagte: „Diese Nachricht hat die Ostertage

für die Bürger unserer Stadt überschattet und seitdem unser Leben auf vielen Gebieten gelähmt.“ Auf unserem Bild zu seiner Rechten der inzwischen verstorbene damalige Oberstadtdirektor Klimpel und Bürgermeister Dr. Storm, zu seiner Linken Verwaltungsrat Kreuter, Hamborn





Blick in die Aula der Berufsschule Hamborn bei einer öffentlichen Kundgebung gegen die Demontage unserer August Thyssen-Hütte, in der

ersten Reihe dritter von links Bundestagsabgeordneter Sander, Duisburg, der in diesem Jahre plötzlich verstorben ist

früher deutscher Staatsangehöriger und Reichsverkehrsminister im Kabinett Brüning.

Aus ihrem Beweismaterial ergab sich eindeutig, daß das alliierte Demontageprogramm auch Anlagen umfaßte, die für den sofortigen wirtschaftlichen Wiederaufbau Westdeutschlands dringend benötigt wurden. Dr. Treviranus lud meinen Mann und mich ein, ins Ruhrgebiet zu kommen, damit er uns persönlich von Werk zu Werk geleiten und uns zeigen könne, welche verheerende Auswirkung die Demontage für Westdeutschland habe.



Mitte Juli 1948 sandte Senator Malone mich daraufhin für drei Monate nach Deutschland. Ich sollte ihm über Ausmaß und Folgen der Demontage berichten.

Dr. Treviranus holte mich in Frankfurt ab. Wir fuhren zusammen ins Ruhrgebiet und besuchten fünf oder sechs der größten und bedeutendsten Werke. Später, als mein Mann zu uns stieß, besichtigten wir noch weitere Betriebe. Von allen Werken erschütterte uns der Niedergang und die sinnlose Zerstörung der Thyssen-Hütte am meisten.

Vielleicht werden sich einige von Ihnen, die neu auf der Thyssen-Hütte arbeiten, schwer den Anblick vorstellen können, der sich in jenen Tagen unseren Augen bot. In der Nacht, bevor ich die Hütte in Hamborn besuchte, verbrachte ich in meinem Hotelzimmer mehrere Stunden mit dem Studium einer Darstellung, die dieses Werk unmittelbar vor dem Kriege zeigte. Die Bilder dieses großartigen Hüttenwerkes machten einen nachhaltigen Eindruck.

Aber am nächsten Tage, als Dr. Treviranus und ich durch eines der Tore traten, sahen wir nicht ein gewaltiges Hüttenwerk, sondern nur noch ein Niemandsland aus Rost, zerstörten Bauten, Unkraut und Schweigen.

Die einzige „Produktion“ waren Tuffs purpurbliutiger Unkräuter. Sie wuchsen in verlassenen Waggonen und zwischen den Trümmern der aufgerissenen Flure eines Walzwerkes, das einmal das größte Europas gewesen war. Die einzigen Lebewesen — abgesehen von den wenig glücklich aussehenden Demontage-Arbeitern — waren eine Anzahl Kaninchen, die über unseren Weg sprangen, als wir mühsam zwischen Schutt und rostenden Eisenstapeln dahinschritten.

Ich sei der erste Amerikaner, der dies Werk seit Kriegsende besuchte, sagte uns die Werksleitung. Lediglich eine kleine technische Gruppe aus dem Hauptquartier der amerikanischen

Besatzungstruppen hatte einige Wochen vorher kurze Zeit hier verbracht.



In jener Nacht konnte ich keinen Schlaf finden, weil mich die Überzeugung tief erschütterte, daß ein tragischer Fehler gemacht worden sei mit der Entscheidung, dies großartige Werk abzubauen und fortzuschaffen. Es lag so klar auf der Hand, daß dieses Hüttenwerk dringend benötigt wurde, den Bedarf des Nachkriegs-Europa an billigem, in leistungsfähigen Anlagen hergestelltem Stahl zu decken.

In jenem Frühjahr z. B. hatte das Technische Komitee der OEEC, das im Rahmen des Marshall-Planes den Wiederaufbau Westeuropas plante, berichtet, einer der schlimmsten Engpässe beim Wiederaufbau sei das Fehlen von 50 000 Tonnen Elektrolechen. Das Elektrolech-Walzwerk von Thyssen in Hamborn aber hatte eine Kapazität, die genau dieser Menge entsprach; aber es war restlos zur Demontage vorgesehen. Selbst wenn diese Elektrolechstraße der August Thyssen-Hütte irgendwo anders in ein paar Jahren wiederaufgebaut und in Betrieb genommen werden könnte, erschien es mir doch in jedem Fall wirtschaftlich vernünftiger, sie hier an ihrem ursprünglichen Standort innerhalb weniger Monate wieder in Betrieb zu setzen.

Als mein Mann und ich dann nach Washington zurückgekehrt waren, bewaffnet mit den wirksamsten Tatsachen und Zahlen, taten wir alles, was wir konnten, um diese Dinge dem amerikanischen Kongreß bekanntzumachen. Und zahlreiche andere Personen in Washington versuchten während der darauf folgenden Monate der weiteren Demontage Einhalt zu gebieten. Denn es lag völlig klar auf der Hand, daß es ganz und gar sinnlos war, zu ein und demselben Zeitpunkt deutsche Werke niederzureißen und dann den Amerikanern hohe Steuern aufzubürden, um diese Fabriken mit amerikanischen Marshallplangeldern wiederaufzubauen.



Untersuchungen der amerikanischen Regierung über die Demontage im Winter 1948 und zu Anfang des Frühjahrs 1949 führten schließlich zu einem Geheimbericht, der die Rettung verschiedener auf der Demontageliste stehender deutscher Werke empfahl. Zu diesen gehörte auch die August Thyssen-Hütte.

Leider wurden diese Empfehlungen der amerikanischen Stahl-experten, die unter Leitung von George Wolf, dem Präsidenten der Handelsorganisation des größten amerikanischen

Stahlkonzerns, das Problem der Demontage untersucht hatten, jedoch weitgehend ignoriert; denn auf der im April 1949 in Washington stattgefundenen Konferenz der Außenminister von Großbritannien, Frankreich und den Vereinigten Staaten wurde beschlossen, verschiedene der größten Werke auf der Demontageliste zu belassen. Das weitaus wichtigste von ihnen war die August Thyssen-Hütte. Diese Entscheidung bedeutete einen schweren Schlag für viele, deren Überzeugung nach das Fortbestehen der August Thyssen-Hütte wesentlich war, wenn der wirtschaftliche Wiederaufbau Deutschlands schnell vor sich gehen und der freie Westen gegen den kommunistischen Osten gestärkt werden sollte.



Im Juni 1949 veröffentlichte die Amerikanerin Freda Utley in ihrem Buch "The high Cost of Vengeance" („Kostspielige Rache“) ihre Verurteilung des Demontage-Programms. In ihm wies sie darauf hin, wie die anhaltende Demontage die wirtschaftliche Erholung Deutschlands lähme und wie wenig sie mit den Zielen des Marshall-Planes, der den wirtschaftlichen Wiederaufstieg in Westeuropa fördern sollte, im Einklang stehe.

Ende Juni 1949 erhielt ich ein dreihundert Worte langes Telegramm des später verstorbenen Oberbürgermeisters von Westberlin, Professor Ernst Reuter. Er bat mich, persönlich beim Kongreß zu intervenieren und zu versuchen, die Demontage eines bestimmten Stahlwerkes im Ruhrgebiet zu verhindern; denn seine Produktion sei lebenswichtig, wenn die Elektrowerke Westberlins in Betrieb gehalten werden sollten. Ein Versagen der Stromversorgung hätte die Kapitulation der westlichen Sektoren Berlins vor den Sowjets bedeutet.

Am letzten Tage des Juni 1949 flog ich deshalb von Washington erneut ins Ruhrgebiet und blieb dort bis Ende Juli. Regelmäßig berichtete ich an ein einflußreiches Mitglied des amerikanischen Repräsentantenhauses, die Abgeordnete Catherine St. George, für die ich damals diese Untersuchungen durchführte. Frau George teilte meine Feststellungen vielen Kongreßmitgliedern mit.



In der Zwischenzeit war im Senat der Vereinigten Staaten die Unzufriedenheit über die Fortsetzung der deutschen Demontage gewachsen. Denn gleichzeitig war der Kongreß aufgefordert worden, Milliarden von Dollars zu bewilligen, um neue deutsche Werke zu bauen ähnlich jenen, die zerstört wurden.

Alles drängte auf eine Änderung der amerikanischen Außenpolitik in diesen Fragen hin. Ich verfaßte deshalb auf Vorschlag von Senator Eastland und mit seiner Hilfe Anfang September 1949 ein Schreiben, das dem damaligen Außenminister Dean Acheson zugeleitet werden sollte. In ihm bat ich dringend darum, der weiteren Demontage sofort und solange Einhalt zu gebieten, bis der Kongreß selbst entscheiden könne, ob ihre Fortsetzung überhaupt noch wünschenswert sei.

Mit Hilfe verschiedener Persönlichkeiten in Washington, die sich auch des Widerspruchs der fortgesetzten Demontage bewußt waren, verbrachten wir die nächsten drei Wochen damit, dies Schreiben bei den 69 Senatoren, die sich damals in Washington aufhielten, in Umlauf zu bringen. Nach drei Wochen hatten wir uns die Unterschriften von 44 Senatoren beschafft, von fast zwei Dritteln aller, die wir erreichen konnten. Führende Senatoren sowohl der Demokratischen als auch der Republikanischen Partei setzten ihre Unterschrift unter dieses Dokument.

Daraufhin beschlossen wir, das Schreiben am 3. Oktober dem Außenministerium zu übergeben; gleichzeitig ließen wir Amerikas führender Finanzzeitung „The Wallstreet Journal“ eine Abschrift zukommen. Das Blatt druckte den Text des Schreibens und die Namen der meisten Senatoren in einem großen Bericht auf der ersten Seite ab. Diese Nachricht wurde von allen Zeitungen der westlichen Welt übernommen und abgedruckt.



Der damalige britische Außenminister Ernest Bevin, der bis dahin hartnäckig darauf bestanden hatte, das Demontage-Programm bis zum bitteren Ende durchzuführen, teilte plötzlich mit, er sei bereit, mit seinen französischen und amerikanischen Kollegen auf einer kurzfristig anzuberaumenden Konferenz den gesamten Fall zu überprüfen. Dadurch kam einen Monat später die Pariser Konferenz zustande. Im November 1949 einigte man sich dann auf dem Petersberg bei Bonn auf ein

Maßhalten mit menschlicher Arbeitskraft

Mahnungen des Deutschen Eisenhüttentages

Der Eisenhüttenstag 1956, die Jahresversammlung des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute, vereinte in diesem Jahr 4500 Teilnehmer, unter ihnen Gäste aus 25 europäischen und überseeischen Ländern. Das Düsseldorfer Opernhaus und drei große Kinos waren bei den Fachsitzungen von morgens bis abends bis auf den letzten Platz besetzt. In zwanzig Vorträgen wurden Fragen der Werkstoffe, der Rohstoff-, Energie- und Betriebswirtschaft sowie des Aufbaues und der neuzeitlichen Einrichtung von Hüttenwerken behandelt und Berichte über Betriebsuntersuchungen und moderne Prüfmöglichkeiten für die Gebrauchseigenschaften von Stählen erteilt.

Der Vorsitzende dieser fast 100 Jahre bestehenden Organisation, Prof. Dr.-Ing. Hermann Schenck (TH Aachen), machte in seinem Schlußwort auf ein besonders wichtiges Problem aufmerksam: die menschliche Arbeitskraft angesichts der kommenden großen Aufgaben besonders haushälterisch einzusetzen. Die einzige wirkungsvolle Maßnahme, die aus dem Dilemma des drohenden Arbeitskräftemangels herausführen könne, sieht Schenck in der Erhöhung der Produktivität. Sie sollte eigentlich die Voraussetzung für eine merkbare Verkürzung der Arbeitszeit sein; eine überhastete Verwirklichung sei jedoch nicht geeignet, den Gesundungsprozeß unserer Wirtschaft zu fördern.

Die Kopfleistung zu erhöhen, sei wesentlich schwieriger und teurer als in den Werken einer fortgeschrittenen Verarbeitungsstufe, bei denen die Mechanisierung zu einem selbstverständlichen Mittel der Produktivitätserhöhung gemacht werden könne. Zwei Bedingungen müßten erfüllt werden: Einmal große und einheitliche Produktionsprogramme, die nur von einem großen und gemeinschaftlichen europäischen Markt zu erwarten seien, zum anderen die Fähigkeit und Bereitschaft, hohe Investitionen zur Umgestaltung der Werke bereitzustellen. Daß die Technik aus der Tätigkeit der Wissenschaft und der Forschung einen mächtigen Antrieb erhalten könne, sei unbestritten. Aus Amerika und England, aus Rußland kämen Mitteilungen über neue Erkenntnisse und konstruktive Entwicklungen, die unsere moderne industrielle Technik erleichtern, verbilligen oder in ganz neue Bahnen bringen. Wir müßten deshalb auch in Deutschland die Mittel freimachen, um der Wissenschaft und Forschung nicht nur den Anschluß, sondern auch das Schritt halten mit anderen Ländern zu ermöglichen.

Moratorium. Dieses Stillhalte-Abkommen bedeutete praktisch das Ende der gesamten Demontage, und damit auch das Ende der Zerstörungen auf der Thyssen-Hütte.



Mein Mann und ich konnten an der großen Feier in Hamborn am 22. Dezember 1949, auf der das Ende der Demontage der Thyssen-Hütte begangen wurde, teilnehmen. Trotz der Freude und der Hoffnung, die dort von vielen, darunter auch von Bundeskanzler Dr. Adenauer, zum Ausdruck gebracht wurden, waren mein Mann und ich, als wir nochmals durch das Werk gingen, über die dort sogar noch seit Juli des Jahres angerichtete Zerstörung sehr niedergeschlagen. Wir fragten uns im stillen, ob überhaupt noch etwas von der Hütte übrig geblieben sei, das den Aufbau lohne. Die Werksleitung versicherte uns zwar, dies sei durchaus der Fall, aber wir blieben im Zweifel. Wie unrecht wir in diesem Punkte — erfreulicherweise — hatten, ist jetzt allen wohlbekannt.

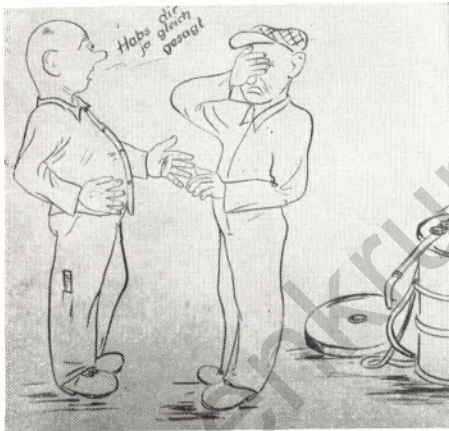


Die Demontage der August Thyssen-Hütte war nicht nur eine wirtschaftliche Tragödie, sondern noch tiefer die Tragödie einer hingebungsvollen Arbeiterschaft, deren oft von ihren Vätern und Großvätern ererbten Arbeitsplätze verschwunden waren und deren enge Familienbindungen an den Hamborner Raum zerschnitten zu werden drohten. Denn ein großes Hüttenwerk ist bedeutend mehr als eine Ansammlung von Gebäuden oder eine industrielle Organisation. Es ist ein lebender Organismus, der durch das Herzblut seiner Arbeiter und der sie leitenden Männer geschaffen und erhalten wird.

Liebst Du Jod und Gips?

Ich kann die Wahrheit gut vertragen, auch wenn es nicht immer angenehm ist. Ja, ich bin sogar glücklich, wenn man mir offen und ehrlich sagt, was man denkt. Es ist doch ungeheuer schwer, einem Menschen zuzuhören und zu gleicher Zeit zu ergründen, was er eigentlich sagen möchte. Dieser Schwierigkeit begegnen wir Männer vom Sicherheitswesen sehr oft, wenn wir durch die einzelnen Betriebe gehen. Wir sind ja keine „weißen Mäuse“ mit „Protokollzahlungsquittungsformularen!“ Wir haben doch nur eine Aufgabe und ein Ziel: Wir wollen jedem helfen, wir wollen alle bewahren vor Jodtinktur und Gips, vor Krankenhaus und Friedhof, vor Elend und Not.

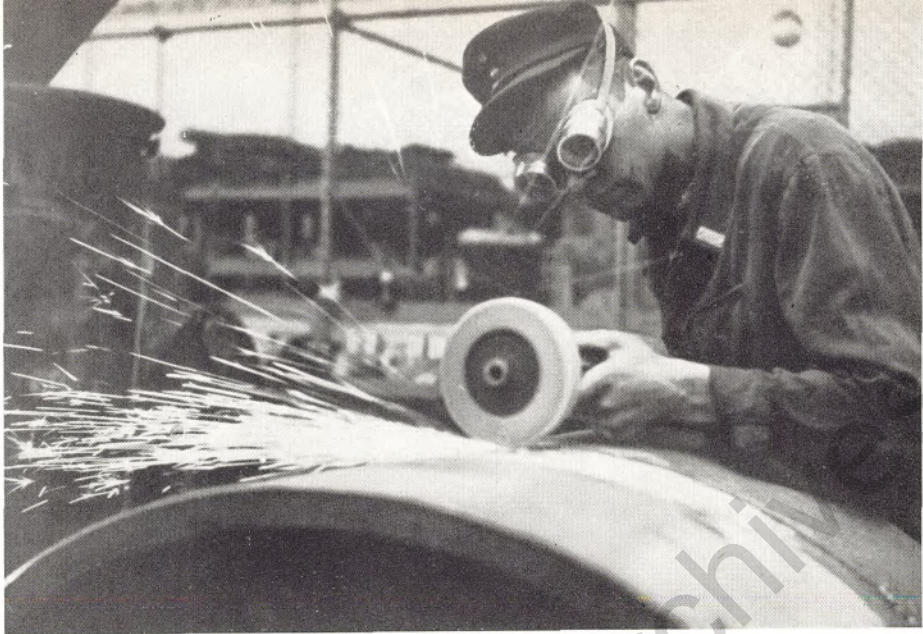
Wir sehen täglich Tausende an ihrem Arbeitsplatz. Auch den „Gelegenheits-schweißer“ Ernst Müller. Er schweißt gerade. Ich gehe zu ihm hin und störe ihn bei der Arbeit. Das paßt ihm gar nicht. Er guckt mich trotzdem ganz treu mit seinen hellblauen Augen an. Ich frage ihn nach der Brille. „Sie haben eigentlich recht“, sagt er wohl überlegend, „aber...“ Und dann schweigt er! Hätte er doch das gesagt, was er wirklich dachte, nämlich: „Mein lieber Sicherheitsingenieur, um mich, den Ernst Müller, brauchst du dich nicht zu kümmern, mir



„Beim Schweißen eine Brille tragen? Nee, dazu hab' ich keine Lust!“ Daß das die Augen nicht vertragen, ward ihm erst hinterher bewußt.

altem Hasen passiert schon nichts; wie oft habe ich schon ohne Brille geschweißt und brauchte doch nicht ins Krankenhaus. Nun geh' los und laß mich weiterarbeiten!“

Warum heuchelt er? Was wäre ich froh gewesen, wenn Ernst Müller ganz ehrlich mit mir geredet hätte! Ich sollte also nach seinem kurzen Satz: „Sie haben ja eigentlich recht...“ annehmen, daß er mit mir einig sei und daß er in Zukunft eine Schutzbrille tragen würde. Sein „Aber“ gab mir zu denken. Nun habe ich ihm die volle Wahrheit gesagt, unverblümt, leidenschaftlich. Ich mußte ihn doch über-



Er macht es richtig: Zu solchen Arbeiten gehört die Schutzbrille

zeugen, ein für allemal! Allmählich habe ich gelernt, mit Männern wie Ernst Müller fertig zu werden. Leider haben wir in den Betrieben und bei den am Wiederaufbau tätigen Firmen noch sehr viele „Ernst Müller“, die immer wieder behaupten, das Gerede von der Sicherheit am Arbeitsplatz wäre überflüssig, ihnen würde schon nichts passieren.



Euch, die wir zum Morian-Stift, zum St.-Johannes-Hospital oder zum Beecker Krankenhaus bringen mußten, Euch alle habe ich als Zeuge aufgerufen. Ihr könnt doch beides, daß diese „Ernst Müller“ lügen!

Würdest Du, lieber junger Freund, der Du aus 28 m Höhe von dem Dach des neuen Martinwerkes abgestürzt bist, auch heute noch sagen: „Mir wird nichts passieren?“ Dein Schädelbruch, Beckenbruch, Armbruch und Beinbruch hat den Ärzten viel Sorge und Mühe gemacht. Die Öfen im Martinwerk werden wahrscheinlich früher angesteckt, als Dir Dein Gipsverband abgenommen wird.

Ein anderer Zeuge war vor einigen Tagen in meinem Büro. Beim Einbau einer Walze war vor vielen Wochen sein linkes Bein gequetscht worden. Ich hatte ihn damals auf der Bahre liegen sehen, bleich und schmerz erfüllt. Jetzt kam er, gestützt auf zwei Krücken. Er ging noch sehr unsicher. Das Bein fehlt ihm doch sehr.

Du Schweißer Ernst Müller, kannst bestätigen, daß ich noch von vielen, vielen Unfällen berichtet habe. Weißt Du noch, daß ich Dir einen Zeugen — meinen Hauptzeugen — mit Namen nannte, der jedoch völlig stumm ist? Ich habe Dir geraten, ihn mal zu besuchen. Er wurde auf dem Gelände am Ostacker, Feld IV, zwangsweise eingewiesen. Gehe ruhig mal hin, vielleicht verstehst Du doch, was er Dir sagen will, obwohl er nicht mehr sprechen kann. Vielleicht siehst Du bei Deinem Besuch die Witwe und ihre Kinder — alle in schwarz gekleidet. Solltest Du den Stummen nicht verstehen, dann sprich mit den trauernden Angehörigen. Sie werden Dir die Wahrheit sagen, genau so, wie ich sie Dir gesagt habe.

Walter Frink

BETRIEBS- UND WEGE-UNFÄLLE

Betrieb	Oktober 1956		Oktober 1955	
	Betriebsunfälle	Wege- und Sportunfälle	Betriebsunfälle	Wege- und Sportunfälle
1. Hochofenwerk	12	1	9	2
2. Thomasstahlwerk	5	1	1	—
3. Martinstahlwerk	6	—	6	—
4. Block- und Profil-Walzwerke	13	3	11	—
5. Breitband-Abteilung	1	1	1	—
6. Maschinenabteilung	19	6	16	—
7. Elektro-Abteilung	12	—	11	1
8. Werkstätten f. Bergbau u. Hüttenbetr.	5	—	6	—
9. Stahlbau-Werkstatt	—	—	3	—
10. Bauabteilung	2	1	4	—
11. Thomasschlackennmühle	—	—	1	—
12. ff. Steinfabrik	1	—	—	1
13. Ausbildungswesen	2	—	2	—
14. Verschiedene Betriebe	6	3	6	2
	84	16	77	6

Durch diese Unfälle verlor die Hütte im Oktober 1956 14 266 Arbeitsstunden (Oktober 1955: 13 544 Stunden) — das ist die Arbeitszeit von rund 70 Mitarbeitern während eines ganzen Monats



AUS DEM LAND DER PHARAONEN

Ägyptischer Ingenieur als Praktikant auf unserer Hütte
Für das Stahlwerk Heluan südlich von Kairo bestimmt

Die weltpolitische Krise im Vorderen Orient und der Krieg am Suenzkanal hat auch Menschen aus diesen Ländern, die mitten unter uns in Duisburg leben und arbeiten, überrascht und ihnen große persönliche Sorgen gebracht. In der „Stadt Montan“ leben viele Ägypter, die hier als Praktikanten ihr Wissen vervollkommen und sich auf Tätigkeiten in ihrem Heimatland vorbereiten. Zu diesen Menschen gehört auch der Ingenieur Ezzat Marouf.

Wer den braungebrannten 25jährigen Ingenieur mitten unter seinen deutschen Arbeitskollegen in unserer Kantine zu Mittag essen sah, fühlte sich unwillkürlich in südlichere Zonen versetzt. Die Reise von Kairo, seiner Geburtsstadt, nach Deutschland war für ihn gleichzeitig eine nachträgliche Hochzeitsreise. Denn er konnte seine hübsche Gattin, mit der er erst seit kurzem verheiratet ist, mit nach Duisburg nehmen. Aus jedem Wort konnte man erkennen, welch großes Erlebnis diese Fahrt aus dem Orient in unseren kalten Norden war.

Zum ersten Mal Schnee

Das ägyptische Paar landete am 1. Februar in Duisburg. Es war ein bitterkalter Wintertag mit schneidender Kälte. Das Thermometer stand bei fünfzehn Grad unter Null. Für das die Sonne des Südens gewohnte Paar war es eine Reise mit einem Temperaturunterschied von dreißig Grad. In Kairo, bei der Abfahrt, zeigte der „Winter“ mit fünfzehn Grad über Null sein für südliche Breiten übliches Bild.

Von diesem Schock erholten sich Ezzat Marouf und seine Frau recht bald, auch wenn das Thermometer in den ersten Tagen ihres Duisburger Aufenthaltes auf 22 Grad Kälte abfiel. Denn diese Zeit brachte beiden, über deren Heimat immer ein strahlend blauer Sonnenhimmel steht, ein einmaliges Erlebnis: Sie sahen zum erstenmal in ihrem Leben Schnee, frisch gefallenen Schnee.

Neue Werke entstehen

Ingenieur Marouf war zuerst bei zwei anderen Duisburger Werken tätig. Als er zu uns kam, fand er im Thomaswerk jenen betrieblichen Bereich, in dem er sich für seine spätere Tätigkeit vervollkommen wollte. Er wird nämlich, wenn die „Demag“ das Hüttenwerk Heluan, 25 Kilometer südlich Kairo, fertiggestellt haben wird, dort seine vorbestimmte Stellung vorfinden. Ägypten macht bekanntlich seit einigen Jahren große Anstrengungen, durch eine verstärkte Industrialisierung und bessere Nutzung der Wasserkräfte des Nil der Armut im Lande Herr zu werden.

Während ausländische Firmen die neuen Werke bauen — inwieweit die Kämpfe um den Suezkanal die Fortführung dieser Planungen und Bauvorhaben beeinflussen, kann zur Zeit nicht übersehen werden —, arbeiten ägyptische Ingenieure und Stahlwerker vor allem in Deutschland in Betrieben, die den neuen Anlagen ähnlich sind.

Eine junge Tochter

Nach Rückkehr in ihre Heimat werden sie dann von der „Ägyptischen Stahl-Compagnie“ verpflichtet. Sie sehen sich deshalb während ihres meist einjährigen Aufenthaltes in Deutschland eine ganze Reihe von Werken an. Ingenieur Marouf zum Beispiel ist inzwischen für einige Zeit nach Peine gegangen, um im Winter seine Praktikanten-Tätigkeit bei unserer Hütte zu beenden.

Wenn er Ende Januar nächsten Jahres in seine Heimat fährt, wird ihn dort neben seiner Frau — sie kehrte bereits während des Sommers wieder nach Kairo zurück — auch ein dann vier Monate altes Töchterchen erwarten. Und seine Tochter zu sehen, die er bisher noch nicht einmal vom Foto kennt, weil der Krieg jede Postverbindung unterbrach, darauf freut er sich besonders.

Er hofft, in späteren Jahren als Tourist nach Deutschland zu kommen. Die deutsche Sprache, von der er bei seiner Ankunft nicht ein einziges Wort sprach, wird er dann vollkommen beherrschen. In den ersten zehn Monaten sprach er bereits so gut deutsch — was übrigens auch bei seiner Frau der Fall war —, daß man sich tadellos mit ihm verständigen konnte.

gm

Der Präsident der ägyptischen Suezkanal-Gesellschaft, Oberst Sami Helmi, und der ägyptische Produktionsminister, Professor Selim, (2. und 3. von links), weilten Mitte Oktober, bevor die Kämpfe auf der Sinai-Halbinsel und am Suezkanal entbrannten, auf unserer Hütte. Dr. Michel zeigte den Gästen, in deren Begleitung sich Herren der Firma Hochtief (Essen) befanden, vor allem den Neubau unseres SM-Werkes I. Deutsche Firmen errichten gegenwärtig bei Heluan, südlich Kairo, ein modernes Stahlwerk, das seiner baldigen Vollendung und Inbetriebnahme entgegengeht



Tester Berge

— auch für kaufmännische

Lehrlinge ein Erlebnis

Eine Woche im Hünxer Wald zu Gast

Das Freizeitparadies unserer Hütte im Hünxer Wald, Tester Berge, konnten nach den gewerblichen Lehrlingen gegen Ende des Herbstes auch die kaufmännischen Lehrlinge und Anlernlinge kennenlernen. Eine Woche lang weilten jeweils die Jungen und Mädels der einzelnen Lehrjahre draußen, um einmal aus der Hütte herauszukommen und das Haus zu sehen, in dem sie in späteren Jahren sicherlich noch öfters sein werden — zur Ausspannung und Erholung, aber bei vielen Gelegenheiten auch zur Geselligkeit. Drei Teilnehmerinnen sollen heute berichten, was sie in Tester Berge sowie bei einer Fahrt nach Xanten und in die Hinsbecker Schweiz erlebten.

Waldlauf und Besentanz

Die Sonne lachte vom Himmel, als wir Mädels des zweiten Anlernjahres uns vor dem Verwaltungsgebäude versammelten, um für eine Woche in das Lehrlingsparadies der August Thyssen-Hütte, Tester Berge, zu fahren. Frohe Lieder erklangen auf der Fahrt, und als wir in Tester Berge ankamen, ging's mit dem Singen und Spielen gleich weiter.

Sofort wurden Expeditionen in die nähere Umgebung des Heims gestartet. Heidekraut gehörte natürlich in die Vasen, die auf den Tischen im Tagesraum standen. Schon beim ersten Mittagessen waren sich alle Mädchen einig: „Tester Berge ist wunderbar!“ Und auch Fräulein Kemper, die mit uns in den Hünxer Wald gefahren war, schloß sich unserer Meinung an.

Nach dem Mittagessen hieß es: „Schnell die Liegen und die Matratzen herausholen; wir wollen uns in die Sonne legen!“ Am Nachmittag zeigte uns dann eine erste Wanderung die nähere Umgebung. Nach dem Abendessen gab es allerlei Spiele, bis das Fernsehprogramm begann; dann wurde „fernesehen“.

Am nächsten Morgen: Raus aus den Betten; rein in den Wald! Täglich wurde dann nach dem Frühstück — der Morgen sollte der Schulung dienen — Stenografie geübt und anschließend allgemeine Fragen besprochen. Mitarbeiter der Hauptverwaltung unserer Hütte kamen nach Tester Berge zu Vorträgen und Gesprächen am runden Tisch. So sprach Dr. Küpper zu uns über August Thyssen und sein Werk. Es war interessant für uns Mädchen, etwas über das Leben August Thyssens sowie über die Entwicklung der Ruhrindustrie und der August Thyssen-Hütte im besonderen zu erfahren.



Einen Tagesausflug an den linken Niederrhein machten unsere weiblichen Lehrlinge

Nach dem Mittagessen wurde oft Federball gespielt. Wer ganz besonders müde war, legte sich in die Sonne, die an vielen Tagen herrlich schien. Einmal wanderten wir alle zum Lippe-Seitenkanal. Aber trotz dieser langen Wanderung waren wir nach dem Abendessen nicht so erschöpft, um nicht noch gemeinsam einen „Bunten Abend“ zu verbringen. Die gute Stimmung nahm von Lied zu Lied und von Spiel zu Spiel zu. Neben der „Reise nach Jerusalem“ war besonders der „Besentanz“ sehr gefragt.

„Wer geht mit zum Waldlauf?“, hallte es morgens durch die Schlafräume. Herrlich war es draußen in der frischen Morgenluft. Das Frühstück schmeckte dann besonders gut. Dr. Kunze konnte am Mittwochmorgen leider nicht nach Tester Berge kommen, um uns — wie zuvor den anderen Lehrjahren — über die Montan-Union zu berichten. Der Nachmittag war ganz dem Sport gewidmet: Federball, Völkerball, Laufball in schöner Abwechslung.

Am Donnerstagmorgen — oh weh, oh weh — wurden die Gesichter lang und länger: es regnete in Strömen. Was sollten wir nur machen? Unser Waldlauf fiel buchstäblich ins Wasser. Ersatz dafür war nach dem Morgenkaffee Gymnastik im Tagesraum. Dann leitete Fräulein Cuiwie ein Rundgespräch über die Aufgaben der Frau im kaufmännischen Beruf. Am Nachmittag hatte sich das Wetter ein wenig gebessert, so daß wir noch eine kleine Wanderung unternehmen konnten. Der Abend sah uns bei einem Fernsehspiel: „Juno und der Pfau“.

Es regnete auch am Freitag. Doch wir trösteten uns mit einem guten Frühstück. Anschließend unterhielten wir uns über das Thema: Welchen Einfluß kann die Frau im kaufmännischen Beruf ausüben? Fräulein Cuiwie — wie auch Fräulein Cuiwie am Vortrag — konnten uns zu diesen beiden für uns so wichtigen Themen aus ihrer Erfahrung manch guten Rat geben. Am Nachmittag besuchte uns Arbeitsdirektor Meyer und unterhielt sich mit uns.

Ja, und was brachte uns der Abend? Wir feierten Abschied mit Gebäck, Bonbons

und — grüner Beleuchtung. Wieder wurde gesungen, gespielt und getanzt. Obwohl der Abschiedsschmerz uns alle sehr wehmütig stimmte, ging es doch sehr fröhlich zu.

Auch am Samstag war das Wetter trübe. Doch der letzte Morgen in Tester Berge verging so schnell. Kaum hatten wir uns versehen, war die Zeit zum Mittagessen da, und dann gings heimwärts. Eine herrliche Woche in Tester-Berge war zu Ende.

Anneliese Mathia

In der Hinsbecker Schweiz

Heute erreichte uns eine freudige Nachricht: „Morgen fahren wir zur Hinsbecker Schweiz!“ Voll guter Laune bestiegen wir am 11. Oktober unseren Autobus, um zuerst die Mädchen in Tester Berge abzuholen. Unser erstes Ziel war Xanten. Der bekannte Dom, der während des Krieges stark beschädigt wurde, wird wieder aufgebaut. Aber trotz der vielen Baugerüste konnten wir feststellen, daß ein Teil der Kirche im romanischen Stil — mit den dicken Mauern, den großen Flächen und den Rundbögen — und ein Teil im gotischen Stil gebaut war.

Weiter ging die Fahrt durch die Weite des niederrheinischen Landes zur Hinsbecker Schweiz und nach Schloß Brüggen. Ein alter Turm, umgeben von einem Wassergraben, war der Überrest dieser niederrheinischen Wasserburg. Das letzte Ziel war das Inselschloßchen im Hariksee. Nach einer erholenden Pause mit Kaffee und Kuchen folgten gemeinsame Lieder. Einige Lehrlinge hatten Musikinstrumente mitgenommen. Bald war das ganze Harik-Schloßchen von unserem Gesang erfüllt.

Die gute Stimmung hatte sogar auf die anderen Gäste übergreifen. Ein Frauenverein, der es sich im Nebenzimmer gemütlich gemacht hatte, klatschte uns begeistert Beifall. Unsere Kollegin Marianne, die besonders gerne jodelt, trug durch ihren Gesang sehr zu dieser Unterhaltung bei.

Brigitte Braams/Hilde Krug

Versicherungskarte muß in Ordnung sein

In der Rentenversicherung muß jeder, der eine versicherungspflichtige Beschäftigung innerhalb Deutschlands ausübt, versichert sein in der Invalidenversicherung ohne Rücksicht auf die Höhe seines Einkommens, in der Angestelltenversicherung nur bis zur Versicherungspflicht-Grenze von 750,— DM monatlich. Die Arbeitgeber sind gesetzlich verpflichtet, für ihre versicherungspflichtig Beschäftigten die Beitragsanteile der Rentenversicherung (= 5,5 v. H. des steuerpflichtigen Lohnes) vom Lohn einzuhalten und gemeinsam mit den Beiträgen zur Kranken- und Arbeitslosenversicherung — sowie mit dem Arbeitgeber-Anteil in gleicher Höhe — an die zuständige Krankenkasse abzuführen.

Als Nachweis über die geleisteten Beiträge gegenüber der Versicherungsanstalt ist bei Beendigung der Beschäftigung, spätestens aber am Ende eines Kalenderjahres der dem Beschäftigten gezahlte steuerpflichtige und somit sozialversicherungspflichtige Arbeitslohn vom Arbeitgeber in die Versicherungskarte einzutragen. Ist eine Karte voll, so wird sie durch die Krankenkasse gegen eine neue Karte, die fortlaufend numeriert wird, umgetauscht.

Über jede umgetauschte Karte wird für den Versicherten eine Aufrechnungsbcheinigung ausgestellt; bei Beendigung einer Beschäftigung, die einen Wechsel der Krankenkasse nach sich zieht, wird sie ihm ausgehändigt.

Die wichtigste Voraussetzung zum Rentenbezug ist, daß unsere Unterlagen für die Rentenversicherung in Ordnung sind. Wer von uns hat sie daraufhin schon mal überprüft? Diese Frage wurde letzt an dieser Stelle aufgeworfen. Nun wird sich mancher gefragt haben, was denn da in Ordnung zu halten sei, diese Angelegenheit regelt doch das Lohnbüro bzw. die Personalabteilung. Diese Gegenfrage ist ohne weiteres berechtigt.

Der Arbeitgeber ist, wie wir gesehen haben, verpflichtet, die Versicherungs- bzw. Quittungskarte bis zum Umtausch durch die Krankenkasse gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zu führen. Wer immer bei einem Arbeitgeber oder ständig bei größeren Werken beschäftigt war, der braucht sich über diese Angelegenheit auch keine Sorgen zu machen.

Wieviele von uns waren aber im Laufe ihres Arbeitslebens bei vielen kleineren Firmen, und zwar kurzfristig, beschäftigt. Hier empfiehlt es sich schon, einmal zu überprüfen, ob die Bescheinigungen über die umgetauschten Karten auch lückenlos (man achte auf die laufende Nr.) vorliegen. Ist dies nicht der Fall, so können die fehlenden Bescheinigungen jetzt noch durch eine Rückfrage bei der für den früheren Beschäftigungsort zuständigen Versicherungsanstalt beschafft werden.

Man soll die Sache nicht hinausschieben. Ist nämlich der Versicherungsfall eingetreten, dann sind wir auch daran interessiert, so schnell wie möglich in den Genuß der Rente zu kommen. Liegen bei der Versicherungsanstalt die Unterlagen aber nicht geschlossen vor, so kann sich der Beginn des Rentenbezugs u. U. auf Monate hinaus verzögern. Günter Weirich.



Prokurist Backhaus sprach mit den Lehrlingen über Finanzen und Bilanzen



Frauliche Themen wurden mit Fräulein Cuwie und Frau Scheiermann besprochen.

Verkehrsfachleute der Bundesministerien für Verkehr und Wirtschaft, der Bundesbahndirektion Frankfurt und des Bundesbahn-Hauptwagenamtes weilten zu fachlichen Besprechungen auf unserer Hütte und besichtigten mit dem Salonwagen auf einer Rundfahrt unsere Hütte



Wirtschaftsgeld

Um den Haushaltsplan der Familie

Das waren mal wieder kräftezehrende Wochen. Die ersten Tage nach dem Zahltag gingen ja noch, aber dann...! Frau X, Finanzminister der Familie, dachte mit Schrecken an die letzten Tage.

Gestern war nun mal wieder Zahltag! Die Brieftasche wölbt sich in rundlicher Ansehnlichkeit. Um die bedrückenden Vorkommnisse der letzten Woche für alle Zukunft auszuschließen, hat Mutter gerechnet. — Das war gestern. — Ein neues Haushaltsbuch hatte sie gekauft und den Etat für die nächste Woche aufgestellt. Tief in Gedanken kaut sie auf ihrem Bleistift, zwei tiefe Falten auf der Stirn. Ja, gestern hatte sie ihren Haushaltsplan sozusagen verabschiedet und dann ging's los: Die Milchrechnung war 2,30 DM höher, beim Kaufmann stand ein Rest, an den hatte sie nicht mehr gedacht. Die Rechnung beim Bäcker betrug nicht 6 DM sondern 8,20 DM und dann die vermaledeite Wäscherechnung vom letzten Monat. Frau X hatte sich verkalkuliert. Neben ihr liegt der Zettel von gestern. Wie war das noch?

Verfügbar:

Davon abziehen (bereits heute):

2,30 DM Milchrechnung
5,20 DM Rest beim Kaufmann
2,20 DM Bäckerrechnung
7,20 DM Wäscherechnung
17,50 DM

Also ganz von vorn:

Wirklich noch verfügbar:

Der Rest muß neu aufgeteilt werden. Frau X nimmt einen anderen Zettel. Wird es der letzte sein? Sie überlegt noch einmal all die Dinge, die sie beherzigen will. Sie hat das neulich in einer Zeitschrift gelesen: Wenn etwas teurer wird, zunächst überlegen, wie man ausweichen kann, nicht gewohnheitsmäßig einkaufen, sondern nachdenken; die Ware kaufen, die gerade saisonbedingt angeboten wird; genau prüfen, ob nicht billigere Ware die gleichen Dienste tut wie teure; beim Blick in die Auslagen eines Geschäftes genau auf die Gewichtsangaben achten.

Frau X nimmt sich alles vor. Müde legt sie Zettel und Bleistift fort, um auch schlafen zu gehen wie ihr Mann und die Kinder. Morgen wird sie mit dem Jüngsten in die Stadt fahren, um den im Haushaltsplan für ihn aufgeführten Pullover zu kaufen. — Gute Nacht — Frau X löscht das Licht.



Fein angezogen sitzen Mutter und Sohn in der Straßenbahn. Oh, Mutti, guck mal, was ist das, sieh mal da und hier! Mutter gibt bereitwillig über alles Auskunft. Sie ist bester Laune. Die guten Vorsätze schlummern in ihr und geben ihr ein Gefühl der Sicherheit, das den gestrigen Abend vergessen läßt.

Sie steigen aus und mischen sich unter das kauflustige und neugierige Volk, das



sich die Hauptgeschäftsstraße hinauf- und hinunterwälzt. Sie beschauen zunächst die Auslagen in den Fenstern und dann geht's hinein ins Warenhaus. Eine warme, mit allerlei Düften geschwängerte Luft kommt ihnen entgegen. Es surrt und redet und klappert durcheinander, nicht gerade laut, nein, es geht alles in einer emsigen gedämpften Geschäftigkeit vor sich.

Frau X will sich zunächst einmal umsehen — nicht gleich kaufen. Sie fährt in den vierten Stock, — durchbummelt den dritten, — den zweiten — Erdgeschoß! Beinahe eine Stunde ist vergangen. Du liebe Zeit, was ist geschehen? Frau X kommt zu Bewußtsein. Das Kauffieber in diesem Haus hat sie doch angesteckt und gepackt. Bestürzt schaut sie auf all ihre Pakete. Aber es war ja alles sooo preiswert. Die einmalige Gelegenheit!

Draußen greift sie nach ihrem Portemonnaie und schaut hinein: Mein Gott, man hat ihr verkehrt herausgegeben! Sie zerrt ihren Jungen ins Kaufhaus zurück,

wirft noch einen flüchtigen Blick auf ihre Pakete, überschlägt im Kopf... stutzt. — Es stimmt!...

„Mutti, sieh mal hier, schau doch mal, Mutti, so hör doch, was ist denn das? Mutti, Mutti, gib mir doch Antwort! Frau X hört und sieht nichts mehr, sie strebt mit ihrem Jungen hinaus und rechnet. Mechanisch steigt sie in die Straßenbahn und fährt heim.

Der Arm ist schwer, als sie den Bleistift abends auf einen neuen Zettel setzt. Der Posten „Unvorhergesehenes“ wird gestrichen. Das Ganze neu verteilt.



Frau X sieht resigniert auf die Zahlen. Sie ist um eine Erfahrung reicher geworden: Es ist nicht leicht, einen Haushaltsplan aufzustellen, aber es ist viel, viel schwerer, ihn einzuhalten. Aber darauf allein kommt es an, ganz gleich, ob ich im Monat oder in der Woche mein Geld bekomme.

Inge Jessen



Gewerblicher Betrieb

Die Wohnung wird sehr schnell verhandelt, wenn man darin mit Ware handelt, mit Flaschenbier und Würstchen heiß, mit Zuckerwerk und Speiseeis. Sobald man zum Verkauf das hält, betreibt man ein Gewerbe. Geld? Und bald gehn in dem ruhigen Haus viel fremde Menschen ein und aus, daß sich die Nachbarschaft bekümmert. Drum ist der Handel untersagt.

Liebe zum Bilderbuch der Welt

Georg Kind sammelt Briefmarken

Wollte man Herkunft und Alter der Hobbies ergründen, käme man sicherlich zu dem Ergebnis, daß Steckenpferde seit Menschengedenken geritten werden. Die Zunft der Sammler ist mindestens so alt wie die Zivilisation, und seit es Briefmarken gibt, beschäftigt sich die Sammler-Leidenschaft von Millionen Menschen in aller Welt mit ihnen. Allein in der Bundesrepublik gehört wohl die Liebe von mehr als einer Million Philatelisten den „kleinen Bildern“, die unsere Phantasie beflügeln und mit den Darstellungen aus Heimat und Welt zu sinnlichen Gedankengängen anregen.

So ungefähr hören wir es von dem Vorsteher des Sanitätswesens auf unserer Hütte, Georg Kind. Er spricht mit einer Wärme von den Marken, die eine echte und tiefe Neigung zu einer Liebhaberei verrät. Nun, er gehört auch fast 50 Jahre zur Gilde; denn mit 16 begann der heute 65jährige die ersten Marken zu sammeln und zu kleben.

Nach dem schon 1908 abgelegten Krankenpfleger-Examen kommt er aus Thüringen ins Ruhrgebiet und 1920 zur Hütte. Zugleich auch begeisterter Amateurfotograf, bleibt er der Philatelie treu. Nicht nur das, er wird einer ihrer eifrigsten Förderer, ist 25 Jahre Geschäftsführer des Rheinischen Briefmarkenvereins Duisburg, führt in zahlreichen Vorträgen die Jungsammler in diese Welt ein, erhält für besondere Verdienste die Goldene Nadel des Bundes Deutscher Philatelisten und im vergangenen Jahre die Plakette des Landesverbandes Rheinland-Westfalen für sein verdienstvolles Wirken in der Jugendbetreuung. Da ist wohl klar, daß er mit seiner Liebhaberei auf sehr vertrautem Fuße stehen muß...

Wehmutsvoller Rückblick

Kein Wunder daher auch, daß ein Blick in die Vergangenheit ein wenig wehmütig stimmen muß. Auch Vorsteher Kind hat im Kriege und in den ersten Nachkriegswirren seine wertvolle und umfangreiche Sammlung verloren. 20 Bände nur Übersee waren darunter, 86 Bände Literatur über alle Gebiete der Philatelie.

Mühsam und sorgfältig wird eine neue Sammlung aufgebaut, mit einer interessanten Spezialisierung auf bestimmte Staaten, z. B. auf die Markensätze des Vatikanstaates. Da sind in den neuangelegten Alben die Dreiecksmarken vom Kap der Guten Hoffnung mit allegorischen Darstellungen des geographischen Begriffs, und Sätze von den Olympischen Spielen seit ihrer ersten Wiederholung im Jahre 1896 in Athen. So wächst die Sammlung langsam wieder, erhält sie



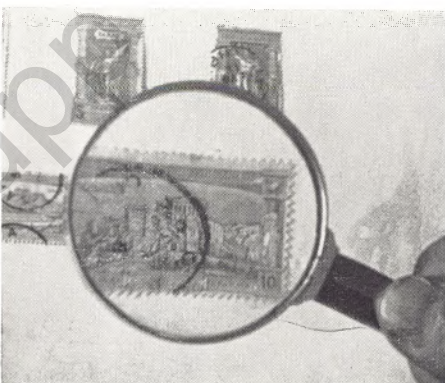
Eine alte Freundschaft: Seit fast 50 Jahren gehört Georg Kinds Neigung den Briefmarken. Wären sie lebendige Wesen, würde die Liebe zweifellos auf Gegenseitigkeit beruhen

ein bestimmtes Gepräge, das die bedacht-samen Ziele des Sammlers verrät.

Kleines Kapitel Briefmarkenkunde

Es ist wie ein Kolleg über eine Wissenschaft für sich, das uns in seiner ruhig-freundlichen Art Georg Kind in der kurzen Plauderstunde vor seinen Alben und optischen Geräten hält.

„Wissenschaft?“, meint er, „das wohl nicht direkt“. Doch dann spricht er davon, wie ja die künstlerisch ausgeführten Markenzeichnungen in die Gebiete der Geographie, Geschichte, Botanik und Zoo-



Den kleinsten Schönheiten, den feinsten Linien der Markenzeichnung spürt der Sammler durch die Lupe nach. Hier eine Marke aus einem vollständigen Satz griechischer Sondermarken zur ersten Olympiade, die 1896 in Athen stattfand

logie führen, fremde Schrift- und Münzzeichen verständlich machen, Kenntnisse über Entstehen und Vergehen von Ländern und Völkern vermitteln. Die Beschäftigung mit den Marken regt an zu weltoffenem Denken und ist häufig der Anlaß zum Anknüpfen von Beziehungen und Freundschaften mit Gleichgesinnten. Freude an Farben und Formen, das Vermögen, die verschiedenen Druck- und Trennungsarten zu unterscheiden, auch das vermitteln die „kleinen Bilder“ dem

Sammler, der auch in den entlegensten Winkeln der Erde zu finden ist und den in unzähligen Fällen echte Tauschfreundschaft über Kontinente hinweg verbindet.

Idealist muß man sein

„Es ist schon so“, plaudert Herr Kind, „der wahre Briefmarkensammler kann nur Idealist sein.“ Das trifft zu. Denn man versteht ja unter ihm heute nicht mehr den „Kleber“, der Reichtümer zu erwerben erhofft und dabei fast immer enttäuscht wird, sondern den schaffenden Menschen, der in seiner Freizeit sein Blickfeld weiten und dabei Entspannung finden will. Aus diesen Sammlern, die stetig Nachwuchs erhalten, rekrutiert sich das Millionenheer der Philatelisten.

Der wahre Sammler sucht auch die Gemeinschaft. Er sammelt ja nicht lange allein, sondern kommt bald zum Gedanken- und Markenaustausch mit den Anhängern der gleichen Liebhaberei, die man bei ihrer Bedeutung als Bildungsmittel wohl als „gehobenes“ Steckenpferd bezeichnen kann.

Wir stimmen der Ansicht Georg Kinds gern zu, daß die Briefmarken weit mehr sind als ein Stück Papier oder nur Wertzeichen. Sie sind Dokumente der Zeitgeschichte. In der Kulturpropaganda zahlreicher Staaten spielen sie gewissermaßen die Rolle von Visitenkarten.

Nicht zu unterschätzen ist auch die wirtschaftliche Bedeutung der Philatelie. Allein in den großen und kleinen Briefmarkenhandlungen des Bundesgebietes sind mehr als 6000 Angestellte beschäftigt. Millionenbeträge werden umgesetzt.

Zum Schluß unserer Unterhaltung meint daher auch unser Gesprächspartner, daß es überlegenswert sei, auch auf der ATH eine Sammlergruppe ins Leben zu rufen. Denn er hält es für sicher, daß sich zahlreiche Werksangehörige, die Briefmarkenfreunde sind, für einen Gedankenaustausch und für einen Tauschzirkel interessieren.

-el.

Zahlen Sie zuviel Steuern?

Hinweise für die Steuerklassen I und II

In Heft 7/8 der Werkzeugzeitung veröffentlichten wir einen Beitrag, der Hinweise gab, welche Bedeutung eine richtig ausgedruckte Steuerkarte für den Lohnsteuerepflichtigen hat. Heute werden Besonderheiten der Steuerklassen I und II gegeben.

Steuerklasse I

Alle Arbeitnehmer, die zu Beginn des Kalenderjahres nicht verheiratet sind und keinen Anspruch auf Kinderermäßigung haben, rechnen zur Steuerklasse I, ebenso auch Geschiedene, Verwitwete und selbstverständlich auch Verlobte. Schließlich Arbeitnehmer, deren Ehe für nichtig erklärt wurde.

Seit dem Kalenderjahr 1955 werden auch alle in einem Dienstverhältnis stehenden Ehefrauen in Steuerklasse I eingestuft. Es sei hier schon erwähnt, daß unter bestimmten Voraussetzungen Ehepaare auf Antrag einen Wechsel der Steuerklassen herbeiführen können, d. h. Ehefrauen wird die dem Familienstand entsprechende Steuerklasse zugewilligt und dem Ehemann die Steuerklasse I. (Dieses etwas komplizierte Verfahren werden wir in einer der nächsten Ausgaben unserer Wertszeitung behandeln.)

Steuerklasse II

Zur Steuerklasse II rechnen Personen, die zu Beginn des Kalenderjahres verheiratet waren.

Als verheiratet gelten alle Personen, die nach bürgerlichem Recht eine wirksame Eheschließung vollzogen haben (standesamtliche Trauung). Personen, die lediglich wie Eheleute zusammenleben, können jedoch nicht verlangen, nach Steuerklasse II, also wie Eheleute eingestuft zu werden. Anfechtbare oder nichtige Ehen sind solange als gültige Ehen anzusehen, bis das Urteil des Gerichts rechtskräftig geworden ist. Gleichfalls gelten Ehepaare während eines Scheidungsprozesses bis zur Rechtskraft des Scheidungsurteils als verheiratet, auch wenn die Eheleute dauernd getrennt gelebt haben.

Was gilt bei Eheschließung?

Wird eine Ehe innerhalb eines Kalenderjahres geschlossen, so ist bei Arbeitnehmern zu unterscheiden, ob die Ehe länger oder weniger als vier Monate bestand.

a) Ehe bestand länger als vier Monate

Beispiel 1: Heiratet ein Steuerpflichtiger am 31. August 1956 und besteht die Ehe noch bei Ablauf des Kalenderjahres 1956, so war er im Kalenderjahr 1956 länger als vier Monate verheiratet. Er hat deshalb Anspruch auf Steuerklasse II für das ganze Kalenderjahr. Die Steuerklasse II wird auf Antrag von der Gemeindebehörde auf der Steuerkarte eingetragen. Die Erstattung der in den ersten acht Monaten des Kalenderjahres zuviel einbehaltenen Lohnsteuer erfolgt im Rahmen des Lohnsteuer-Jahresausgleichs durch den Arbeitgeber.

Beispiel 2: Die Ehe wurde am 4. Februar 1956 geschlossen. Am 4. Juni 1956 ist die Ehefrau gestorben. Die zu berechnende Vier-Monats-Frist ist erfüllt, so daß dem Ehemann für das ganze Kalenderjahr die Steuerklasse II zuerkannt wird.

b) Ehe bestand weniger als vier Monate

Beispiel 1: Heiratet ein Steuerpflichtiger erst am 1. September 1956, so hat die Ehe im Kalenderjahr 1956 nicht volle vier Monate bestanden. Ihm wird deshalb nicht für das ganze Kalenderjahr die Steuerklasse II zugewilligt, sondern nur für die Monate September bis Dezember.

Beispiel 2: Die Ehe wurde am 4. Februar 1956 geschlossen. Am 3. Juni 1956 ist die Ehefrau

gestorben. Die zu berechnende Vier-Monats-Frist ist nicht erfüllt, so daß der Steuerpflichtige nur für die angefangenen Monate, in der die Ehe bestanden hat, in die günstigere Steuerklasse II fällt.

Wer 55 Jahre alt ist

Weiterhin fallen in Steuerklasse II alle unverheirateten Arbeitnehmer, die keine Kinderermäßigung erhalten und die das 55. Lebensjahr im Kalenderjahr vollendet haben.

Auch hier unterscheidet man zwei Fälle:

a) Ein Arbeitnehmer vollendet vor Ablauf des Kalenderjahres das 55. Lebensjahr. Es genügt, daß der Steuerpflichtige spätestens vier Monate vor Ablauf des Kalenderjahres die Vollendung des 55. Lebensjahres erreicht hat. Stirbt er z. B. nach Vollendung des 55. Lebensjahres im Laufe des gleichen Kalenderjahres, so ist dies hierbei ohne Belang. Beispiel: Ein am 1. September 1901 geborener Steuerpflichtiger ist am 1. September 1956 gestorben. Er hat das 55. Lebensjahr mit Ablauf des 31. August 1956 — also noch mindestens vier Monate vor Ablauf des Kalenderjahres 1956 — vollendet. Der Steuerpflichtige ist für das ganze Kalenderjahr 1956 in die Steuerklasse II einzureihen.

b) Vollendet ein Arbeitnehmer erst am 2. September 1956 sein 55. Lebensjahr, so hat er nur für die restlichen Monate des Kalenderjahres Anspruch auf die Steuerklasse II.

Verwitwete über 55 Jahre

In Steuerklasse II werden weiterhin alle Steuerpflichtigen eingereiht, die verwitwet sind und das 55. Lebensjahr vollendet haben. Es sind hier die gleichen zeitlichen Voraussetzungen erforderlich, wie bei den ledigen Arbeitnehmern, die unter vorstehendem Absatz behandelt wurden.

Hier ist jedoch folgende Besonderheit zu beachten: Bis zum Jahre 1954 waren bereits alle verwitweten Steuerpflichtigen, die keinen Anspruch auf Kinderermäßigung hatten, bei Vollendung des 50. Lebensjahres in Steuerklasse II eingestuft. Das gültige Einkommensteuergesetz für die Kalenderjahre 1955 ff setzte diese Altersgrenze auf 55 Jahre hinauf. Damit nun aber verwitwete Personen, die bereits 1954 in dem Genuß der Steuerklasse II waren, also das 50. bis 54. Lebensjahr vollendet hatten, nicht durch die gesetzliche Änderung schlechtergestellt wurden, hat der Gesetzgeber eine Übergangsvorschrift geschaffen, die besagt, daß diese Steuerpflichtigen auch weiterhin die Steuerklasse II beanspruchen können. Diese Regelung trifft also zu für alle verwitweten Arbeitnehmer, die vor dem 1. Januar 1905 geboren sind und bei Ablauf des Kalenderjahres 1954 verwitwet waren.

In diesem Zusammenhang wird noch darauf hingewiesen, daß nicht als verwitwet in diesem Sinne solche Personen angesehen werden, die in erster Ehe verwitwet waren und deren zweite Ehe durch Scheidung, Nichtigkeitserklärung usw. aufgelöst worden ist. (Die Steuerklasse III behandeln wir in einer späteren Ausgabe der Werkzeugzeitung.)

Wolfgang Liwerski, Steuerabteilung

Nikolausfeier für ATH-Mieter

Die Mietergemeinschaft der ATH an der Fahrner Straße feiert mit ihren Kindern am 6. Dezember, nachmittags 14.30 Uhr, im „Atlantis“-Kino ihr Nikolausfest. 300 Anmeldungen liegen hierzu vor. Nach einem frohen Struwwelpeter-Film wird der heilige Mann die Kinder beschenken.



Max GENSCHICK, Kranführer
Maschinenbetrieb Schlackenbergl — 2. Oktober

Manfred Hausmann las

Vor dem Hamborner Kulturring fand der Schriftsteller Manfred Hausmann aufmerksame Zuhörer, als er ausgewählte Kapitel aus seinen Erzählungen, Gedichten und Nachdichtungen fernöstlicher Lyrik las. Es war ein Abend der Besinnung auf die Werte des Geistes, zumal in einem Augenblick, da die politische Lage in der Welt — wie Frau Oberstudiendirektorin Dr. Steinbach sagte — mit besonderem Nachdruck zu ihr aufrufe. Besonders nachhaltigen Eindruck machten seine Übertragungen japanischer und chinesischer Gedichte.

Vom Duisburger Theaterring

Auf der Jahresversammlung des Duisburger Theaterrings teilte dessen Vorsitzender, Bundesverwaltungsoberrat Triebel, mit, daß der Theaterring zur Zeit 7000 Mitglieder zähle. Fast 50 000 besuchten im vergangenen Jahr Opern und Operetten und über 55 000 Schauspielaufführungen. Auch von unserer Hütte können bekanntlich etwa 700 Mitarbeiter an der Kulturarbeit des Theaterrings Anteil nehmen.

Rektor Adolf Schulte †

Am 3. November starb nach einem langen Leiden Rektor im Ruhestand Adolf Schulte. Er ist 78 Jahre alt geworden, ein Mann, den seine Schüler und Schülerinnen verehrten und achteten, der als Heimatforscher in Hamborn hohes Ansehen genoß.

Rektor Schulte war der Sohn des Bauern Schulte-Wissermann, der vor 65 Jahren seine Ländereien an August Thyssen zum Bau des Stahlwerkes in Bruckhausen verkaufte, um sich dann mit seiner Familie auf der anderen Rheinseite in Baerl wieder anzusiedeln. An der Stelle des Hofes ließ August Thyssen später das heutige Verwaltungsgebäude in der Franz-Lenze-Straße errichten.

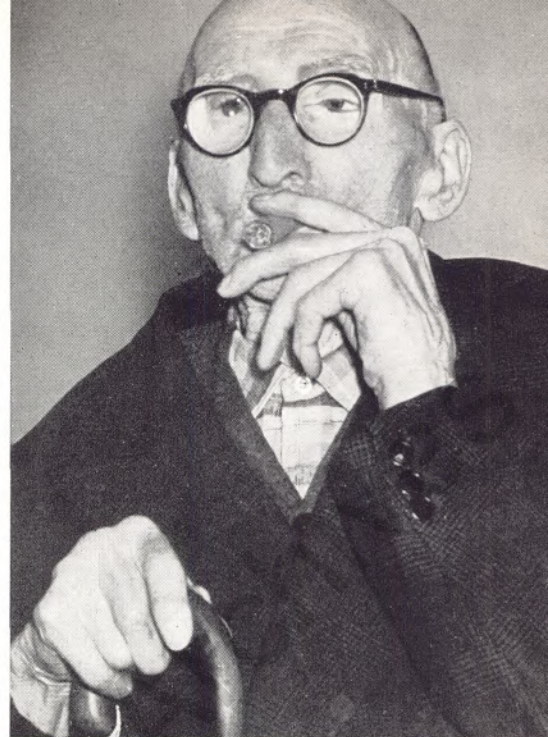
Rektor Schulte war ein Plauderer von hohen Gaben. Die Belegschaftsangehörigen unserer Hütte — viele selbst Altersgenossen und Schulkameraden, andere durch die Schule dieses Mannes gegangen und ihm bis in sein hohes Alter freundschaftlich verbunden — erlebten diese ungebrochene Erzählkunst noch vor einem Jahr, als er der Werkzeugzeitung aus dem reichen Schatz seiner Erinnerungen Beiträge zur Verfügung stellte, die wir mit der Weihnachtsausgabe 1955 beginnend veröffentlichten konnten. Auf dem evangelischen Gemeindefriedhof in Baerl wurde er unter starker Anteilnahme in der Familiengruft beigesetzt.



Karl HUSSELMANN, Blockputzer
Elektrobetrieb I — 3. Oktober



Friedrich WUSTKAMP, Vorarbeiter
Stainfabrik — 6. November



40 Jahre im Dienst

25 Jahre bei der ATH

Ewald Serve, Elektrobetrieb I, am 14. Sept.
Hermann Poth, Kraftanlagen, 22. September
Karl Mohner, Thomaswerk, am 30. September
Alfred Brosinske, Bauabteilung, am 4. Okt.
Hermann Portner, Steinfabrik, am 6. Oktober
Walter Gräber, Martinwerk II, am 3. Nov.

80 Jahre alt wurden

Johann Roszak, Duisburg-Beeck, Alsumer
Straße 44, am 19. Oktober
Johann Fahnenbrück, Walsum, Königstr. 49,
am 27. Oktober
Wilhelm Roggenbuck, Duisburg - Hamborn,
Bayreuther Straße 40, am 20. November

Goldene Hochzeit feierten

15. Oktober: Eheleute Hermann Grube, Wesel,
Feldtor 13
18. Oktober: Eheleute Johann Ehrhardt, Wal-
sum, Im kleinen Feld 81
18. Oktober: Eheleute Hugo Liebchen, Wal-
sum, Friedrich-Ebert-Straße 375
27. Oktober: Eheleute Wilhelm Tenberg,
Holten, Wasserstraße 13
17. November: Eheleute Louis Höfer, Duis-
burg-Meiderich, Paul-Bäumer-Straße 8

Die Ehe schlossen

Christian Hecker, Maschinenbetrieb Stahl- u.
Walzwerk, mit Ruth Visser, am 24. August
Günter Stemmer, Verfrachtung, mit Waltraud
Oppitz, am 31. August
Friedrich Theves, Mechanische Hauptwerk-
statt, mit Gertrud Werner, am 29. Sept.

PERSONALMAPPE

Dipl.-Ing. Ulrich Sabaß wurde mit Wirkung
vom 1. Oktober zum Betriebs-Chef innerhalb
der Betriebswirtschaft ernannt; ihm untersteht
die Stoffwirtschaft. Bei Abwesenheit von Herrn
Oberingenieur Schütte ist er dessen Vertreter
für den Gesamtbereich Betriebswirtschaft.

Ab 1. Oktober wurden ferner ernannt:

Wärme-Ingenieur Johann Oberfeuchtnr,
Wärmestelle, zum Betriebsleiter,
Betriebsassistent Heinz Baumbler, Hoch-
ofen-Anlage, zum Betriebsleiter und
Betriebsingenieur Heinz Didier, Breitband-
Walzwerk, zum Betriebsleiter für die gesamte
Blechadjustage und den Blech- und Coilversand
des Warm- und Kaltbandwerkes.

Walter Tausche, Lochkartenabteilung, mit
Elisabeth Leppen, Verfrachtung, am 6. Okt.
Manfred Bade, Elektrobetrieb Hochofen, mit
Eleonore Küpper, am 6. Oktober
Karl Weber, Hochofen, mit Anni Jesberg, am
13. Oktober
Günter Ilski, Maschinenbetrieb I, mit Mar-
lies Czernik, am 13. Oktober
Gerhard Grundel, Elektrobetrieb II, mit Else
Singer, am 19. Oktober
Wilfried Keller, Verkauf I, mit Elisabeth
Fausten, am 24. Oktober
Knut Georg, FTA., mit Irmgard Bebeck, am
26. Oktober
Joh.-Wolfgang Linden, Chemisches Haupt-
labor, mit Waltraud Gries, am 27. Oktober
Bruno Slembeck, Zurichtung, mit Johanna
Haack, am 27. Oktober
Günter Mohr, Warmbandwerk, mit Odilia
Schaafs, am 27. Oktober
Helmut Flüge, Warmbandwerk, mit Hanne-
lore Festerling, am 27. Oktober
Heinz Franzke, Elektrobetrieb I, mit Gerda
Müller, am 27. Oktober
Horst Kalbfell, FTA., mit Christel Fuhrmann,
am 27. Oktober
Max Paduch, Zurichtung, mit Agnes Westik,
am 30. Oktober
Hans Padberg, Elektrobetrieb I, mit Rigina
Schwarzer, am 3. November
Manfred Arndt, Mechanische Hauptwerkstatt,
mit Margot Mika, am 3. November
Bernhard Mues, Zurichtung, mit Klara Bach,
am 3. November

Nachwuchs kam an

Renate und Martina, 31. August
Dr. Dieter Spethmann,
Heinz-Walter, 5. September
Ruth Junghänel, Verkauf III
Reiner, 20. September
Albert Brüggemann, Kokerei
Edelgard, 22. September
Siegfried Feldmann, Betriebskrankenkasse
Andreas, 6. Oktober
Fritz Schäfer, SM-Werk II
Hans-Jürgen, 7. Oktober
Karl Woywod, Zurichtung
Uwe, 7. Oktober
Siegfried Tabor, Bauabteilung
Georg, 8. Oktober
Heinz Berger, Stoffwirtschaft
Dieter, 9. Oktober
Siegfried Fricke, Porenbetonanlage
Norbert, 10. Oktober
Erich Ellerik, Kokerei
Peter, 10. Oktober
Kurt Nünninghoff, Kokerei

Jahrgang 1866

Pensionär Bobisch wurde 90 Jahre alt

Am 23. Oktober feierte der Pen-
sionär unserer Hütte Adolf Bobisch
seinen neunzigsten Geburtstag. Er
ist damit einer der ältesten Jubilare
unseres Werkes. Bereits seit dem
Jahre 1932 befindet er sich im wohl-
verdienten Ruhestand.

Adolf Bobisch, Jahrgang 1866, arbei-
tete von 1891 an auf unserer Hütte.
Er stammt aus dem Ort Roth im
Kreis Bitburg und war zeit seines
langen Arbeitslebens als Kalthauer
in der Zurichtung der ATH tätig —
bei einer der schwersten Arbeiten,
die es unter den zahlreichen Berufen
auf einem Hüttenwerk in früheren
Jahren gab. Heute wird auch diese
Arbeit von Maschinen bewältigt,
während damals die Kraft der Arme
und Fäuste der Männer notwendig
war.

Der Jubilar wird seit zehn Jahren im
Altersheim der Inneren Mission in
der Schroerstraße von den Schwe-
stern und Verwaltern mit viel Liebe
betreut. Seine Augen haben ihre
Sehkraft fast völlig verloren. Trotz-
dem sieht man ihn, zwar mühsam,
noch oft die Treppe des Bunkers
herabsteigen, wenn er seine kleinen
Einkäufe in den nahegelegenen Ge-
schäften tätigt. Ein Gläschen schmeckt
ihm noch ganz ausgezeichnet und
auch die Zigarre läßt er sich munden.
Wenn er auch keine direkten
Angehörigen mehr besitzt — daß
er sich nicht einsam zu fühlen
braucht, erlebte er an diesem Ge-
burtstag, an dem ihn Prokurist Dr.
Isselhorst und stellv. Betriebsrats-
vorsitzender Hansel für die Hütte
und Ratsherr Sandrock im Namen
von Rat und Verwaltung der Stadt
Duisburg herzlich beglückwünschten.

Nie ohne Gasschutzgerät

Die Werkzeitung hat in ihrem Bericht über die Arbeit unserer Kranken- und Unfallstationen besonders auf die Wichtigkeit der Ausbildung möglichst vieler Belegschaftsmitglieder in der Ersten Hilfe hingewiesen. Bisher gibt es fast 700 in Erster Hilfe ausgebildete Helfer in den einzelnen Betrieben der Hütte. Neue Meldungen zur Teilnahme an Kursen liegen vor. Das in den Lehrgängen erworbene Wissen und Können muß durch Übungen immer wieder aufgefrischt und vervollkommen werden. Im Rahmen dieser Fortbildung werden in besonders gasgefährdeten Betrieben allwöchentlich Gasschutz- und Rettungsübungen durchgeführt.

Der Vorsteher unserer Kranken- und Unfallstationen, Georg K i n d, wird in der Werkzeitung laufend die wichtigsten Verhaltensmaßregeln in der Ersten Hilfe veröffentlichten. Heute stellt er zehn Grundsätze auf, die sich auf den Gasschutz beziehen.

1. Betritt nie eine gasgefährdete Stelle (Zone) ohne Gasschutzgerät.
2. Sei nach Möglichkeit nicht ohne eine Begleitperson, um im Notfall einen Helfer zu haben.
3. Im Freien genügt ein Frischluftgerät (CO-Gerät).
4. In geschlossenen Räumen, wie in Rohrleitungen, Kanälen, Gruben und Schächten oder Gaskam-

mern, darf nur mit angelegtem Kreislaufgerät (K.-G.-Gerät) vorgegangen werden.

5. Eine Maske zum Gasschutzgerät ist vor dem Gebrauch sorgfältig zu verpassen und auf ihre Dichte zu prüfen.
6. Benutze nur betriebsfertige Gasschutzgeräte!
7. Wird an Stelle der Maske ein Mundstück verwendet, vergiß auf keinen Fall die dazugehörige Nasenklemme.
8. Ertönen bei Luftmangel im Gerät Warnsignale oder macht sich Karbidgeschmack im Munde bemerkbar, ist sofort, jedoch in aller Ruhe, die Gefahrenstelle zu verlassen.
9. Nach Möglichkeit ist die Gefahrenstelle immer von der Windseite her anzugehen.
10. Schnelles und dabei besonnenes Handeln verbürgt nach den Erfahrungen immer am ehesten den Erfolg der Bemühungen, während langsames und unbesonnenes Handeln ihn gefährden. Der Schaden trifft oft den Helfer ebenso wie denjenigen, dem Hilfe geleistet werden soll.

Isolde, 11. Oktober
Werner Reitz, Maschinenbetrieb I
Gerhard, 11. Oktober
Günter Kalus, Fliegende Kolonne
Wolfgang, 14. Oktober
Erwin Jasmer, Hochofen
Norbert, 18. Oktober
Friedr. Latz, Soziale Betriebseinrichtungen
Jörg, 18. Oktober
Bodo Brinkhorst, Zurichtung
Uwe, 18. Oktober
Wilhelm Geib, Maschinenbetrieb Kraftanlagen
Ulrike, 22. Oktober
Manfred Legner, Neubauabteilung
Judith, 25. Oktober
Wilhelm Offermann, Stoffwirtschaft
Ernst, 25. Oktober
Hans Heyermann, Verfrachtung
Dietmar, 25. Oktober
Bernhard Preuß, Hochofen
Angelika, 26. Oktober
Heinz Lange, Walzendreherei
Monika, 26. Oktober
Edmund Stabel, Martinwerk
Gisela, 26. Oktober
Horst Zielinski, Thomaswerk
Rosamunde, 27. Oktober
Reinhard Beier, Hochofen-Sinteranlage
Petra, 27. Oktober
Hans Schafstall, Elektrobetrieb Bandwalzwerk
Ralf, 28. Oktober
Günter Urbisch, Hochofen
Monika, 29. Oktober
Fritz Schmidt, Bauabteilung
Detlef, 30. Oktober
Herbert Kluge, Maschinenbetrieb Stahl- u. Walzwerk
Erich, 31. Oktober
Erich Hambücker, Gaszentrale
Klaus-Peter, 1. November
Josef Lahn, Stoffwirtschaft
Elke, 2. November
Bernhard Wrobel, Zurichtung V
Bodo, 2. November
Werner Wiesner, Betonwarenfabrik
Erik, 6. November
Gerhard Gelling, Sinteranlage

Petra, 6. November
Horst Prill, Stoffwirtschaft
Marina, 6. November
Herbert Straten, Elektrobetrieb I

Kuren ohne Einfluß auf die Höhe von Renten

In Kreisen der Versicherten hört man vielfach die Befürchtung, ein Heilverfahren könne sich bei einer späteren Rente rentenmindernd auswirken. Deshalb sollen häufig Anträge auf Gewährung einer notwendigen Kur, die von den behandelnden Ärzten vorgeschlagen wird, nicht gestellt werden.

Wie die Betriebskrankenkasse hierzu von der Landesversicherungsanstalt Rheinprovinz in Düsseldorf erfährt, haben jedoch selbst mehrere durchgeführte Heilverfahren keinen Einfluß auf die Höhe einer Rente. Lediglich während der Kurdauer eines Versicherten, der bereits Rente bezieht und Anspruch auf Hausgeld hat, wird die von der Post weitergezahlte Rente auf das Hausgeld angerechnet.

Rund um den Weißdorn

„Dreifuß“ wurde er genannt . . .

Als in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts das Eisenbahnbetriebsbüro unserer Hütte in einem Fachwerksgebäude westlich der jetzigen Thyssenbrücke zwischen den Gleisen untergebracht war, führte dort als Leiter Herr Nöllenburg das Regiment. Niemand ist mehr auf der Hütte oder im Eisenbahnbetrieb aktiv tätig, der unter ihm mitgewirkt hat. Doch unter den ältesten Pensionären erinnern sich einige noch gut an ihn, obwohl sie zu seiner Zeit ja gewissermaßen noch nichts anderes als „junge Dachse“ waren.

Herr Nöllenburg hatte einen sehr fixen Assistenten. Leider ist der bürgerliche Name dieses wackeren Mannes nicht mehr zu erkunden. Wenn man ihn meinte oder auf ihn anspielte, dann nannte man ihn den „Dreifuß“. Das war sein Spitzname. Niemand kann heute mehr sagen, warum und weshalb er so hieß. Und es war sicherlich auch nicht der erste Spitzname, der auf unserer Hütte geprägt und geläufig wurde.

Jeder hatte seinen Spitznamen

In früheren Zeiten war es viel mehr als heute üblich, sich offen oder insgeheim des Spitznamens eines Vorgesetzten, Arbeitskollegen oder Nachbarn zu bedienen. Der Betriebsführer war doch früher sowieso immer „der Alte“ ohne Rücksicht

UNSERE TOTEN

LADWICH, Emil	Vorarbeiter	8. September
WENZEL, Gustav	Pensionär	27. September
MALCZEWSKI, Stanislaus	1. Presserichter	5. Oktober
KOZEKOTOWSKI, Stanislaus	Pensionär	5. Oktober
TÖLLE, August	Pensionär	12. Oktober
SCHOEWE, Helmuth	Pensionär	12. Oktober
WICHSEBERG, Wilhelm	Pensionär	23. Oktober
BACHSTEIN, Karl	Pensionär	26. Oktober
STOSSMEISTER, Franz	Pensionär	5. November
KURTS, Max	Pensionär	6. November
BAUMANN, Martin	Mattenschweißer	6. November
FUNKE, Gerhard	Pensionär	10. November

WIR BEWAHREN IHNEN EIN EHRENDES ANDENKEN

auf seinen Jahrgang, und jeder „Neue“ auf der Hütte wurde mit seinen Eigentümlichkeiten, Schwächen oder Stärken, nach Herkunft und Gebahren unter die Lupe genommen. Ergab sich ein Anhaltspunkt dafür, hatte er seinen Spitznamen weg; es war seitdem kaum eine Möglichkeit, von diesem wieder loszukommen. Und es gab auch zahlreiche aus dem Rahmen fallende Ereignisse im Betriebsablauf, zuweilen brauchte es nur ein so aus dem Handgelenk hingeworfenes Wort zu sein, das irgendeinen Nagel auf den Kopf traf, und schon hatte einer für Lebenszeit seinen Spitznamen weg.

Nun war es in den Anfangszeiten unserer Hütte aber auch noch so, daß sich vielerlei Spitznamen aus dem Bodenständigen herleiteten, aus der bäuerlichen Herkunft der Hüttenleute, aus der im Vergleich zu heute weit primitiveren und damit öfteren Lebensweise. Sie allein verursachte schon, daß früher ein weit rauherer Ton angeschlagen wurde als heute, und daß zugleich aber auch viel weniger krumm genommen wurde.

Generaldirektor Dahl

Einen „anständigen“ Spitznamen zu haben, galt gewissermaßen als Ehrensache und wurde bei den Vorgesetzten sogar als ein Beweis für Beliebtheit und Popularität gewertet. Vor allem unter Generaldirektor Dr. Dahl war das der Fall, der ja selbst kein Blatt vor den Mund zu nehmen pflegte, wenn das Kind beim richtigen Namen zu nennen war. Für ihn selbst einen Spitznamen zu finden, das war für die findigsten Hüttenleute zu schwierig und ist daher auch unterblieben. Dafür war er selbst umso freigebiger mit der Verteilung von „Titeln“, von denen sich der eine oder andere als Spitzname einbürgerte, wenn einmal nicht alles wie am Schnürchen geklappt hatte.

Man hätte ihn ein „Rauhbein“ nennen können, aber dafür bewies er viel zu oft sein unter der rauhen Schale verborgenes Gemüt. Immer waren ihm die Arbeiter mehr ans Herz gewachsen als die Angestellten, die damals ja „Beamten“ hießen.

Wenn die „alten Hasen“ sich unterhalten, dann erinnert man sich an diesen und jenen, dabei fallen wie Stichworte viele Namen, die in keinem amtlichen Register verzeichnet sind. Um ein reichhaltiges Vokabular von Spitznamen und ihren Ursprung rankt sich dann immer wieder ein interessantes, in die Details hineinleuchtendes Stück Hüttengeschichte. Nicht nur das, auch ein Stück Heimatgeschichte lebt in den Spitznamen, und das Charakteristische manchen Einzelschicksals wird im Spitznamen sichtbar. „Kannst Du Dich an den noch erinnern, Du weißt doch, der mit dem Spitznamen ...? — Wie oft hört man das unter den Hüttenleuten!

Heute weniger originell

Und heute? Nun, der persönliche Kontakt unter der Belegschaft eines großen Werkes kann nicht mehr der gleiche sein wie in der Gründungszeit unserer Hütte. Aber die Spitznamen sind keineswegs etwa ausgestorben. Sie haben zwar etwas an Originalität verloren, und man be-

ATH - nicht nur am Rhein

Nanu, sagte Kraftfahrer Rydzy, als er kürzlich mit amerikanischen Geschäftsfreunden unserer Hütte in Belgien die Route nationale No. 56 von Charleroi über Mons in Richtung belgische Kanalküste befuhr — nach ATH? Aber es war kein Zweifel: Vor aller Augen präsentierte sich ein Verkehrsschild, das die Abzweigung nach Beloeil und in Fahrtrichtung das Städtchen Ath ankündigte. Das Städtchen selbst, am Nordrand der Borinage, dem belgischen Kohlenrevier, gelegen, entpuppte sich als eine typische mittelbelgische Kleinstadt mit bunten grellen Reklamen an Geschäften und Restaurants, verwinkelt die Häuser und oft schmal wie ein Handtuch, aber mit einem Markt von selten anzutreffender Weite. Ath liegt am Flußchen Dendre im Hennegau, der südwestlichen Provinz des Landes und der Wiege der wallonischen Geschichte. Das nahe Beloeil besitzt in seinem Schloß des Fürsten von Ligne das „belgische Versailles“, einen Park nach französischem Vorbild mit Springbrunnen und Seen, auf denen sich Schwäne tummeln.



dient sich auch ganz anderer Formulierungen als früher. Trotzdem ist es so amüsant und so belustigend wie seit eh und je, wenn man sie hört, wenn sie offen zu hören sind oder unter dem Siegel strengster Verschwiegenheit ins Ohr gesagt werden — mit einem Augenzwinkern und einem verschmitzten Grinsen. Womit schon ihre Harmlosigkeit gekennzeichnet ist, oder der Respekt vor einer Persönlichkeit, den sie ausdrücken.

Auch heute hat die Liste der auf unserer Hütte umlaufenden Spitznamen einen recht ansehnlichen Umfang. Bei mancher Namensfindung haben Mutterwitz, Treffsicherheit, auch ein Schutz Ironie und Phantasie Pate gestanden. Spitznamen gehören zu jedem Betrieb. Solange ihnen nichts Böses anhaftet, und das ist erfreulicherweise ja nur selten der Fall, werden sie auch nicht übelgenommen. Im Gegenteil, man quittiert sie mit verständnisvollem oder überlegenem Schmunzeln. Mancher ist Zeit seines Lebens stolzer Träger seines Spitznamens gewesen, und

durch so manchen Spitznamen sind dicke und dauerhafte Freundschaften geschmiedet worden.

In die Nüchternheit und Sachlichkeit des Arbeitslebens hat der Gebrauch von Spitznamen seit Generationen einen freundlichen Ton weit öfter als einen bissigen hineingetragen.

Wer weiß mehr?

Mit der Geschichte der Thyssen-Hütte sind zahlreiche Spitznamen und die Bewandnis, die es mit ihnen hatte, eng verknüpft. Mancherlei von der Spitznamen-Herkunft ist noch bekannt. Es wäre interessant, mehr darüber zu erfahren, aus der Vergangenheit ebenso wie aus der Gegenwart. Schreiben Sie einmal für die Werkzeitung auf, was Sie davon wissen, wie früher die Spitznamen in so reicher Zahl auf der Hütte zustande kamen und wie ihre Träger genannt wurden, und wie es um die Spitznamen von heute bestellt ist. Denn wie schon gesagt, es steht alles unter dem Motto: Bei Spitznamen wird nichts übel genommen! -el.

