



Unsere



Duisburg-Hamborn, Franz-Lenze-Straße 3
Schriftleitung: Carl Bertram Hommen,
Hauptverwaltung, Fernruf 5 40 91, Haus-
anschluß: 54 52. Bilder: Amerika-Dienst,
Archiv Jansen, Armco, Associated Press,
Harz, Klar, Pan American Airways,
Schirner, Stengert, Stoll, West-Foto;
Titelbild und Werkaufnahmen: Schröder.
Zeichnungen und Schaubilder: Voßnacke.
Satz und Druck: Mülheimer Druckerei-
gesellschaft m. b. H., Mülheim (Ruhr).

Nachdruck wird auf Anfrage gern
gestattet, soweit die Redaktion über
die Beiträge verfügungsberechtigt ist.
Quellenangabe und die Übersendung
von zwei Belegexemplaren wird erbeten.

HEFT 7/8 JULI/AUGUST 1956

AUS DEM INHALT:

	Seite
Frachter „August Thyssen“ ging auf erste Fahrt	2
Hauptversammlung verstärkt unsere Kapitalbasis	5
Wir alle leben vom Gewinn der Hütte	8
Niederrheinische Hütte im Wandel der Zeit	9
Zwischen Middletown und Hamborn: „Amerika-Film“ der ATH-Kaltwalzer	11
Freundschaften mit Deutschen erneuert	16
Männer und Stahl aus Middletown	17
Armco-Thyssen Breitband-Verarbeitung	18
Sozialarbeit für den Arbeiter von morgen	19
Flüssiges Roheisen schwimmt über den Rhein	20
Abenteuer im Dienst: Goa-Erze für die ATH	22
Modellschreinerei — seit Gründung der Thyssen-Hütte	25
Das erlebte ich auf der ATH — Was halten Sie davon?	28
Urlaub — wie er war und eigentlich sein soll	29
Sechs Wochen Erholung im Sonnenhof	30
ATH-Gästebuch	32
Aus dem Unfall-Tagebuch des Sicherheits-Ingenieurs der ATH	34
Steckenpferd: Sehnsucht nach dem „Renner des Jahres“	35
Frohe Sommerfeste unserer Siedler und Mieter	36
Abschied von Direktor Baumann	38
Steuerkapitel: Zahlen Sie zuviel Steuern?	39
Jubiläen, Personal- und Familiennachrichten	39-41
Betriebskrankenkasse: Vom Krankengeld zur Rente	42
Rund um den Weißdorn	42

UNSER TITELBILD:

Der Hüttenfrachter der ATH „August Thyssen“ lief am 25. Juli zu seiner ersten Fahrt aus. Unser Bild zeigt ihn am Kai der Howaldtswerke in Hamburg, wo er sechs Wochen festlag, um von der Werft gründlich überholt und verbessert zu werden. (Bericht auf den Seiten 2 bis 4)

BILD DER RUCKSEITE:

Ein Sonnentag im Botanischen Garten Duisburg, eine der schönen Erholungsstätten für den Großstadtmenschen. Gerade in diesen Ferien- und Urlaubswochen hat er einen starken Besuch zu verzeichnen.

Frachter „August Thyssen“ ging auf erste Fahrt

11 000-Tonner im Dienst unserer Hütte — Dampfer fährt zunächst nach Kirkenes — Später bringt er Kohle aus USA

Am Mittwoch, dem 25. Juli, morgens 9.45 Uhr, machte der Hüttenfrachter der ATH „August Thyssen“ unter der Flagge der Seereederei Frigga AG. vom Kai der Howaldtswerke in Hamburg los und lief zu seiner Probefahrt Richtung Cuxhaven elbabwärts. Von dort ging er am folgenden Morgen um 8 Uhr zu seiner ersten Fahrt in See Richtung Kirkenes (Nordnorwegen), von wo er eine Ladung Erze nach Rotterdam bringen wird. Dort wird er um den 10. August erwartet, um dann später auf Kohlefahrt nach Hampton Roads an der Ostküste der Vereinigten Staaten auszulaufen.

Mit der „August Thyssen“ hat die ATH eine Tradition wiederaufgenommen, die der Gründer unseres Werkes, August Thyssen, vor genau fünfzig Jahren begründet hat. Damals, 1906, schuf er die Transportkontor Vulkan GmbH in Bruckhausen, vier Jahre später die NV Handels en Transport Maatschappij Vulcaan in Rotterdam, um die Transportaufgaben für die Thyssenschen Betriebe leichter lösen zu können. Damit zugleich nutzte er die Gunst der Lage unserer Hütte, die ja nicht nur unmittelbar auf der Kohle errichtet wurde, sondern welche auf der Wasserstraße des Rheins, später auch der Kanäle zur Nordsee und nach Mitteldeutschland, die anderen Rohstoffe — vor allem Erze — über den eigenen Werks-hafen Schwelgern leicht zugeführt werden konnten.

Trägt 10 800 Tonnen

Der Frachter „August Thyssen“ ist der zweite Träger dieses Namens. Sein Namensvorgänger lief während des letzten Krieges in der Ostsee vor Stockholm auf eine Mine und sank. Mit seinen 3900 BRT war er erheblich kleiner als die neue „August Thyssen“, die bei 7124 BRT eine Tragfähigkeit von 10 800 Tonnen besitzt.

Das Schiff wurde für 1,3 Millionen Dollar aus griechischem Besitz erworben. Während es damals — unter der Flagge von Panama fahrend — den Namen „Calli“ trug, erhielt es bereits Anfang Juni bei der Übernahme in Holland seinen neuen Namen, der in großen Buchstaben von Bug und Heck leuchtet.

Hier spricht DILR

Das Schiff hat eine Länge von 135 Meter und eine Breite von 17,40 Meter. Es fährt mit Öl bei einem Verbrauch von stark einer Tonne je Stunde und ist mit allen modernen Einrichtungen versehen, die es

für die rund 34 Tage währende Fahrt von Rotterdam zur Ostküste der USA und zurück benötigt. Für die Sicherheit sorgen u. a. eine moderne Radar-Anlage, Echolot und die Funkeinrichtung; das internationale Funkzeichen der „August Thyssen“ ist DILR.

Das Ruderhaus mit Karten- und Funkhaus liegt vorschiffs. Unter ihm wohnen auch der Kapitän und die Offiziere. Die Mannschaft ist in Zweier-Kabinen untergebracht. Umfangreiche Bunker für Treibstoff und Ballast sind vorhanden. Der Schiffskoch arbeitet in seiner modernisierten Küche mit Kohle, für die ein Vierteljahresvorrat an Bord gebracht wurde. Prachtige Kühlräume mit unterschiedlichen Temperaturen für Fleisch, Milchprodukte und Gemüse lassen abwechslungsreiche Mahlzeiten kochen.

Das Schiff wird von der Hamburger Reederei Frigga AG., mit der die Hütte seit Jahrzehnten freundschaftlich verbunden ist, bereedert. In Kapitän Fritz Voss hat es einen alterfahrenen Fahrersmann erhalten, der — heute 52 Jahre alt und aus Althagen in Pommern stammend — seit 1919 mit der Christlichen Seefahrt verbunden ist. Er hatte zuletzt auf der „Odin“ das Kommando, einem der schönen neuen Erzdampfer der Frigga-Reederei, die auch für unsere Hütte norwegische und schwedische Erze heranschafft. Von ihr hat er auch seinen Leitenden Ingenieur Hermann Willers mitgebracht, der für die Maschinenanlage verantwortlich ist.

Auf Herz und Nieren geprüft

Als wir am Vortag der Ausfahrt über die Reeling der „August Thyssen“ an Bord kletterten war das ganze Schiff eine einzige große Werkstatt. Wir turnten zwischen Tauwerk und Schläuchen, Sauerstoff-Flaschen, Materialkisten und Farb-töpfen vom Hinterschiff zum Vorschiff, um den Kapitän und Ingenieur Willers



Unser Frachter „August Thyssen“ vor seiner ersten Fahrt

begrüßen zu können. Erst bei Tisch bekamen wir sie im Salon für eine knappe halbe Stunde zu Gesicht, dann waren sie wieder verschwunden, um die letzten Vorbereitungen für die Ausfahrt zu überwachen.

Mit ihnen waren überall und nirgends auch die Inspektoren der Reederei, Greif und Karp; denn an diesen letzten Liegetag am Kai der Werft gab es viel amtlichen Besuch. Die Seeberufsgenossenschaft prüfte peinlichst genau, ob gesetzlich vorgeschriebene Einrichtungen vorhanden seien und funktionierten. Die Mannschaft mußte mit einem Rettungsboot ein ausgewachsenes Wassermanöver durchführen, eine Runde längsseits des Schiffes vorbeipullen und das Boot dann wieder an Bord hieven.

Der Germanische Lloyd führte seine Sicherheitsuntersuchungen durch, die er übrigens bei der Probefahrt bis Cuxhaven fortsetzte. Schließlich wurde die Tragfähigkeit des Ladegeschirrs genau überprüft. Und auch der Hafentarzt überzeugte sich, daß die ärztlichen Vorschriften erfüllt und die Bordapotheke mit allen notwendigen Medikamenten und Dingen versehen ist. Erst am späten Abend gingen die Werftarbeiter von Bord; jetzt erst hieß es für die Mannschaft „Rein Schiff“ machen!

Es war wirklich „Rein Schiff“, als wir am Mittwochmorgen wieder an Bord kamen. Wo keine zwölf Stunden zuvor noch ein einziges wirres Durcheinander von Tauen und Drahtseilen, Ketten und Töpfen,

Kisten und Fässern war, herrschte jetzt peinlichste Ordnung. Das Deck war blank, vom Mast wehte die Reedereiflagge, eine schwarze Flagge mit weißem Balkenkreuz und einem roten F im Mittelkreis, vom Bug die Flagge Hamburg, vom Heck die Bundesflagge.

Der Kapitän empfing seine Gäste, die Vertreter der Hütte, der Reederei, der Werft und befreundeter Firmen, die an der zehnstündigen Probefahrt bis zur Elbemündung teilnehmen sollten.

Dann gingen die letzten von Bord, die nicht mit auslaufen sollten, unter ihnen Frauen der Mannschaft. Einer der großen Kräne nahm mit spielend leichter Hand die Brücke hoch und setzte sie auf den Kai — die Verbindung zum Land bestand nicht mehr.

Um 9.45 Uhr „Leinen los!“

Um 9.15 Uhr machten die beiden Schlepper „Jan“ und „Bugsier I“ vorne und achtern fest, um den Frachter aus dem Hafenbecken ins offene Fahrwasser zu bugsieren. Hafenlotse Adrion, ein alter Frigga-Kapitän, war an Bord, dann gab um 9.45 Uhr Kapitän Voss das Kommando „Leinen los!“. Langsam gewann das Schiff Fahrt, und als es offenes Fahrwasser gewonnen hatte, machten die Schlepper los und dampften zurück. Jetzt hatte der Lotse das Kommando. Mit langsamer Fahrt glitt das Schiff elbbwärts. Es machte gut zehn Meilen (rund 18,5 Kilometer) in der Stunde.

Für die 35 Mann der Besatzung war dieser erste Tag ein besonders arbeits-

reicher. Denn unterwegs mußte bis Cuxhaven nicht nur die letzte Überprüfung der gründlich überholten Maschine erfolgen, sondern auch zahlreiche andere Manöver waren auszuführen. Ingenieur Willers und Inspektor Karp kamen auch an diesem Tag — wie die sechs Wochen zuvor — nicht aus ihren verölten Overalls heraus. Um 10.07 Uhr war der Hafenlotse von Bord gegangen, und der Seelotse übernahm das weitere Kommando auf der Brücke.

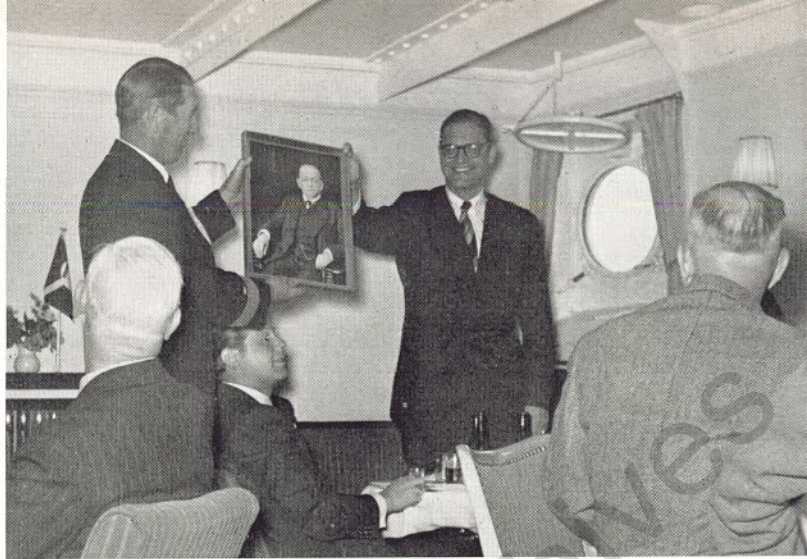
Um 10.44 Uhr begann bei Brunshausen mitten im Fahrwasser das „Kompensieren“, das exakte Einrichten des Kompaß. Das Schiff machte durch die Flaggen „JI“ (= ich kompensiere) den vorbeilaufenden Verkehr darauf aufmerksam, daß es sich im Kreise drehe. Um 13.12 Uhr wurde bei Krautsand ein Ankermanöver durchgeführt, bei dem 45 Faden der Ankerkette (1 Faden = 1,8288 Meter) im 14 Meter tiefen Wasser ausgebracht wurden. Das Schiff lag fest vor Anker und nahm erst nach anderthalb Stunden wieder Fahrt auf.

Um 16.40 Uhr passierte es Brunsbüttelkoog und ging dann kurz nach 19 Uhr nach einer regenfreien Fahrt bei etwas windigem Wetter vor Cuxhaven vor Anker, um die Gäste übers Fallreep auf eine Barkasse abzusetzen und an Land bringen zu lassen.

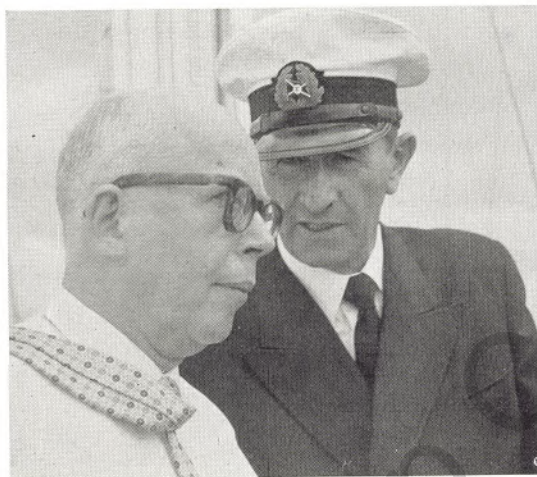
Bei dieser Probefahrt meldete Direktor Petersen vom Vorstand der Frigga-Reederei den Vertretern der Hütte den Dampfer fahrtbereit für seine erste Reise. Am 8. Juni war er in Rotterdam über-



Schlepper „Jan“ bringt den Frachter vom Kai der Howaldtswerke



Direktor Dr. Kürten überreicht Kapitän Voss ein Bild August Thyssens



Kapitän Fritz Voss im Gespräch mit Direktor Dr. Homberg



Drei von der 35 Mann starken Besatzung der „August Thyssen“

Generaldirektor Dr. Schmidt im Gespräch mit Direktor Heischkeil (unten links) Werftarbeiter bei der letzten Mittagpause am Vortag des Auslaufens (rechts)

nommen, seit dem 12. Juni bei den Howaldtswerken instandgesetzt und umgebaut worden. Herr Petersen sprach der Werft den Dank für die Bereitschaft aus, trotz der übermäßigen Belastung die umfangreichen Arbeiten in verhältnismäßig zügigem Ablauf ausgeführt zu haben.

Direktor Dr. Kürten hieß im Auftrage des Vorstandes der Hütte die Gäste herzlich willkommen, unter ihnen auch Generaldirektor Schmidt als Vorsitz des Aufsichtsrates der Frigga-Reederei. Mit ihr werde durch die „August Thyssen“ eine alte, bewährte Verbindung wiederaufgenommen, die sich — davon sei er überzeugt — aufs beste bewähren werde. Dr. Kürten begrüßte besonders Kapitän Voss und übergab ihm ein Bildnis von August Thyssen — das inzwischen im Salon seinen Platz gefunden hat — sowie weitere Bilder zur Ausschmückung des Schiffes. Dem Schiff, seinem Kapitän und seiner Mannschaft wünschte er zum Schluß allzeit und auf allen Meeren eine glückhafte Fahrt.

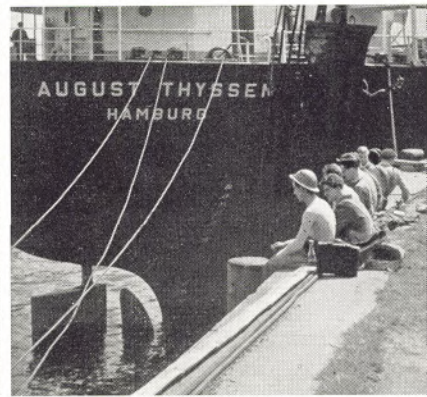


Unser Wunsch für Schiff und Kapitän:
Immer drei Zoll Wasser unterm Kiel!

cbh



Zwei Männer der Frigga-Reederei: links Direktor Petersen, in der Mitte Inspektor Kapitän Greif — Rechts: Vollmatrose Wegener von der Besatzung des ATH-Frachters „August Thyssen“



Hauptversammlung verstärkt unsere Kapitalbasis

Grundkapital auf 225 Millionen DM erhöht — Bergassessor Sohl
berichtet den Aktionären über die Lage unserer Gesellschaft

Die zweite Hauptversammlung unserer August Thyssen-Hütte AG. liegt hinter uns. Sie brachte eine wichtige Entscheidung: Sie gab der Gesellschaft das sichere Fundament einer ausreichenden Kapitalbasis. Mit dem Beschluß zur Erhöhung des Grundkapitals auf künftig 225 Millionen DM und mit der Zustimmung zur Schaffung eines genehmigten Kapitals im Nennwert von 52,5 Millionen DM haben unsere Aktionäre auf der Versammlung am 17. Juli die finanzielle Grundlage unserer wiedererstarkten Hütte wesentlich verbreitert. Zugleich damit wurde auch die Sicherung der in den letzten Jahren neugeschaffenen rund sechstausend Arbeitsplätze weiter gefestigt. Die Kapitalerhöhung und die Bildung des genehmigten Kapitals geben dem Vorstand die Möglichkeit, den Wiederaufbau unserer Hütte fortführen und vollenden sowie weitere Maßnahmen zu einem wirtschaftlichen Ausbau der Gesellschaft durchführen zu können.

Die Hauptversammlung, die wieder im Europa-Palast in Duisburg stattfand und von über fünfhundert Aktionären und zahlreichen Gästen aus Wirtschaft, Behörden, Verbänden und Presse besucht war, verlief glatt und in einem harmonischen Rahmen. Sie wurde eingeleitet durch die Vorführung der „Thyssen-Schau“, einer Zusammenstellung von Filmstreifen, welche die Wochenschau „Blick in die Welt“ in den letzten Jahren bei Höhepunkten betrieblichen Geschehens auf der Hütte gedreht hat. Anschließend erlebte die Versammlung unseren neuen Farbfilm „August Thyssen-Hütte 1955“. Dieser Farbfilm, der mit großem Beifall aufgenommen wurde, stammt von Bernd König, einem Mitarbeiter der Hütte (Außenstelle Düsseldorf), der dieses Steckenpferd als Amateur zu großem Können entwickelt hat.

Dann gab der Vorsitzende unseres Vorstandes, Bergassessor Sohl, einen ausführlichen Bericht zur Geschäftslage der Thyssen-Hütte, in dem er auch eingehend über die Sorgen der deutschen Hüttenwerke ganz allgemein sprach. (Die wesentlichen Punkte dieser Ausführungen veröffentlichen wir anschließend.)

Dr. Pferdmenes mahnt zum Maßhalten

Nach diesem Bericht erneuerte Dr. Robert Pferdmenes, Vorsitzender des Aufsichtsrates unserer Gesellschaft und umsichtiger Leiter der Hauptversammlung, seinen vorjährigen Aufruf zum Maßhalten in Preisen und Löhnen. Dabei sagte er wörtlich: „Ich habe bei der Einweihung der Breitbandstraße vor einem Jahr im Hinblick auf unsere damalige konjunkturelle Entwicklung aus guten Gründen aufgefordert, Maß zu halten — Maß in Preisen und in Löhnen. Wenn ich nun heute die Entwicklung des letzten halben Jahres überblicke, dann scheint es mir an der Zeit zu sein, auch einmal zum Maßhalten in der Konjunkturbedeute zu mahnen. Manchmal hat man den Eindruck, es sei weniger die Wirtschaft selbst aus dem Gleichgewicht geraten als vielmehr die einheitliche wirtschafts- und finanzpolitische Willensbildung.“

Dr. Pferdmenes verwies dann auf die verlangsamte Zunahme des Sozialprodukts im laufenden Jahr.

„Selbst wenn wir davon ausgehen, daß nach den amtlichen Angaben im ganzen Jahr 1956 noch eine Erhöhung des Brutto-sozialproduktes um sechs bis sieben Prozent durchsetzbar wäre, ergäbe das eine Ausweitung von nur zehn bis elf Milliarden DM gegenüber achtzehn Milliarden DM im Jahre 1955. In diesen stark verringerten Zusatz müssen sich alle, die glauben, zusätzliche Ansprüche an das Sozialprodukt stellen zu müssen, in einer gerechten Weise teilen, wenn ein allgemeiner starker Anstieg der Preise verhindert werden soll. Die Ansprüche, die von verschiedenen Seiten gegen jede Vernunft durchgesetzt werden, werden sich dann nur noch als nominelle Vorteile erweisen, hinter denen nicht mehr die volle reale Kaufkraft steht.“ Die gegenwärtige Wirtschaftsblüte, so sagte er, könne mit Klugheit und Maßhalten erhalten werden. Klug sein bedeute aber zugleich gerecht sein und dafür Sorge zu tragen, daß alle

Schichten unseres Volkes an der Produktionssteigerung anteilhaben. Man habe Rücksicht zu nehmen auf jene Kreise, die in ihrer Einkommensbildung nicht unerheblich gegen die anderen Berufe zurückgeblieben seien — einen beträchtlichen Teil der Beamtenschaft, insbesondere aber auch die geistigen Berufe und die Sozialrentner. Sie hätten den gleichen Anspruch auf Berücksichtigung wie die anderen. Schließlich appellierte Dr. Pferdmenes daran, den Sparwillen zu stärken und damit Investitions- und Produktionsmöglichkeiten zu sichern.

„Herr Aktionär — ich nehm' das zur Lehr' . . .“

In der anschließenden Debatte bemerkte ein Aktionär, der den Dank an Vorstand, Aufsichtsrat und Werksangehörige für die geleistete Arbeit aussprach, ein Teil der Aktionäre habe auf eine bescheidene Dividende bereits für das Berichtsjahr gehofft. „Herr Bergassessor Sohl — ohne Dividende ist uns nicht wohl! — Wir sind gespannt fürwahr — was es gibt für das laufende Jahr.“, rief er dem Vorsitzenden unseres Vorstandes mit einem Reim zu. Herr Sohl erwiderte ihm ebenso schlagfertig: „Herr Aktionär — ich nehm' das zur Lehr'“; aber man möge darin keine Festlegung der Verwaltung sehen.

Neue Erfolge erzielt

In seinem Bericht gab Bergassessor Sohl als Vorsitzender des Vorstandes den Aktionären einen gerafften Überblick über die Lage der ATH im laufenden Geschäftsjahr 1955/56, das am 30. September endet, und über den derzeitigen Stand der Produktion.

Bergassessor Sohl gibt der Hauptversammlung den ausführlichen Bericht über die Lage der ATH und der deutschen Eisenindustrie



Belegschaftsmitglieder,

die den vollen Wortlaut der Ausführungen von Herrn Sohl zu erhalten wünschen, werden gebeten, sich schriftlich bei der Abteilung Wertpapiere und Devisen (Hauptverwaltung) zu melden. Ihnen wird in Kürze ein Sonderdruck zur Verfügung stehen.



Wirtschaftsminister Kohlhasse
Landesregierung
Nordrhein-Westfalen

Bankdirektor Simon
Bank für Gemeinwirtschaft
Düsseldorf

Sie traten an Stelle der ausgeschiedenen Mitglieder Dr. Middelhaue und Dr. Agartz in den Aufsichtsrat unserer Hütte ein

Gegenüber dem Berichtsjahr, das in jeder Hinsicht befriedigend und erfolgreich gewesen sei, hätten weitere Fortschritte erzielt werden können.

Die Rohstahlerzeugung, bisher 1,3 Millionen Tonnen, werde voraussichtlich 1,5 Millionen Tonnen erreichen; sie liege zur Zeit im Durchschnitt bei 130 000 Tonnen monatlich.

Der Umsatz habe in den ersten neun Monaten rund 57 Millionen DM im Monatsdurchschnitt erreicht, entsprechend einer Jahresrate von knapp 700 Millionen DM (1954/55: 513 Millionen DM).

Die Belegschaft sei inzwischen auf 8700 Mann gestiegen. „Wir freuen uns“, so sagte Herr Sohl an dieser Stelle, „daß wir unseren Dank für ihren tatkräftigen Einsatz nicht nur durch Worte, sondern auch durch Taten abtasten können. Die verbesserte Ertragslage hat es ermöglicht, unsere Bemühungen um die Lösung vieler, noch dringlicher sozialer Aufgaben fortzusetzen und zu verstärken.“

Die ATH habe für das Berichtsjahr noch keinen Gewinn ausgewiesen, sondern die gestiegene Ertragskraft — unter Ausnutzung der vorerst noch gegebenen steuerlichen Möglichkeiten — weiterhin voll in den Dienst des Wiederaufbaues gestellt, der bisher in allen Überlegungen — auch im Interesse der Aktionäre — an erster Stelle gestanden habe. Nachdem dank der Investitionen eine gesicherte wirtschaftliche Basis wiedergefunden sei, werde die ATH für das Geschäftsjahr 1955/56 erstmalig eine Dividende ausschütten, deren Höhe Dr. Pferdenges als Vorsitz des Aufsichtsrates mit voraussichtlich sechs Prozent ankündigte.

Die neuen Produktionsstätten

Herr Sohl wandte sich dann dem Investitionsprogramm zu, das, wie der Geschäftsbericht zeige, von bisher 400 Millionen DM auf 670 Millionen DM erweitert worden sei, um den Wiederaufbau baldmöglichst zu beenden. Bis Mitte 1957 soll die Jahresproduktion 2,1 Millionen Tonnen Rohstahl betragen. Über die Inbetriebnahme der weiteren Produktionsstätten machte er dabei folgende Mitteilungen:

Das Kaltwalzwerk, das sich nunmehr im Produktionsbetrieb befindet, kann seine Erzeugung bei dem jetzigen Ausbauzustand allmählich auf 20 000 Tonnen im Monat steigern.

Bis zum Jahresende ist die Inbetriebnahme einer neuen Batterie der Kokerei August Thyssen zu erwarten, für die allerdings eine ältere Batterie neu zugestellt werden muß, so daß die ATH erst ab Herbst 1958 über fünf Batterien verfügen wird. Der Wiederaufbau des Siemens-Martin-Werkes I macht zügige Fortschritte. Es wird erwartet, mit dem ersten 250-t-Ofen zum Jahresende in Produktion gehen zu können. Der zweite Ofen soll einige Wochen später folgen, der dritte und vierte im Sommer 1957.

1958 wieder 2,4 Millionen Tonnen

Außerdem befinden sich die zweite Blockbrannenstraße und der siebente Hochofen im Bau, mit deren Fertigstellung zum kommenden Frühjahr gerechnet wird. Dem Bau des achten Hochofens hat der Aufsichtsrat zugestimmt, so daß spätestens Mitte 1958 die frühere Rohstahlkapazität des Werkes von jährlich 2,4 Millionen Tonnen wieder erreicht sein wird. Diese Rohstahlkapazität bedeute jedoch nicht mehr als gerade die Vorkriegskapazität der Thyssenhütte, unterstrich Herr Sohl. Demgegenüber seien die übrigen gemischten Hüttenwerke an der Ruhr heute bereits auf durchschnittlich 138 Prozent ihrer

Vorkriegsleistung angelangt. Wenn man darüber hinaus bedenke, daß bereits für 1960 mit einem Stahlbedarf der Bundesrepublik von etwa 29 Millionen Tonnen gerechnet werde — gegenüber einer geschätzten Rohstahlproduktion von etwa 23 Millionen Tonnen in diesem Jahr — dann werde man verstehen, daß die Thyssenhütte nicht darauf verzichten könne, an dieser Aufwärtsentwicklung auch weiterhin ihren gebührenden Anteil zu haben.

Die Zusammenarbeit mit Niederrhein

Er teilte dann mit, daß die Hohe Behörde inzwischen ihre Genehmigung zu dem Interessengemeinschaftsvertrag zwischen der Niederrheinischen Hütte und der ATH erteilte und auch dem Antrag stattgegeben habe, eine Mehrheitsbeteiligung an der Niederrheinischen Hütte im Tausch gegen ATH-Aktien zu übernehmen. Die ATH besitze inzwischen ca. 70 Prozent des Grundkapitals der Niederrheinischen Hütte. (Über die Niederrheinische Hütte berichten wir an anderer Stelle ausführlich.) Die Beteiligung an der Erin Bergbau AG., mit der — wie bekannt — gemeinsam mit der Gelsenkirchener Bergwerks AG. ab 1. Juli 1954 rückwirkend ein Organschaftsvertrag abgeschlossen ist, habe 51 Prozent des Grundkapitals erreicht, so daß dadurch eine Belieferung mit Koks im Wege des Werkseigenverbrauchs sichergestellt sei.

Optimistisch in die Zukunft

Nachdem Herr Sohl dann auch auf die Frage der vorgeschlagenen Erhöhung des Grundkapitals eingegangen war, wandte er sich der betrieblichen Lage des Werkes zu.

Die derzeitige Lage auf dem Stahlmarkt gebe Anlaß zu der Hoffnung, daß die ATH auch den weiteren Ausbau auf die frühere Kapazität ebenso erfolgreich werde durchführen wie den bisherigen, zügigen Wiederaufbau.

„Wir freuen uns vor allem darüber“, sagte er, „daß sich der Aufbau unseres Werkes organisch in den Aufbau der deutschen und europäischen Stahlindustrie eingegliedert und nicht zu Beeinträchtigungen anderer Produzenten geführt hat, wie es früher gelegentlich einmal befürchtet wurde. Unser Werk leidet vielmehr heute, wie viele andere, unter einer chronischen Stahlknappheit, die wir schrittweise im Interesse unserer Verbraucher beheben wollen und müssen. Insofern sehen wir auch die weitere wirtschaftliche Entwicklung unseres Unternehmens durchaus optimistisch an.“

Kostenentwicklung besorgniserregend

Die bedenkliche Entwicklung auf dem Kapitalmarkt und die ungünstige Kostenentwicklung in der Eisen- und Stahlindustrie insgesamt erfüllte uns aber mit ernster Sorge. So lange der Kapitalmarkt in starkem Maße funktionsunfähig sei — nicht zuletzt durch das Verhalten der öffentlichen Hand —, müßte die Stahlindustrie besonderen Wert auf eine gute Rentabilität legen.

Der Mehraufwand durch Verteuerung der Selbstkosten bei der August Thyssen-Hütte beträgt zur Zeit im Vergleich zum Herbst 1955 rund 2,7 Millionen DM im Monat. Er enthält die Erhöhung der Löhne und Gehälter im November 1955, die Arbeitszeitverkürzung am Hochofen im vergangenen April, die Anhebung der Preise für Erz und Schrott ab Januar 1956, sowie die Verteuerung der Brennstoffe ab April 1956. Neue Kostensteigerungen aus den Lohnerhöhungen im Eisenerzbergbau und in der Kalkindustrie stünden bevor.

Diese einzelnen Kostenfaktoren erläuterte Herr Sohl dann eingehend. Von den genannten 2,7 Millionen DM Kostenverteuerung monatlich entfallen 600 000 DM auf die Erhöhung der Löhne und Gehälter ab November 1955 sowie auf die Arbeitszeitverkürzung am Hochofen ab April 1956. „Zur Zeit stehen, wie Sie wissen, in der gesamten deutschen Industrie nicht so sehr das Problem von Lohnerhöhungen als vielmehr das Bemühen um eine Arbeitszeitverkürzung im Vordergrund der Diskussion. Mit dem sogenannten Bremer Abkommen der verarbeitenden Metallindustrie ist der Anfang damit gemacht worden.“

Die Verkürzung der Arbeitszeit

Ich möchte betonen, daß wir dem Ziele einer Arbeitszeitverkürzung im Zuge der weiteren technischen und wirtschaftlichen Entwicklung grundsätzlich positiv gegenüberstehen. Die Erfolge dieser Entwicklung sollen ja in erster Linie auch den arbeitenden Menschen zugutekommen. Dabei gehen wir aber davon aus, daß

1. die Arbeitszeitverkürzung in den Betrieben wirklich realisiert wird und nicht nur zu einer effektiven Lohnerhöhung führt, und
2. daß die Arbeitszeitverkürzung stufenweise so durchgeführt wird, daß sie im Rahmen des Produktivitätszuwachses kostengünstig auch aufgefangen werden kann.

Mir scheint, daß diese Grundsätze bei dem Bremer Abkommen nicht gewahrt sind. Es ist zu befürchten, daß sich als Folgerung

hierauf zwangsläufig Auswirkungen auf andere Bereiche der Industrie ergeben, die nicht, wie die Metallverarbeitung, zu den Spitzenreitern in der Produktivitätsentwicklung gehören und dort zu sehr problematischen Lohn- und Preissteigerungen führen können.

Diese Gefahr droht besonders der eisenschaffenden Industrie und dem Bergbau, die ja gerade hier in Nordrhein-Westfalen mit der Metallverarbeitung räumlich und betrieblich eng verbunden sind. Sie ist um so größer, als etwa 70 000 Arbeiter, die zu Verarbeitungsunternehmungen der eisenschaffenden Industrie gehören, von diesem Abkommen erfaßt sind. Ich sehe eine besondere Gefahr darin, daß bei Verhandlungen dieser Art meist erst am Schluß der Bergbau an die Reihe kommt, der wegen seiner starken Lohnintensität in dieser Frage kostengünstig am empfindlichsten ist und deshalb auch preismäßig am stärksten reagieren muß.

Die Bedeutung der Rohstoffkosten geht eindeutig daraus hervor, daß zum Beispiel bei der August Thyssen-Hütte von den reinen Betriebsausgaben, das heißt von allen Ausgaben ohne Abschreibungen, Zinsen, Steuern usw., etwa 70 Prozent auf Erze, Schrott und Brennstoffe entfallen.

Kohle: 600 000 DM monatlich mehr

Bei der ATH entfallen von den vorher erwähnten 2,7 Millionen DM rund 600 000 DM auf Brennstoffe und brennstoffabhängige Kostenerhöhungen. Dieser Betrag umfaßt sowohl die Mehrkosten für Inlandskohle als auch die ständig zunehmende Belastung durch die Einfuhr von US-Kohle. Die ATH habe sich an der Einfuhr der amerikanischen Kohle von Anfang an beteiligt, obwohl die Hütte gute Gründe gehabt hätte, eine Sonderstellung zu verlangen, da sie ja bisher erst etwa 60 Prozent unserer Vorkriegsproduktion erreicht habe. Die Einfuhr amerikanischer Kohle, die im übrigen der neu erworbene 11 000-t-Frachter „August Thyssen“ dienen werde, stelle ein brennendes Versorgungsproblem nicht nur für die Stahlindustrie, sondern für die gesamte deutsche und europäische Wirtschaft dar. Er fordere gerade bei uns in Deutschland gebieterisch eine umfassendere und zentrale Lösung. Die deutsche Stahlindustrie müsse durch die Einfuhr von US-Kohle eine einseitige Schlechterstellung gegenüber ihren wichtigsten Schwesterindustrien in Kauf nehmen.

Erz und Frachten: 1,2 Millionen DM mehr

Das gleiche sei bei den Eisenerzen der Fall, jedenfalls gegenüber Frankreich und England. Das Eisen aus der französischen Minette koste im Höchstfall nur etwa 60 Prozent dessen, was die Ruhr für Auslandserze zu bezahlen habe, eine Differenz, die durch den etwas höheren Koksverbrauch beim Minette-Einsatz und die Brennstoff-Frachten bei weitem nicht ausgeglichen werde. England habe auf dem Erzgebiet gleichfalls den großen Vorteil, daß das Roheisen aus Inlandserzen billiger sei, als das Roheisen aus Auslandserzen, während bei uns — jedenfalls an der Ruhr — die Verhältnisse bekanntlich umgekehrt lägen; abgesehen davon sei der Anteil an Auslandserzen und damit die Verteuerung aus Erzen und Frachten erheblich höher.

Allein bei der August Thyssen-Hütte mache die Verteuerung infolge der Erzpreis-Steigerung ab 1. Januar 1956 einschließlich der Frachterhöhung über 1,2 Millionen DM monatlich aus. Diese Belastung sei bei uns deshalb besonders groß, stellte Herr Sohl mit Nachdruck fest, weil unsere Roheisen-Erzeugung fast auf gleicher Höhe liege, wie unsere Rohstahl-Erzeugung.

Schrott: 300 000 DM je Monat teurer

Die Mehrbelastung von der Schrottseite her betrage bisher monatlich 300 000 DM, werde sich allerdings bei Inbetriebnahme des neuen SM-Stahlwerkes erhöhen. Prozentual gesehen sei von allen Rohstoffen die Preiserhöhung beim Schrott am stärksten gewesen, und zwar nicht nur durch das Anziehen des Inlandpreises für Schrott, sondern auch durch das erhebliche Ansteigen der sogenannten Umlagen, die bei uns heute fast 20 Prozent der gesamten Schrottkosten ausmachen.

Während in England der Schrottpreis amtlich auf 135,— DM je Tonne festgesetzt sei, betrage er in der Bundesrepublik etwa 210,— DM, die Differenz erreiche also 75,— DM je Tonne. Bei einem jährlichen Zukaufbedarf der deutschen Stahlindustrie von 4 Millionen Tonnen bedeute das einen Kostennachteil von rund 300 Millionen DM im Jahr. In den USA schließlich dürften, verglichen mit Deutschland, die Rohstoffkosten, das heißt Erze, Schrott und Brennstoff zusammen, auf die Tonne Rohstahl gerechnet etwa 40 Prozent billiger sein als bei uns.

Die Frage des Eisenpreises

Zur Preisentwicklung wies Herr Sohl darauf hin, daß die deutsche eisenschaffende Industrie ihre letzte Preiskorrektur am 1. Juni 1955 vorgenommen habe, obwohl seitdem die am Bei-

spiel der August Thyssen-Hütte erläuterten Kostensteigerungen eingetreten seien. In allen großen Eisenländern seien sogar die Eisenpreise zum Teil erheblich gestiegen. Wenn die deutsche Stahlindustrie trotz allem ihre Preise bisher gehalten habe, so könne sie wohl mit Recht für sich in Anspruch nehmen, ihr Bemühen um stabile Wirtschaftsverhältnisse nicht nur durch Worte, sondern auch durch Taten erhärtet zu haben.

Ausland im Preisvorteil

„Beim Vergleich der heutigen Preise mit denen bei Einführung des Gemeinsamen Marktes vor mehr als drei Jahren ergibt sich, daß die deutsche Stahlindustrie — obwohl von den Nachkriegsverhältnissen betroffen wie kein anderer Industriezweig — bei Siemens-Martin-Stahl die gleiche Preishöhe hält, bei Thomasstahl sogar drei Prozent unter dem damaligen Preisstand liegt. Demgegenüber sind in den übrigen Ländern der Montanunion in der Vergleichszeit Preiserhöhungen zu verzeichnen, die zum Teil bis zu 15 Prozent betragen.“

Eben diesen stabilen Eisenpreisen in Deutschland stehen Kostensteigerungen gegenüber, die im gleichen Zeitraum, also seit Mai 1953, folgendes Ausmaß hatten:

Schrott	+ 30 Prozent
Löhne	+ 20 Prozent
Koks, einschließlich US-Kohle	+ 15 Prozent

Wenn Sie ferner den erheblichen Kostenanstieg auf dem Erz- und Frachtenmarkt bedenken, der sich wegen der Verschiedenheit der Erzsorten und -provenienzen schlecht in einer Durchschnittsziffer angeben läßt, dann sollte der ungewöhnliche Beitrag, den die deutsche Eisenindustrie für ein stabiles Preisniveau geleistet hat, voll gewürdigt und anerkannt werden.

Die deutschen Preise für die verschiedenen Walzprodukte liegen zur Zeit um 25 bis 70 DM bei Thomasmaterial und um 75 bis 120 DM beim Siemens-Martinmaterial niedriger als die Preise für gleichartige Produkte in den übrigen Montanunion-Ländern. Wenn man die tatsächlichen Preise, die der Verbraucher anzulegen hat, das heißt unter Einbeziehung der Verkehrssteuern, zugrundelegt, so sind die Unterschiede noch erheblich höher.

Eisenpreis ein „politischer Preis“?

Nun heißt es oft, fuhr Herr Sohl fort, der Eisenpreis sei ein politischer Preis. Er könne dazu jedoch nur feststellen, daß man ihn leider schon seit Jahrzehnten künstlich hierzu gemacht habe. Die effektiven Auswirkungen einer Veränderung der Stahlpreise rechtfertigten nämlich eine solche Bezeichnung keineswegs. Als die Stahlindustrie im letzten Herbst vorgeschlagen habe, die Eisenpreise zu senken, hätten sowohl Gewerkschaften als auch verarbeitende Industrie errechnet, eine maßvolle Stahlpreis-Erhöhung werde sich nur in Bruchteilen eines Prozents im Preise der vielen Eisenartikel des täglichen Lebens auswirken.

Eingehende Untersuchungen der Stahlindustrie darüber, wie sich eine Erhöhung des Eisenpreises auf den allgemeinen Lebenshaltungskosten-Index allenfalls auswirken könnte, seien zu dem Ergebnis gekommen, daß eine Stahlpreis-Erhöhung selbst von 10 Prozent diesen Index nur um maximal 0,15 Prozent erhöhen würde. Die letzte Stahlpreis-Erhöhung in den USA von durchschnittlich 7,50 Dollar je Tonne habe sich nur mit 0,16 Prozent auf den dortigen Lebenshaltungskosten-Index ausgewirkt.

Aktionäre melden sich im „Europa-Palast“ zur Hauptversammlung an



Abschließend stellte Herr Sohl zur Preisdiskussion in der deutschen Stahlindustrie fest, bei den sehr ernsten Gesprächen der letzten Wochen sei die markt- und kostenmäßige Berechtigung einer Eisenpreis-Erhöhung von keiner Seite bestritten worden. Man habe auch anerkannt, daß sich die Forderung nach stabilen Preisen in diesem Falle gerade an eine Industrie richte, die auf diesem Gebiet bisher vorbildlich gewesen sei.

Wenn nun namhafte Werke der deutschen Stahlindustrie, darunter auch die August Thyssen-Hütte, trotz allem die Absicht hätten, im Augenblick keine Erhöhung der Walzstahlpreise durchzuführen, so möge man daraus erkennen, von welchem Verantwortungsbewußtsein ihre Überlegungen und ihr Handeln getragen seien. Sie hätten dabei allerdings die Hoffnung, daß man bei anderer Gelegenheit auch einmal für unsere Lage Verständnis zeige. Auf eines müsse aber immer wieder mit Nachdruck hingewiesen werden; und das sei die Notwendigkeit und Dringlichkeit weiterer Investitionen. Den Investitionsrückstand gegenüber dem Ausland aufzuholen — der Bedarf habe nicht abgenommen, sondern eher zugenommen —, sei eine vordringliche Aufgabe im Interesse der Werke und

der Verbraucher. Auf diesem Gebiet dürfte die Stahlindustrie mehr Verständnis und Unterstützung erwarten, als es in der letzten Zeit im allgemeinen der Fall gewesen sei.

Neuer 10-Millionen-Dollar-Kredit

Zum Schluß unterstrich Herr Sohl nochmals die Notwendigkeit und Dringlichkeit weiterer Investitionen gerade auch für den Ausbau unserer Hütte. „Wir freuen uns“, so sagte er, „daß wir hierfür gerade auch im Ausland im zunehmenden Maße Verständnis finden. Ich kann Ihnen die Mitteilung machen, daß ich am 16. Juli ein Telegramm des Präsidenten der Export-Import-Bank, Mr. Waugh, aus Washington erhalten habe, wonach diese Bank uns prinzipiell einen langfristigen Kredit von 10 Millionen Dollar bewilligt hat, über den wir seit Jahresfrist verhandelt haben. Wir werden diesen Kredit im Rahmen unserer ursprünglichen Kredit- und Bürgschaftsplanung in Anspruch nehmen. Die Tatsache, daß dieser Kredit unter Mitwirkung der Kreditanstalt für Wiederaufbau ohne eine Bürgschaft von Bund oder Land und ohne Rückendeckung durch die Montanunion gegeben wurde, kennzeichnet das Vertrauen, das die internationale Bankwelt in zunehmendem Maße auf unser Unternehmen setzt.“

Wir alle leben vom Gewinn der Hütte

Aus den Mitteilungen des Betriebsrates, aus dem Geschäftsbericht und Jahresabschluß und jetzt auch aus den Erklärungen anlässlich der Hauptversammlung der Aktionäre wissen wir, daß unsere August Thyssen-Hütte nach jahrelanger Pause endlich wieder einen guten Ertrag erarbeitet und Gewinne macht.

In den beiden ersten Geschäftsjahren war der Überschuß nur klein. Die Verwaltung hatte damals beschlossen, ihn in die Rückstellungen für die Pensionszahlungen zu stecken und Abschreibungen auf die neuen Anlagen vorzunehmen. Für das Geschäftsjahr 1954/55 ist die Ertragskraft weiter gestiegen. Doch auch diesmal ist alles, was an Gewinn erwirtschaftet wurde, in den Betrieb zurückgeflossen, um mit den großen Investitionen möglichst schnell einen gesunden und rentablen Betrieb wiederherzustellen.

Für 1955/56 erstmals Dividende

Für das laufende Geschäftsjahr, das Ende September zu Ende gehen wird, erwartet die Verwaltung unserer Hütte wieder ein wirtschaftlich gutes Ergebnis, aus dem diesmal auch für die Aktionäre nach vieljährigem Warten ein Anteil, eine Dividende, gezahlt werden soll.

Daß auch unsere Gesellschaft endlich die Möglichkeit hat, den vielen tausend Menschen, die ihre Ersparnisse zu uns und nicht auf die Sparkasse gebracht haben, einen kleinen Zins zu zahlen, ist nicht nur eine Angelegenheit der Aktionäre oder eine unverdiente Freude für sie. Der Gewinn — und als dessen Ausdruck die Dividende — ist eine Sache, die uns alle angeht und an der wir alle gleichermaßen Interesse haben müssen.

Die Arbeit muß ihren Sinn haben

Es ist nicht so, daß Aktiengewinne und Dividenden nur Dinge für die „großen Tiere“ sind. Der Gewinn eines Unternehmens, der Überschuß, den es nach zwölf Monaten produzieren, Forschen und Verkaufen macht, ist der wirtschaftliche Ausdruck dafür, ob alle Arbeit überhaupt einen Sinn gehabt hat, ob die Produkte, die unsere Hütte liefert, vom Markt, vom Kunden, vom Verbraucher aufgenommen und anerkannt werden.

Der Gewinn, die Rentabilität ist der Maßstab des Könnens an den Hochöfen und Walzstraßen, in den Ingenieurbüros und in den Kaufmannskontoren. Er ist der Preis, den der Markt an ein Unternehmen zahlt, um ihm damit die Lebens- und Arbeitsfähigkeit für die Zukunft zu geben.

Das ist vielleicht nicht allzu leicht zu verstehen. Aber wenn man es einmal umgekehrt betrachtet, dann wird wohl all das für den in diesen wirtschaftlichen Fragen ungeübten Leser leichter begreiflich. Wenn statt Ertrag und Gewinn jahrein, jahraus immer nur Verluste und Unrentabilität das Ergebnis der Arbeit einer vieltausendköpfigen Werks-gemeinschaft sein würde, was würde die Umwelt von einem solchen Unternehmen sagen?

Würde man nicht sagen: Ihr könnt eben nichts, ihr macht es falsch, eure Produkte sehen zwar ganz nett aus, aber sie haben keinen Bestand im Markt, sie finden keinen Kunden,

der bereit ist, einen guten Preis dafür zu zahlen? Und wenn das Unternehmen immer nur mit Verlust arbeitet, dann kommen keine Sparer und bringen ihre Gelder zu uns, zeichnet niemand Aktien, verschafft uns niemand jene Millionen, die nun einmal notwendig sind, um den technischen Fortschritt mitzumachen, moderne Anlagen, gesunde Arbeitsstätten zu halten oder neu zu errichten und technisch einwandfreie Produkte herzustellen.

Wer möchte schon in einem Betrieb arbeiten, der als „Verlustladen“ stadtbekannt ist, und wo keiner weiß, ob am Ende eines arbeitsreichen Lebens eine betriebliche Finanzkraft vorhanden ist, aus der heraus zur öffentlichen Rente der Werksbeitrag geleistet werden kann?

100 Aktive — 38 Rentner

Wie notwendig Gewinne zum Beispiel für die Thyssen-Hütte sind, zeigt, daß auf 100 Beschäftigte 38 Rentenempfänger kommen. All das geht nur aus erwirtschafteten Erträgen, die im Werk bleiben. So wurde auch für das letzte Geschäftsjahr von einem Rohgewinn von rund 89 Millionen DM ein Betrag von fast 11 Millionen DM nur für die Pensionsverpflichtungen zurückgestellt. Mehr als 78 Millionen wanderten in die Finanzierung des eigenen Wiederaufbaus — was der Bilanzkundige kurz „Abschreibungen“ nennt.

Vom Ertrag der Hütte konnten fast 6,5 Millionen DM (im Jahr zuvor 5,2 Millionen) für freiwillige soziale Aufwendungen, z. B. für Wohnungsbau, Weihnachtsgratifikationen usw. genommen werden. Das macht je Kopf der Belegschaft etwa 880 DM im Jahr aus.

Neue Anlagen durch Gewinne . . .

Ertrag und Gewinne fließen in viele Kanäle. Der größte Teil aber wird immer wieder in den Betrieb zurückströmen, um im Jahr darauf irgendwo als neue Maschine, als neue Werks-halle oder als irgendein anderer Aktivposten zu erscheinen. Er ist also die Grundlage des Arbeitsplatzes von morgen, die Grundlage der Sicherheit und des Wohlstandes der Belegschaft. Ein anderer Teil des Ertrages fließt jahraus, jahrein in den Wohnungsbau für unsere Mitarbeiter, in die hundert verschiedenen Dinge der Betreuung und der Werks-fürsorge und nicht zuletzt in die laufenden Pensionszahlungen. Und ein Teil soll und muß auch in den Zins für den Aktionär gehen, muß auf diesem Umweg wieder über den Kapitalmarkt zurück in die Unternehmen der deutschen Wirtschaft fließen und sich ansammeln zu den hier notwendigen Millionenbeträgen.

. . . und durch Spargelder anderer

Wenn auf unserer letzten Hauptversammlung beschlossen wurde, das Kapital um 75 Millionen DM zu erhöhen, dann sind dies alles Gelder aus Erträgen anderer, die nun künftig im Bereich unserer Hütte in neue Anlagen, neue Produktionsstätten, neue Arbeitsplätze umgewandelt werden. Dafür muß, wie der Lohn für die Arbeit, ein Zins gezahlt werden. Dieser Zins ist mit dem Risiko des Erfolges verknüpft. In schlechten Jahren fällt er aus; in guten muß er höher sein.

Ein großes Unternehmen wie die August Thyssen-Hütte wird immer Spargelder anderer brauchen, um technisch auf der Höhe zu bleiben, um sich im Markt zu halten, um rentabel zu arbeiten und um aus seiner Rentabilität heraus den Kreislauf von Geld, Arbeit, Ware immer von neuem zu befruchten.

Niederrheinische Hütte im Wandel der Zeit

Wie die Werkzeugzeitung bereits in ihrem letzten Heft 6/56 berichten konnte, ist nun der Weg wieder frei für eine Zusammenarbeit zwischen der August Thyssen-Hütte und der Niederrheinischen Hütte, wie sie sich vor der Entflechtung bereits lange Jahre bewährt hat. Der Interessengemeinschaftsvertrag zwischen beiden Gesellschaften ist nach seiner Genehmigung durch die Hohe Behörde in Luxemburg in Kraft getreten. Außerdem hat die ATH inzwischen auch zur weiteren Vertiefung dieser Zusammenarbeit eine Mehrheitsbeteiligung von etwa 70 Prozent an dem Aktienkapital der Niederrheinischen Hütte übernommen. Im folgenden schildert der Leiter unseres volks- und stahlwirtschaftlichen Büros, Hbv. Dr. Kunze, die Entwicklung und heutige Struktur der Niederrheinischen Hütte.

Als das älteste, noch bestehende Hüttenwerk im Duisburger Raum hat die Niederrheinische Hütte eine inzwischen mehr als hundertjährige Geschichte. Ihre Entwicklung ist mit dem industriellen Aufstieg unserer Stadt eng verknüpft und zeigt auch gewisse charakteristische Züge der technischen und wirtschaftlichen Entfaltung unseres ganzen Industriezweiges. Im Jahre 1851 als „Gewerkschaft Niederrheinische Hütte“ gegründet, entwickelte sich aus dem ursprünglich reinen Hochofenwerk bereits bis zur Jahrhundertwende ein für damalige Zeiten bedeutendes gemischtes Hüttenwerk. 1910 erhielt es eine Block- und Knüppelstraße und erfuhr in der gleichen Zeit auch eine grundlegende Modernisierung. 1913 wurde das Werk um die erste — noch heute in Betrieb befindliche — Drahtstraße und drei Blechstraßen erweitert.

Besonders die Drahtstraße war für damalige Zeiten außerordentlich fortschrittlich konstruiert. Sie besitzt als halbkontinuierliche Anlage zwei kontinuierliche Vorstraßen sowie zwei offene Straßen und hat eine Walzendgeschwindigkeit von neun Meter je Sekunde. Typisch für sie ist der sog. Umwalzer, der mit einer Zange die Spitze der Walzader ergreift und mit einer geschickten Wendung in das nächste Gerüst einführt.

Damals arbeitete das Werk mit

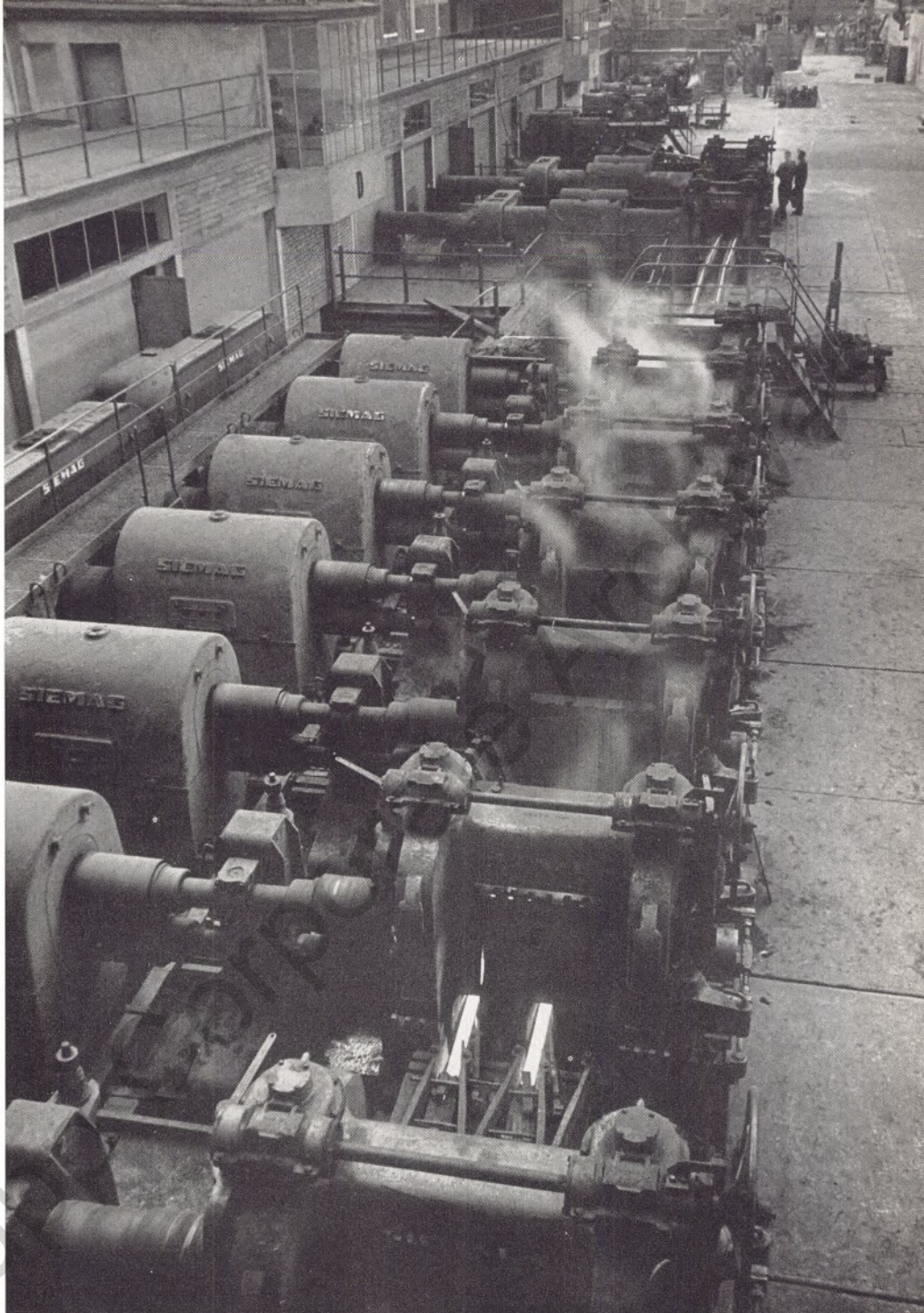
vier Hochöfen, die eine Jahreskapazität von 350 000 Tonnen hatten, sieben SM-Ofen mit einer Jahresleistung von ca. 300 000 Tonnen sowie dem Walzwerk, das mit seiner Blockstraße, der Drahtstraße und den drei Blechstraßen jährlich etwa 360 000 Tonnen erzeugen konnte.

Außerdem waren dem Werk eine Gießerei und Schlackensteinfabrik angeschlossen.

Walzdraht und Stabstahl

Der Schwerpunkt der Produktion verlagerte sich somit mehr und mehr auf die Walzwerksseite und hier wiederum im Laufe der weiteren Entwicklung auf die Erzeugung von Walzdraht und Stabstahl. 1924 erhielt das Werk zwei Stabeisenstraßen und dann 1931 die erste vollkontinuierliche Drahtstraße.

Mit der Konstruktion dieser Anlage war ein Wendepunkt in der Bauweise von Drahtwalzwerken in Europa erreicht. Sämtliche Gerüste wurden hintereinander angeordnet. Die Anlage besitzt zwei Fer-



Auch auf der Niederrheinischen Hütte arbeitet man vollkontinuierlich: Die neue, im Jahre 1955 angelaufene Drahtstraße III. Sie erreicht eine Walz-Endgeschwindigkeit von 108 Stundenkilometer

tigstraßen mit jeweils einem Vertikal- und Horizontalgerüst und hat die Vorstraßen mit der oben beschriebenen, ersten Drahtstraße gemeinsam. Sie war das einzige vollkontinuierliche Drahtwalzwerk in Deutschland und blieb dies bis in die jüngste Zeit.

Mit dem kontinuierlichen Walzprozeß kam die schwere und gefährliche Arbeit der Umwalzer in Fortfall. Er brachte eine bedeutende Qualitätssteigerung und Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit des Walzdrahtes und gab auch die Möglichkeit, schwere Ringe bis zu 200 Kilo Gewicht zu walzen. Mit einer Walzendgeschwindigkeit von 16 Meter je Sekunde wird auf dieser Straße 5—5,5 mm-Walzdraht aus 90-mm-Knüppeln gewalzt.

Mit der zunehmenden Verlagerung der Produktion auf die Walzwerksseite reichte

schon bald die eigene Rohstahl-Erzeugung zur Deckung des Stahlbedarfs der Walzstraßen bei weitem nicht mehr aus. Das Werk mußte daher mehr und mehr auf Halbzeug-Lieferungen durch andere Hüttenwerke zurückgreifen. Da die Hütte seit 1926 den Vereinigten Stahlwerken angehörte und ab 1933 als eine Betriebsabteilung im größeren Verband der damaligen August Thyssen-Hütte AG arbeitete, wirkte sich jedoch ihre unzulängliche Rohstahlbasis und Abhängigkeit hinsichtlich der Halbzeug-Lieferungen nicht nachteilig auf die Produktion des Werkes aus. Im wesentlichen stellten unsere Thyssenhütte in Bruckhausen und die damalige Hütte Ruhrort-Meiderich den fehlenden Halbzeugbedarf der Niederrheinischen Hütte sicher.

Das Werk entfaltete sich weiter und erreichte 1938 einen Erzeugungshöchststand mit monatlich

29 000 Tonnen Roheisen
31 000 Tonnen Rohstahl und
51 000 Tonnen Walzstahl.

In dieser Zeit bildeten sich auf Grund der gemeinsamen Zugehörigkeit zu den Vereinigten Stahlwerken enge Beziehungen zur Westfälischen Union in Hamm heraus, dem heute noch größten Drahtunternehmen Europas, und auch zu der gesamten übrigen drahtverarbeitenden Industrie.

Nach dem Krieg: Demontage

Diese verheißungsvolle Entwicklung fand in der Schlußphase des letzten Krieges ein jähes Ende. Das Werk, das durch Luftangriffe umfangreiche Zerstörungen — vor allem im Bereich seiner Hochofen- und Energieanlagen — erlitten hatte, mußte im November 1944 seinen Gesamtbetrieb stilllegen. Im Frühjahr 1946 konnte unter schwierigsten Bedingungen mit dem Wiederaufbau begonnen werden. Schon im August des gleichen Jahres war es soweit, daß im Stahl- und Grobblechwalzwerk und mit einer Drahtstraße die Produktion langsam wieder anlaufen konnte. Dann kam im Oktober 1947 der Beschluß zur Demontage. Der Wiederaufbau und das wirtschaftliche Schicksal der Hütte gerieten ernsthaft in Gefahr. Es begann ein dramatischer, zwei Jahre währendender Kampf um die Rettung des Werkes, der schließlich, ebenso wie bei uns, Ende 1949 durch das Petersberger Abkommen positiv entschieden wurde: zwar war das Grobblechwalzwerk mit seiner Kapazität von 180 000 Jahrestonnen verloren, aber die Existenzgrundlage der Hütte blieb mit der Rettung des SM-Stahlwerkes doch erhalten.

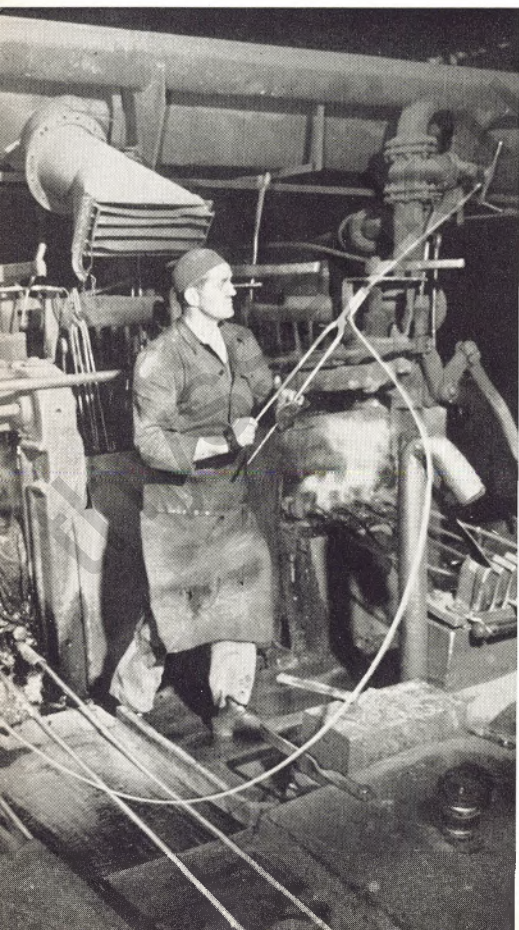
Die Drahtstraße III

Und dann kam der eigentliche Start zum Wiederaufbau. Im Mai 1950 wurde nach



Blick auf die Hochofenanlage und andere Betriebe der Niederrheinischen Hütte in Hochfeld

Besonderes Geschick erfordert die Arbeit als Umwalzer an der Drahtstraße



5½-jähriger Pause der erste Hochofen wieder angeblasen. Es ging stetig aufwärts, bis im März 1955 mit der Inbetriebnahme einer neuen vollkontinuierlichen Drahtstraße III der Höhepunkt im Wiederaufbau der Niederrheinischen Hütte erreicht war.

Diese Anlage — errichtet als Ersatz für das demontierte Grobblechwalzwerk — stellt in ihrer Konstruktion eine beachtliche Weiterentwicklung der beiden älteren Straßen dar. Walztechnisch und antriebstechnisch ist mit ihr die zur Zeit wohl höchste Entwicklungsstufe eines vollkontinuierlichen Drahtwalzwerkes erreicht. Sie besteht aus einer acht-gerüstigen Vorstraße, zwei Mittelstraßen, davon die eine vier-gerüstig und die andere sechs-gerüstig und schließlich zwei sechs-gerüstigen Fertigstraßen mit je drei Vertikal- und Horizontalgerüsten,

Die Walzendgeschwindigkeit beträgt zur Zeit bei 5-mm-Walzdraht 28 Meter je Sekunde und läßt sich bis auf 30 Meter je Sekunde — das sind rund 108 Stundenkilometer — steigern. Die Anlage, die in ihrem heutigen Ausbauzustand eine Kapazität von 180 000 Jahrestonnen Walzdraht hat, soll bis um die Jahreswende 1957/58 nach Fertigstellung des zweiten Bauabschnittes mit zwei weiteren Fertigstraßen auf eine Leistungsfähigkeit von 360 000 Tonnen gebracht werden.

Heute sind für die Niederrheinische Hütte Krieg und Demontage überwunden. Ein

gesunder und moderner Betrieb ist wieder aufgebaut, der inzwischen bereits wieder rund 4000 Mitarbeiter beschäftigt und im wesentlichen folgende Werksanlagen umfaßt:

Ein Hochofenwerk mit zwei Hochöfen und einer Jahresleistung von 320 000 Tonnen Stahleisen,

ein SM-Stahlwerk mit sieben 75-Tonnen-Ofen und einer Jahresleistung von 400 000 Tonnen sowie

das Walzwerk mit einer Block- und Knüppelstraße, zwei Feineisenstraßen und den drei Drahtstraßen. Die Walzkapazität insgesamt beträgt ca. 740 000 Jahrestonnen, davon 240 000 Tonnen Stabstahl und 500 000 Tonnen Walzdraht.

Größter Walzdraht-Produzent Europas

Die Bedeutung der Niederrheinischen Hütte liegt insbesondere darin, daß sie mit einem Anteil von 28 Prozent an der westdeutschen Walzdrahterzeugung zugleich auch der größte Walzdraht-Produzent Europas ist. An der Walzdrahtausfuhr der Bundesrepublik ist sie mit 30 bis 40 Prozent beteiligt, an dem Export von Stabstahl mit rund 10 Prozent.

Doch auch diese ansehnlichen Erfolge im Wiederaufbau der Werksanlagen konnten nicht darüber hinwegtäuschen, daß eine entscheidende Voraussetzung für die wirtschaftliche Sicherheit der Niederrheinischen Hütte bis in die jüngste Zeit nur

Großes Verdienstkreuz für Bergassessor Sohl

Bundeswirtschaftsminister Prof. Erhard überreichte am 21. Juli Herrn Sohl das ihm vom Bundespräsidenten verliehene Große Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik. An dem Verleihungsakt nahmen teil: Bundesinnenminister Dr. Schröder, der Vorsitz des Aufsichtsrats, Dr. Pferd-menges, sowie Dr. Cordes und Dr. Risser vom Vorstand der Hütte und eine Reihe anderer Persönlichkeiten. Prof. Erhard würdigte die Verdienste, die sich Herr Sohl in seiner langjährigen Tätigkeit bei den Vereinigten Stahlwerken und im Wiederaufbau der August Thyssen-Hütte erworben und das außerordentliche Geschick, das er dabei bewiesen habe. Die Verleihung dieses Verdienstkreuzes sei zugleich eine Auszeichnung für das ganze Werk.

unbefriedigend erfüllt blieb. Die nicht ausreichende eigene Rohstahlbasis, deren Ausweitung aus räumlichen und auch Kostengründen auf mancherlei Schwierigkeiten stößt, zwingt das Werk, bis zu 50 Prozent des Rohstahlbedarfs seiner Walzwerke — vornehmlich in Form von Thomas-Halbzeug — zuzukaufen. Bei einer derartig ungewöhnlich hohen Abhängigkeit von fremden Halbzeuglieferungen ist die wirtschaftliche Sicherheit des Werkes — vor allem in Zeiten einer Stahlknappheit — nur gewährleistet, wenn es in enger Anlehnung an ein größeres Hüttenwerk arbeiten kann.

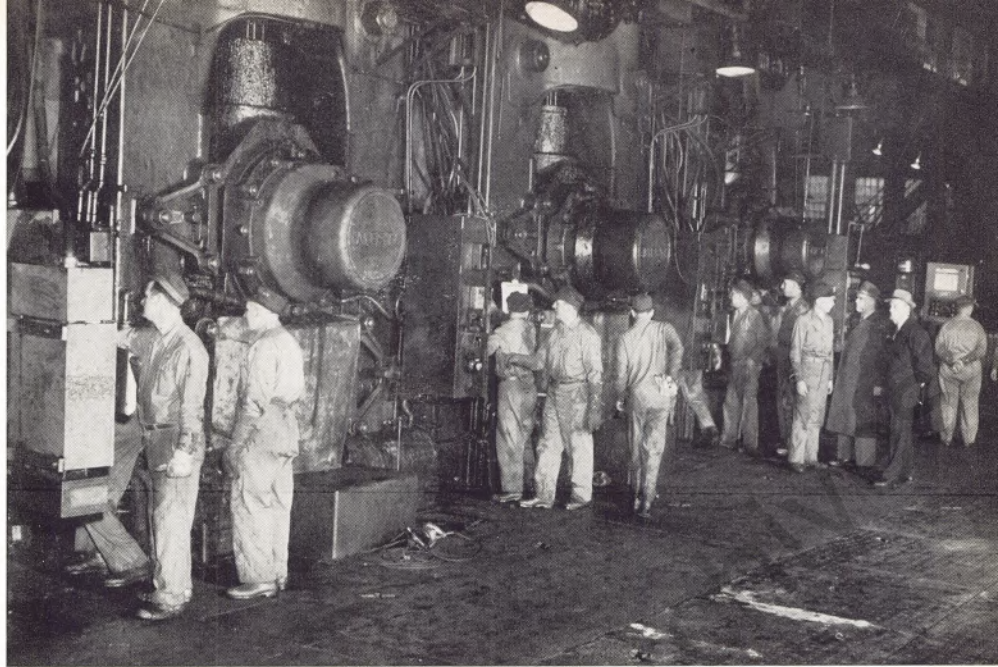
Drei bedeutende Töchter

Die Sicherheit der regelmäßigen Belieferung mit Vormaterial wurde der Niederrheinischen Hütte aber im Zuge der sog. Entflechtung genommen. 1948 wurde sie aus dem Bereich der August Thyssen-Hütte AG ausgegliedert, verselbständigt und blieb nur mit drei Unternehmen der Weiterverarbeitung, die ihr 1951 nach mühevollen und langwierigen Verhandlungen schließlich als Tochtergesellschaften angeschlossen wurden, in engem Kontakt:

Der Westfälischen Union AG für Eisen- und Drahtindustrie in Hamm, die sich in ihren Werken in Hamm, Dinslaken, Lippstadt, Altena und Oesede mit der Herstellung von gezogenen Eisen- und Stahldrähten befaßt, dem Lennewerk Altena GmbH, in dessen Erzeugungsprogramm insbesondere Schrauben und Nieten stehen, und schließlich dem Eisenwerk Steele GmbH in Essen-Steele, das in erster Linie bestimmtes Oberbaumaterial für die Bundesbahn herstellt.

Im neuen Verbund mit unserem Werk hat die Niederrheinische Hütte nun ihre wirtschaftliche Sicherheit wieder erreicht. Ein Halbzeug-Liefervertrag garantiert ihr einen regelmäßigen und ausreichenden Bezug von Vormaterial, der ergänzt wird durch vertragliche Lieferungen von der Phoenix-Rheinrohr AG.

Die enge Zusammenarbeit erstreckt sich auch auf die gemeinsame Planung aller Investitionen und die Aufstellung umfassender Produktionsprogramme. Walzdraht und Stabstahl, Drahtverarbeitung und Schraubenfabrikation auf der einen Seite, Halbzeug, Profilstahl und zunehmend Flachstahl auf der anderen Seite. Das bedeutet eine gegenseitige glückliche Ergänzung und damit gleichzeitig eine gesteigerte Krisenfestigkeit für beide Werke.



IN MIDDLETOWN: ATH-Männer an einer Kaltbandstraße der Armco, zweiter (von links) Hermann Fengels, vierter Heinrich Rühl, siebter Hermann Grünhebohm, Dietrich Schürmann, Direktor Baumann, Hüttenleiter Dr. Michel und Gerhard Hingmann. (Das Bild stellt die letzte Aufnahme des kürzlich verunglückten Direktors unserer Maschinenabteilung, Georg Baumann, dar. Einen Bericht über die Trauerfeier der Hütte veröffentlichen wir in dieser Ausgabe auf der Seite 38.)

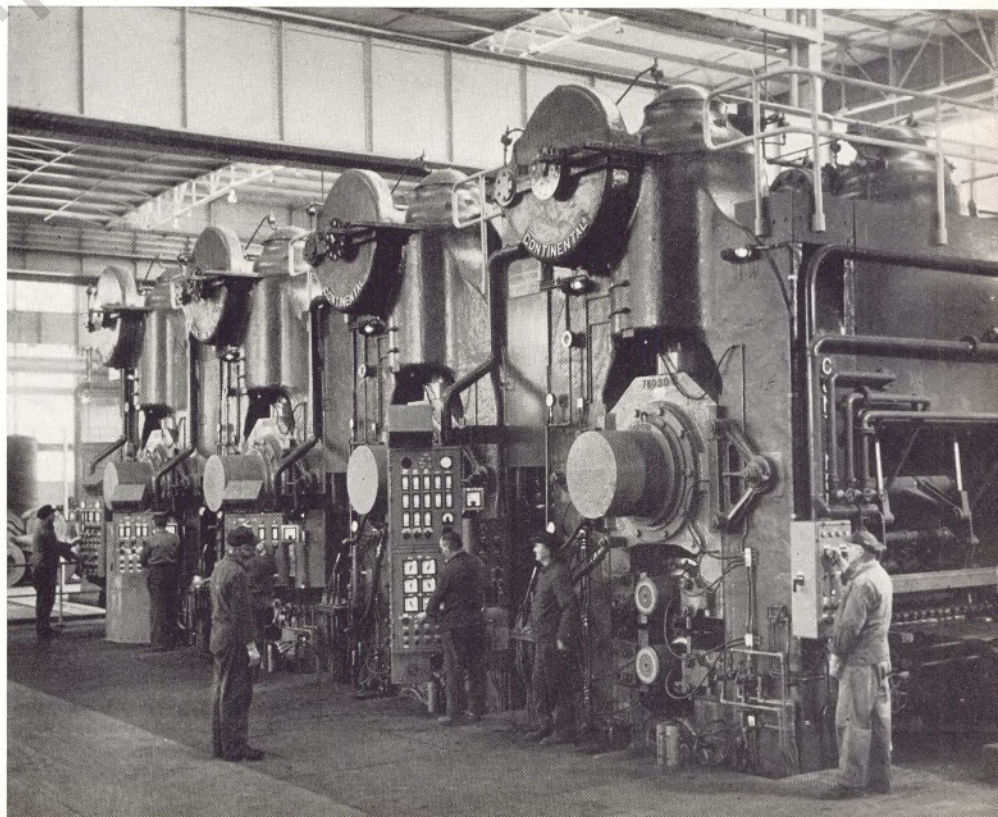
Zwischen Middletown und Hamborn

16 Wochen USA mit deutschen Augen gesehen — Armco-Besuch zurückgeblendet

Sechzehn Wochen weilten fünfzehn Kaltwalzer in den USA. Sie waren bei der Armco Steel Corporation in Middletown (Ohio), einem der großen Stahlwerke der USA, das mit seiner Produktion von fünf Millionen Tonnen Stahl je Jahr die für 1958 geplante Stahlproduktion der August Thyssen-Hütte von 2,4 Millionen Tonnen um mehr als das Doppelte übertrifft.

Amerika ist anders als Deutschland. Das Arbeiten am Great Miami, an dem das Städtchen Middletown liegt, kennt einen anderen Rhythmus, das Leben und die Freizeit-Freuden nicht minder. Über Amerika, die Armco, unsere Kaltwalzer und die ATH berichten wir auf den nachfolgenden Seiten in mehreren Beiträgen, denen in den weiteren Heften der Werkzeitung andere folgen sollen. Der „Amerika-Film“ unserer Kaltwalzer blendet auf — —

IN HAMBORN: Jetzt am Vierfach-Tandem-Walzwerk der ATH (von links) Grünhebohm, Gühnemann, Vorarbeiter Schürmann, dahinter halbverdeckt Kampen, Hingmann, Rühl und Fengels



„Amerika-Film“ der ATH-Kaltwalzer

Zwischen Start und Landung in Düsseldorf-Lohausen

Das Kaltband-Walzwerk unserer Hütte hat in diesen Wochen seine Produktion aufgenommen. An der neuen Straße stehen fünfzehn Kaltwalzer, die der Vorstand im Spätherbst vergangenen Jahres nach Amerika schickte, um bei der Armco Steel Corporation in Middletown neue Kenntnisse und Erfahrungen zu sammeln. Eine weitere Gruppe von Belegschaftsmitgliedern, diesmal des Siemens-Martin-Werkes, flog im Mai für acht Wochen über den Ozean und setzte damit den Austausch fort, der zwischen den beiden großen Hüttenwerken besteht und weiter ausgebaut werden soll; sie sind inzwischen zurückgekehrt. Armco-Leute sind gegenwärtig auch bei uns zu Gast.

Natürlich ist im Kaltbandwerk in dieser Zeit viel von Amerika gesprochen worden, nicht weniger über die fünfzehn Kaltwalzer selbst auf der Hütte; denn jedermann war neugierig, wie die „Amerikaner“ ihre Sache machen würden. Ziehen wir einmal eine Art Bilanz aus all den Gesprächen, die nicht

nur die Redaktion der Werkzeitung hierüber führte, so ergibt sich folgende Feststellung:

Das „amerikanische Studium“ hat sich für alle bezahlt gemacht. Das gilt sowohl für das rein arbeitstechnische Gebiet wie für den menschlichen Bereich, für das Verhältnis des Arbeiters zu seiner Werksleitung wie für die Stärkung des Zugehörigkeitsgefühls zu unserer Hütte. Jener Flug einer — im Rahmen der Gesamtbelegschaft gesehen — kleinen Gruppe von bewährten Männern hat eine weit größere und für die Zukunft bedeutsamere Auswirkung gehabt als nur den eines Spezialisten-Praktikums irgendwo im Ausland.

Das ist auch der Grund, warum wir in den Anfangsmonaten der Produktion des Kaltband-Walzwerkes einen „Amerika-Film“ abrollen lassen wollen, mit dessen erstem Teil wir heute beginnen. In ihm berichten unsere fünfzehn Kaltwalzer über ihre sechs Wochen, die zwischen Start und Landung in Lohausen liegen. Einer berichtet für alle seine Erlebnisse:

Ich will euch genau erzählen, wie das gewesen ist. Ein gutes dreiviertel Jahr ist zwar inzwischen vergangen, aber ich habe alle Einzelheiten noch so gut im Kopf, als sei ich erst vor einer Woche zurückgekommen. Und wer bei meiner Geschichte meint, daß ich zu dick aufgetragen habe, der soll ruhig diesen oder jenen aus unserer Gruppe fragen. Er wird nicht viel anderes zu hören bekommen.

Um es so zu sagen, wie es war — für einen Augenblick glaubte ich, daß mich der Alte auf den Arm nehmen wollte. Ich kam auf Mittagsschicht, und sein erstes Wort war: „Du sollst nach Amerika!“ Mein erstes hieß: „Wills Du mich veräppeln?“

„Ich komme zur Erholung . . .“

Nun, er wollte nicht. Aber es dauerte eine Weile, bis ich begriffen hatte. So eine merkwürdige Mischung von „flau im Magen“ und riesengroßer Freude stellt mir auch bei dem vor, der abends am Radio sitzt und hört, daß sein Zwölfertipp im ersten Rang herausgekommen ist. Nach Amerika — das war soviel wie das große Los.

Ich hatte bis dahin noch in keinem Flugzeug gesessen, und so ganz wohl war mir

nicht bei dem Gedanken, den Ozean in der Luft zu überqueren, aber auf dieser Schicht drangen so viele Überlegungen, richtige und falsche Vorstellungen auf mich ein, daß ich über diese Geschichte ganz leicht hinwegkam. Dann hatte sich die Begrüßung des Meisters auch so schnell rundgesprochen, daß ich bereits am frühen Nachmittag mit Fragen und Ratschlägen reichlich eingedeckt war. Weiß der Kuckuck, wie rasch man zu einem bekannten Mann werden kann.

Und das dicke Ende stand noch aus. Wie sag ich's meiner Mutti . . . Ich hab's dann am Abend mit einem Satz abgemacht: „Ich komme zur Erholung“ — lange Pause — „nach Amerika!“

Meine Frau ist sonst wirklich nicht auf den Mund gefallen, aber diesmal verschlug es ihr doch die Sprache. Nach Amerika — für ein ganzes Vierteljahr — und Weihnachtsnacht nicht zu Hause . . . Aber als der Älteste mich fragte, warum man sie, die Jungen von der Hütte, nicht nach drüben schicke, da hatte sie die Antwort schneller bei der Hand als ich: „Die werden schon wissen, was sie tun. Zeigt ihr erstmal zu Hause, was ihr könnt!“ Und da merkte ich, daß sie bei aller Ängstlichkeit doch stolz war. Im Grunde genommen war ich es ja nicht

weniger. An ihre Bemerkung vor dem Einschlafen — und das war in dieser Nacht natürlich recht spät — wurde ich übrigens viele Tage danach noch einmal erinnert: In die Luft, das hätte ich nie getan . . .

„Der Amerikaner“

In den nächsten Wochen war einiges los. Auf der Straßenbahn zwischen Dinslaken und Tor 1 gab es nur ein Thema: Amerika. Auf der Schicht wurde nicht weniger davon erzählt. Das Stichwort hierzu lieferten die Kollegen mit ihrer immer gleichen Frage: „Wie hast du das wieder geschafft?“. Die Vorbereitungen zuhause nahmen allmählich einen Umfang an, als ob ich zu einer Expedition in unbekannte Länder starten sollte. In meinem Stammlokal hatte ich sogar den Spitznamen „der Amerikaner“ schon weg, bevor überhaupt feststand, wann denn die Reise eigentlich losgehen sollte.

Ich war froh, als es endlich soweit war. Wir fühlten uns alle ein bißchen nervös. Der große Familienabschied in Lohausen am späten Abend war ein glänzender Einfall. Die beste Beruhigungsspielle für unsere Mutti. Als sie sogar mit hinaus aufs Rollfeld durften und vor der eleganten viermotorigen Super-Constellation der deutschen Lufthansa standen, überwogen Neugier und Staunen ihre Sorgen nicht weniger als die unsrigen.

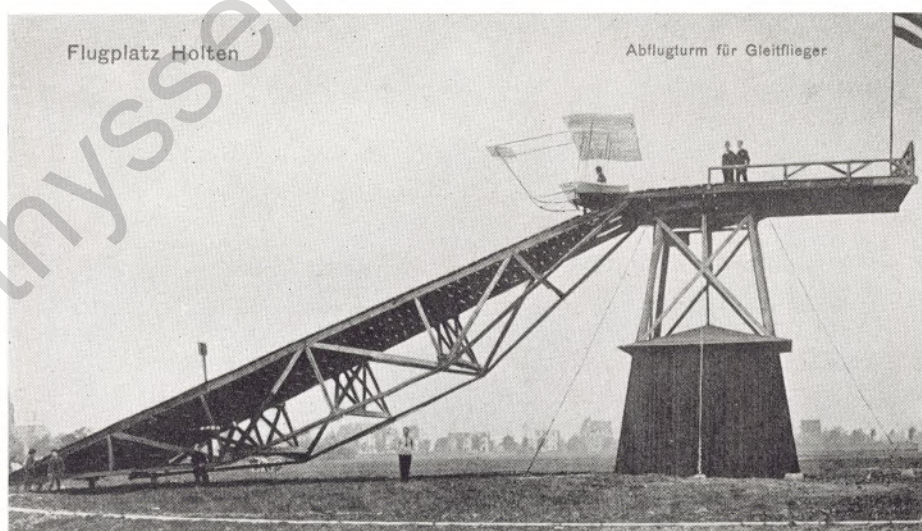
Mit einem Schlage spürten wohl wir alle den Atem der großen Welt, die wir bisher nur aus den Büchern oder vom Kino her kannten. Jetzt standen wir mitten drin, gehörten dazu, waren Flugpassagiere, die 6000 Luftkilometer vor sich hatten und bildeten einen Teil jenes internationalen Publikums, für das ein Flug über den großen Teich nicht viel mehr bedeutet als für unsereinen eine Fahrt nach Düsseldorf oder Wesel.

Unsere Frauen waren von den adretten Stewardessen sichtlich weniger beeindruckt als wir. Sie packten die ganze Geschichte mehr von der praktischen Seite an, fragten nach Schwimmwesten und Verpflegung, bestürmten den Flugkapitän mit dutzenden von Fragen und gaben ihm hundert gute Worte, uns ja glücklich hinüber zu bringen.

Dann heulten die Motoren auf

Sehr plötzlich kam dann der Abschied. Eine Tür fiel in's Schloß. Die Maschine erzitterte unter dem aufbrausenden Lied

Der Abflugturm für Gleitflieger auf dem Flugplatz Holten. — Die alte Postkarte stellte uns Wilhelm Jansen (Elektro-Abt.), z. Zt. amtierender Oberbürgermeister von Oberhausen, zur Verfügung





SO EMPFÄNGT NEW YORK DIE BESUCHER AUS DER ALTEN WELT

Für alle Reisenden, die sich dem amerikanischen Kontinent in New York nähern, ist die Silhouette dieser Riesenstadt ein einmalig starker Gruß der Neuen Welt. Der Hudson und der East River, die beide an der

äußersten Spitze Manhattans ins Meer münden, geben die Möglichkeit, die Ozeanriesen bis weit hinauf an die Docks hineinzuholen. Rechts das Empire State Building, der mit 380 Meter höchste Wolkenkratzer der Welt

der Propeller. Zehn Hüttenwerker der ATH saßen etwas bekümmert in den tiefen Sesseln, fingerten nach den Anschnallgurten und bewunderten im Stillen die übrigen 30 Passagiere, die ohne sonderliche Aufregung ihrem Abflug aus Deutschland entgegensahen.

Langsam rollte das Flugzeug zur Startbahn, wartete dort noch einen Augenblick, und mit dem Erlöschen der Innenbeleuchtung wuchs aus dem Lied der Propeller ein donnerndes Rauschen empor, das die Maschine mit zunehmender Geschwindigkeit über die Bahn jagte. Eine unsichtbare Faust drückte uns in die Sitze zurück, draußen huschten ein paar Lichter vorbei — Sekunden später lag Lohausen unter uns.

Abendbrot zwischen Himmel und Erde

Es war alles genau so, wie ich es in Büchern und Zeitungsartikeln gelesen hatte, in denen von Flugzeugen und Luftreisen die Rede war, nur mit dem Unterschied, daß ich jetzt selbst dazu gehörte, von einer jungen hübschen Dame ein Tablett mit recht nahrhaften Dingen vorgesetzt bekam und so das erste Abend-

brot meines Lebens zwischen Himmel und Erde aß.

So recht zur Ruhe kamen wir nach all dem Abschiedstrubel allerdings noch nicht. Zuviel Neues war auf uns eingestürmt, mit dem man erst einmal fertig werden mußte. Das Essen war hervorragend und reichlich und dauerte dementsprechend lange. Dann wurden die Zigarren und Zigaretten in Brand gesetzt.

Zwischenlandeplatz Shannon

Neugierig schauten wir in die nachtschwarze Tiefe, aus der ab und an die Lichtpünktchen kleiner Ortschaften aufleuchteten. Kurz, wir wollten gerade so langsam warm werden an Bord, drei Stunden waren uns — ganz wörtlich genommen — im Fluge vergangen, als unsere Maschine in der ersten Stunde des neuen Tages den Landeplatz Shannon auf Irland ansteuerte und uns damit Gelegenheit gab, in der Flugplatz-Kantine den fälligen Kartengruß nach Dinslaken los zu werden und den ersten Whisky hinunterzuschütten.

Der zweite Flugzeugstart unseres Lebens, wiederum zu nächtlicher Stunde, sah uns

schon als „alte Hasen“. Wir nahmen die Mitteilung des Flugkapitäns aus dem Lautsprecher „Wir fliegen mit 540 Stundenkilometer in 6400 Meter Höhe“ bereits mit größter Selbstverständlichkeit entgegen und lächelten unserer Stewardess völlig unbefangen zu, als sie in den Mittelgang trat und um unsere Aufmerksamkeit bat. Als sie aber eine Schwimmweste emporhielt, wurden wir mißtrauisch, und ich wurde wieder an jenen Satz erinnert, den meine Mutti gesprochen hatte an jenem Abend, an dem ich von der bevorstehenden Reise nach Amerika erzählt hatte: In die Luft, das hätte ich nie getan...

Luft hat keine Balken

Bei dieser „Schwimmwesten-Modenschau“ wurde mir eigentlich zum erstenmal bewußt, daß auch die Luft keine Balken hat und wir nun für viele Stunden nur das Meer unter uns hatten und auf Gedeih und Verderb von der Zuverlässigkeit einiger Motoren und dem Können der deutschen Besatzung abhängig waren. Darüber konnte mich auch das Lächeln der jungen Dame nicht hinweg-

täuschen, deren Aufgabe es war, ihre Gäste an Bord auf recht charmante Art in der Handhabung dieser leidigen Schwimmwesten-Angelegenheit zu unterrichten.

Komisch, was einem in einer solchen Situation alles einfällt. Als wir drüben wieder festen Boden unter den Füßen hatten, ja da — da konnte man solche Gedanken leicht beiseite schieben.

Vor noch nicht 30 Jahren . . .

Ich muß dann eine ganze Weile geschlafen haben. Als ich aus irgendeinem Grunde wach wurde, sickerte bereits fahles Grau durch die runden Fenster. Die in regelmäßigen Abständen über die Tragfläche zuckenden Flammenstöße der Auspuffgase hatten ihre blau-weiße Leuchtkraft schon stark eingebüßt. Aber das schwarze Tuch unter uns zeigte noch keine Spur von Helligkeit

Mein Nachbar schlief. Er atmete tief und ruhig, als ob er daheim im Bett läge und nicht 6000 Meter über dem Meer einer neuen Welt entgegen flog. Vor noch nicht einmal 30 Jahren war auf der glei-

chen Route das erste Flugzeug von Europa nach Nordamerika unterwegs gewesen. Eine lächerlich kleine zweimotorige Junkers-Maschine, die heute im Ford-Museum in Detroit hängt.

April 1928. Ich war damals ein junger Bursche. In allen Zeitungen der Welt standen die Namen der beiden Deutschen Köhl und von Hühnefeld sowie des irischen Majors Fitzmaurice auf der ersten Seite. Ein Jahr vorher hatte der amerikanische Flieger Lindbergh im Alleinflug den Ozean in West-Ost-Richtung bezwungen, 33 Stunden hindurch hockte ein einsamer Mann am Steuerknüppel einer bis an die Grenze der Flugfähigkeit mit Treibstoff beladenen Maschine und war mit ihr dem Himmel so nah wie der Hölle. Über dem Atlantik als verschollen gemeldet wurden die beiden Franzosen Nungesser und Coli.

Wie muß allen diesen Pionieren der Luftfahrt zumute gewesen sein, auf deren längst verwehten Spuren wir in einem Drittel ihrer Flugzeit mit allem Komfort und jeglicher Sicherheit unserem Ziel entgegenstürmten.

Die Männer vom Holtener Bruch

Und noch eine weitere Reihe von Jahren zurück, damals, als sich mitten im Holtener Bruch, dort, wo heute die Ruhrchemie steht, einer der wenigen großen Flugplätze Deutschlands befand. Wie sah es in jenen Jahren vor dem ersten Weltkrieg um die Fliegerei aus, und wer waren die Männer, die ihre Knochen und ihr Leben aufs Spiel setzten, um sich mit einem Gestell aus Holz und Leinwand um einen winzig kleinen tuckernen Motor herum in die Lüfte zu erheben?

1909 war der Westdeutsche Verein für Flugsegler mit Sitz in Oberhausen und Flugplatz in Holten aus der Taufe gehoben worden. Als Geschäftsführer dieses Zusammenschlusses wagemutiger Pioniere, die von der Öffentlichkeit teils als Bahnbrecher einer neuen Zeit, teils als verrückte Narren betrachtet wurden, fungierte Redakteur Rudolf Huhn aus Oberhausen.

Der Verein, der die „Pflege des Gleit- und Motorfluges“ auf sein Programm gesetzt hatte, fand rasch finanzkräftige Freunde und Gönner, so daß er bald über einen eigenen Platz und umfangreiche Flugzeugschuppen verfügte. Namen wie die des Duisburgers Strack, Wernechen, Bosenius gehörten damals zu den bekanntesten.

Für die Gleitflieger, die Vorläufer unserer Segelflieger, war nach einem Entwurf des Holtener Architekten Schnaare ein 8,5 Meter Abflugturm gebaut worden. Beim Hinabgleiten des Schlittens auf der 23 Meter langen Abflugbahn, die sich von 4 Meter an der Turmplattform zur Erde hin auf das Doppelte verbreiterte, bekamen die drachenähnlichen Gestelle den notwendigen Aufwind und segelten ein paar Dutzend Meter über dem Boden dahin. Diese Abflugbahn war vollständig um den Turm drehbar, um bei jeder Windrichtung benutzbar zu sein, und für ganz Westdeutschland bedeutete die Anlage eine Sehenswürdigkeit erster Ordnung.

Die „Kisten“ wurden selbst gebaut

Matadore des Vereins aber waren die Motorflieger. Ingenieure, Handwerker, Bergleute bauten sich in mühevoller Bastelarbeit ihre „Kisten“ zusammen, sparten mit verbissenem Eifer für einen

Motor und hingen sich schließlich, zu allem entschlossen, in den Sitzgurt unter den schmalen Rumpf ihrer Mühle. Einer warf im Schweiß seines Angesichts den Propeller an, drei Vereinskameraden hielten den Schwanz des Flugzeuges fest, damit der ganze Apparat nicht vorzeitig davonrollte, dann kam das Startkommando, und endlich setzte sich die Kiste holpernd in Bewegung.

In regelrechten Luftsprüngen von erst zwei, dann vielleicht fünf Metern und mehr an Flugstrecke löste sich der Wagemutige endlich vom Boden, falls das Maschinchen diese Huperei überstand, und flog. Zwanzig, dreißig, fünfzig Meter — zog in Haushöhe unter den kritischen Blicken der Vereinsmitglieder und dem achtungsvollen Staunen eines zutiefst ergriffenen Publikums eine vorsichtige Kurve über den Platz und strebte wieder abwärts.

Manchem von uns mag das heute lächerlich erscheinen, aber es gehörte weiß Gott mehr Mut dazu, als jetzt mit einem der silbernen Riesenvögel über den Atlantik zu starten. Da mußte man schon ein ganzer Kerl sein, wenn man hierbei mithalten wollte. Die Zeitungen befaßten sich immer häufiger und ausführlicher mit den Dingen, die sich da in Westdeutschland abspielten. Von tödlichen Abstürzen aber blieb man im Holtener Bruch verschont, denn der nasse Boden war weich gefedert.

Flugtag mit 100 000 Gästen

Als 1910 der erste große Flugtag aufgezogen wurde, kamen hunderttausend Menschen nach Holten; für damalige Verhältnisse eine riesige Zahl. Sämtliche Zufahrtsstraßen waren von den Massen blockiert. Männer, Frauen und Kinder saßen auf den Dächern der kleinen Häuser, um den Fliegern recht nahe zu sein, und bejubelten jeden einzelnen gelungenen Flug, mit dem sich ein uralter Menschheits Traum endlich zu erfüllen schien.

Der damalige Flieger Nummer 1 des wilhelminischen Deutschland, Oberingenieur Thelen, war aus Berlin gekommen, mit ihm eine Fallschirmspringerin, die wochenlang das Gesprächsthema für alle Holtener und Hamborner und Bewohner

Wie sicher ist ein Ozeanflug?

Alle achtzehn Minuten landet ein Flugzeug, das den Nordatlantik oder den Pazifik überquert hat. Seit 1948 sind etwa 145 000 flugplanmäßige Passagierflüge über diese gewaltigen Wasserflächen ausgeführt worden. Wie viele Menschen sind in diesem Zeitraum infolge Notwasserung auf dem Ozean umgekommen? Auf der Nordatlantik-Strecke nicht ein einziger; auf der Pazifikstrecke zwei Passagiere und zwei Besatzungsmitglieder. Dieser Sicherheitsrekord ist vor allem der Vorsorge der Fluggesellschaften und ihrer Besatzungen zu danken. Lesen wir, was ein erfahrener Flugkapitän dazu sagt.

Die großen Schlauchboote bilden den Grundstock der Notausrüstung. In ihnen ist alles vorhanden, was für eine Notwasserung gebraucht wird.

Die größte Sicherheit jedoch gewähren die vielen Seenot-Rettungsstationen, die in steter Alarmbereitschaft liegen. Ein Flugzeug in Not wird nie lange allein sein. Durch Funkprüche gerufen wird von allen Seiten Hilfe herbeieilen.

Vor allen Dingen muß man bedenken, daß alle Maschinen, die größere Ozeanstrecken befiegen, vier Motoren haben.

(Aus Das Beste aus Readers' Digest)

der umliegenden Städte wie Duisburg, Oberhausen, Wesel bildete.

500 Goldmark für Rathaus-Umkreisung

In diesen Vorkriegsjahren war es auch, daß die Stadt Hamborn an Bruno Wernechen fünfhundert gute Reichsmark für die phantastische Leistung zahlte, als erster mit einem Flugzeug den Hamborner Rathausurm umkreist zu haben; und fünfhundert Mark waren damals ein klotziges Geld. Daß die Mutter des kühnen Fliegers diesen Flug als Passagier mitmachte, war eine beinahe noch größere Sensation.

Bereits zwei Jahre nach dem großen Flugtag wurde der erste Deutschland-Flug mit Start und Ziel in Berlin ausgeschrieben. Einer der Teilnehmer landete auf dem Zechenplatz in Neumühl, ein anderer in der Nähe von Holten. Es kostete große Mühe, diese Maschine auf den Flugplatz zu schaffen, um ihr eine Startmöglichkeit zu geben.

Die sprunghafte Entwicklung der Fliegerei im Weltkrieg verlieh auch dem Flugplatz Holten eine immer größere Bedeutung. Aber mit dem verlorenem Krieg und dem durch die Alliierten ausgesprochenen Luftfahrtverbot waren auch dort alle Zukunftssträume ausgeträumt. Als sich die ersten deutschen Maschinen wieder in die Lüfte erhoben, hatte die Industrie den Flugplatz im Holtener Bruch längst geschluckt.

Nur ein paar Jahrzehnte liegen zwischen damals und heute. Als Ein-, Zwei- und Dreidecker ihre ersten Hupen machten, hing ich noch an Mutters Schürze. Jetzt trägt mich die viermotorige Super-Constellation der deutschen Lufthansa über Länder und Meere einem fremden Erdteil entgegen.

Sonne aus erster Hand

Nun war die Sonne da — Sonne aus erster Hand. Wie Zuckerwatte lag eine



DAS IST DIE STADT MIDDLETOWN IM STAAT OHIO, WIE SIE DER FLIEGER SIEHT

Middletown ist eine Stadt von nur 35 000 Einwohnern — eine typische amerikanische Kleinstadt. Abgesehen von einigen belebteren Geschäftsstraßen mit kleinen Lokalen, Läden und Banken besteht sie vorwiegend aus Einfamilienhäusern. Sie liegen an breiten Straßen, die sich weit vom Zentrum entfernen. Unser Bild zeigt im Vordergrund den Fluß Great

Miami, über den eine ausgezeichnete Autobahn führt. Ganz im Hintergrund, weit ab von den Wohngebieten, die Werksanlagen der Armco Steel Corporation, in denen unsere Kaltwalzer und Stahlwerker tätig waren. (Über das Leben und die Erlebnisse dieser Männer in Middletown selbst wird die Werkzeitung in weiteren Beiträgen noch berichten.)

geschlossene Wolkendecke unter uns. Mit ihren dunklen Talmulden und weißen Bergen schien sie mir die Oberfläche eines längst erloschenen Sterns zu sein. Voll stummen Staunens starrte ich mir die Augen müde. Grenzenlos schien die Einsamkeit zwischen den Kontinenten, in der ein kleines metallenes Etwas dahinschwirrte. Es umschloß ein halbes Hundert schlafender, lesender, rauchender, erzählender Menschen — und ich war einer von ihnen. Weit, weit hinter mir lag Deutschland, hatte die Frühschicht auf der Hütte längst begonnen, war die Mutti allein aufgewacht.

Über Neufundland riß die Wolkendecke auf. Wie in Atlas gezeichnet lag die Insel mit ihren kleinen weißumschäumten Klip-

pen inmitten des graublauen Wassers unter uns. Zahllose Seen glitzerten in dem braunen Land, ein Dampfer, winzig klein wie eine Nußschale, steuerte in eine der zahllosen Buchten. Wir hatten wenigstens mit dem Auge wieder Verbindung zur Erde gewonnen. Der Sprung über den Atlantik war geschafft.

Waschen, frühstücken, rasieren, rauchen natürlich — nun galten alle Gespräche der großen Stadt am Hudson, New York mit seinen Wolkenkratzern, und langsam schob sich bei mir auch der Name Middletown wieder nach vorn, den ich über dem Flug fast völlig vergessen hatte. Wie wird's mit der Arbeit sein, mit den amerikanischen Kollegen, mit Essen und Schlafen? Vor allem meine mehr als man-

gelhaften Sprachkenntnisse, die auch Unterrichtsstunden vorher nicht vergrößern konnten, machten mir Kopfschmerzen. Aber den ändern ging es nicht anders — das war immerhin ein Trost.

Als der Lautsprecher die Landung in New York für die nächste halbe Stunde ankündigte, hatte ich regelrecht Lampenfieber. Dann sah ich sie endlich unter mir, die riesenhafte Stadt eines riesenhaften Landes, das zehn Arbeiter der August Thyssen-Hütte Minuten später zum erstenmal betraten. Wie hatte mich doch der Alte begrüßt, als ich vor Wochen zur Mittagsschicht kam? War mir das damals nicht zuerst wie ein Ulk vorgekommen? — Nun, jetzt war ich in Amerika!

(Wird fortgesetzt)

Freundschaften mit Deutschen erneuert

Auch Stahlwerker in Middletown herzlich aufgenommen

Die zehn Stahlwerker unseres Siemens-Martin-Werkes II, die am Pfingstmontag zu einem neunwöchigen Studienaufenthalt im Stahlwerk Middletown der Armco Steel Corporation nach Amerika geflogen waren, sind am Sonntag, dem 22. Juli, wieder zurückgekehrt — voller schöner Eindrücke von Land und Leuten sowie neuer Erfahrungen in ihrem Beruf.

Die Ankunft der Lufthansa-Maschine auf dem Flughafen Düsseldorf-Lohausen war für 12.30 Uhr planmäßig zu erwarten. Die Angehörigen, die zum Empfang nach Düsseldorf gefahren waren, wurden aber auf eine harte Probe gestellt. Das Flugzeug traf erst mit zwei Stunden Verspätung ein. Der Abflug aus New York hatte nicht planmäßig erfolgen können, und diese Verspätung war auf dem Flugweg über Paris nicht mehr aufzuholen.

Frauen und Kinder saßen, während ihre Männer mit dem Flugzeug noch vor der französischen Atlantikküste in der Luft hingen, bereits auf der sonnigen Terrasse des Flughafen-Restaurants und erlebten einige Stunden den regen Flugbetrieb.

Gerade in dieser Zeit zwischen 12 und 14.30 Uhr herrschte an diesem Sonntag ein lebhafter Verkehr von deutschen und ausländischen Maschinen, die auf europäischen und interkontinentalen Verbindungen eingesetzt sind. Es landeten und starteten nicht nur Maschinen aus Hamburg, Frankfurt und London, sondern auch nach New York sowie dem Nahen und Fernen Osten.

Es gab tränenreiche Abschiede und Empfangs — aber auch die Begrüßung der Stahlwerker durch ihre Angehörigen war nicht minder herzlich. Das große viermotorige Flugzeug kam gegen 14.30 Uhr in Sicht und setzte schnell zur Landung an. Langsam rollte der Silbervogel dann über die Landebahn vor die Empfangshalle des Flughafens, sorgsam eingewiesen an seinen Platz neben die anderen Maschinen, die hier auf ihre Abfertigung und das Startsignal zum Weiterflug warteten.

Auf dem Platz hatte sich bereits Kameramann Treleani von der Wochenschau „Blick in die Welt“ postiert. Er wollte diese dritte Gruppe von Mitarbeitern

unserer Hütte, die innerhalb von neun Monaten in Middletown weilten, für die Wochenschau festhalten. Sorgsam hatte er den Einweiser aufs Korn genommen, wie er mit lässiger Eleganz im blauen Overall auf der Landebahn stand und dem Flugzeugführer Anweisungen beim Ausrollen der Super Constellation gab.

Dann stand die 64 Tonnen schwere Maschine mit ihrer zehnköpfigen Besatzung und ihren über vierzig Fluggästen. Die Tür öffnete sich. Eine schicke Stewardess reichte als erstes die Flugzeugpapiere und die Passagierliste heraus, während die Rolltreppe heranrollte. Und schon kamen die Passagiere aus dem Innern des Riesenvogels heraus und gingen über die Treppe aufs Flugfeld hinab. Dann erschienen die ersten ATH-Männer, und sofort erhob sich droben auf der Terrasse ein lebhaftes Rufen und Winken mit Taschentüchern und Kopftüchern. Die Augen füllten sich hier und da mit Tränen — aus Freude darüber, daß der Mann und der Vater wieder da war.

Da standen sie nun vor der Rolltreppe — die acht Schmelzer, Kokillenleute und Gießer mit ihrem Obermeister Lagerpusch und Betriebsingenieur Könitzer — braungebrannt, wohlgenährt und trotz der langen, über fünfzehnstündigen Flugreise voll quicklebendiger Lebensgeister. Sie hatten nur leichtes Gepäck in der Hand, einen kleinen Flugbeutel, die Aktentasche und vielleicht den Fotoapparat.

Noch kamen sie nicht weg von der Rolltreppe. Der Kameramann hielt sie zunächst fest, bis er einen ausgiebigen Streifen heruntergedreht hatte. Dann entließ er sie zur Abfertigung durch den Zoll, und das dauerte dann weitere zehn bis fünfzehn Minuten, bis sie auch durch die Zollabfertigung durch waren. Und dann waren sie ihren Familien wiedergegeben. Mit ihnen gab es ein eifriges Händeschütteln und herzliches Umarmen, ein kräftiges Auf-die-Schulter-Klopfen oder auch ein verstohlenes Anschmiegeln manchen Kindes hier und dort, das den Vater zwei Monate nicht mehr gesehen hatte und sich — wie es schien — erstmal wieder an ihn gewöhnen mußte.

Hier war es auch, wo der Leiter des Siemens-Martin-Werkes, Dr. Leiber, und sein Betriebsassistent, Ingenieur Behrens, die Männer willkommen heißen konnten. Bei einem ersten deutschen Korn und Bier ging es dann an ein lebhaftes Erzählen. Daß ihre Männer drüben keinen Hunger gelitten hatten, sahen die Frauen an den wohlgenährten strahlenden Gesichtern. Das hatten sie auch als ganz selbstverständlich angenommen, nachdem die Werkzeitung über die beiden ersten „Amerikaner“-Gruppen in Wort und Bild berichtet hatte.

In diesen ersten Stunden hatten die Männer, gerade eben wieder frisch nach Deutschland zurückgekehrt, noch manche amerikanischen Brocken in ihrer Sprache. Statt Ja hieß es in eifrigem Gespräch oft yes oder okay, und das Fernsehen war ihnen einfach „Televischen“ (Tele-

Das sind die acht Stahlwerker des SM-Werkes I unserer Hütte mit Betriebsingenieur Könitzer (oben zweiter von rechts) und Obermeister Lagerpusch (neben ihm). Ganz rechts Mr. Sant, der die ATH-Männer während der zwei Monate bei der Armco in Middletown vorbildlich betreute

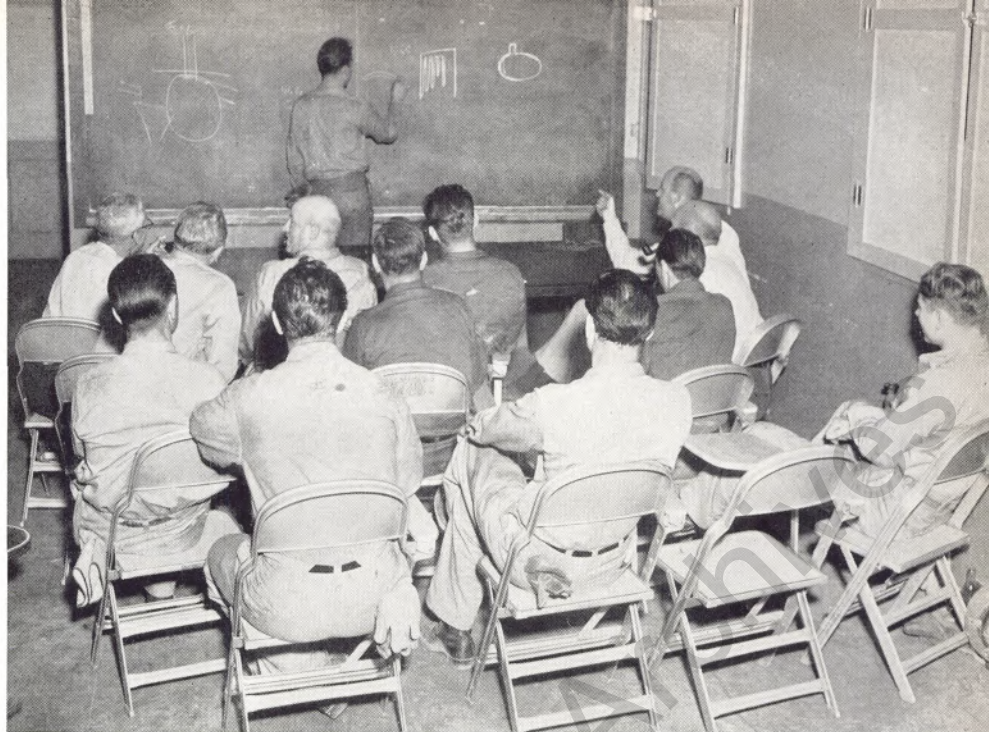


vision). Dazu schwängerte der süßliche Duft der letzten amerikanischen Zigaretten die Luft des Flughafen-Restaurants.

Die Stahlwerker finden, daß sie in Middletown besonders herzlich aufgenommen worden seien. Immerhin — sie waren ja auch die dritte Gruppe von Mitarbeitern der August Thyssen-Hütte seit Oktober 1955, die bei der Armco noch etwas lernen wollten. Die Männer waren in der Zeit des Stahlstreiks, der viele Werke der amerikanischen Stahlindustrie lahmlegte, in den USA. Bei der Armco in Middletown wurde nicht gestreikt — ein Beweis für das glückliche Betriebsklima in dieser Hüttengesellschaft.

In der Stadt waren sie einfach als „die Deutschen“ bekannt. Und was erstaunlich und zugleich erfreulich war: Die ATH-Männer konnten vielfach Quartier nehmen in Familien, in denen auch Männer des Kaltwalzwerkes bereits mit großer Freundschaft aufgenommen waren. Sie erneuerten Freundschaften, welche diese wenigen Wochen sicherlich überdauern werden.

So schafft diese Arbeitszeit deutscher Hüttenwerker in den USA über den betrieblichen Rahmen hinaus Beziehungen zwischen Menschen und Familien, die mehr als siebentaussend Kilometer voneinander entfernt wohnen und jede auf



Bei der Armco mußten unsere Stahlwerker nochmals die Schulbank drücken. Hier zeigt das „Küken“ der Gruppe, der 25 Jahre alte Reserveschmelzer Wilhelm Kramp, an der Tafel, daß er auch Details des SM-Ofens kennt. Links und rechts außen in der vordersten Sitzreihe vor der Tafel zwei Herren der Betriebsleitung des SM-Werkes II der Armco, Stahlwerks-Chef Mr. Staley (links) und Mr. Semple, General Foreman (Betriebsleiter)

ihre eigene Art glücklich zu sein sich bemühen.

von derjenigen der ATH, die zur Zeit in der Rohstahlerzeugung unter den deutschen Hüttenwerken an sechster Stelle liegt, aber bald wohl weiter aufrücken dürfte.

Harte und zielbewußte Arbeit mußte geleistet werden, ehe es im Jahre 1903 gelang, für die damals noch in den Kinderschuhen steckende Elektroindustrie erstmalig einen Stahl mit bestimmten magnetischen Eigenschaften herauszubringen.

Der einmal eingeschlagene Weg zur Entwicklung von Feinblechgütern für höchste Ansprüche wurde nie wieder verlassen. Die Herstellung von kaltgewalzten, kornorientierten Elektrobölen und -bändern, welche erst den modernen Großtransformatorenbau ermöglichten, wird im Jahre 1949 zu einem der markanten Höhepunkte in der Geschichte der Armco.

Das reine Eisen

In das Jahr 1907 fällt ein großartiger metallurgischer Erfolg, welcher der Armco wenig später auf dem internationalen Markt zu Anerkennung und Bedeutung verhilft. Das Verfahren zur Erzeugung eines fast chemisch reinen Eisens wird in Middletown entwickelt.

Bis auf den heutigen Tag hat sich das sogenannte Armco-Eisen für besondere Aufgabengebiete behauptet. Als Beispiel soll hier nur die Emaillierindustrie genannt werden, die zu einem wesentlichen Teil den Feinblechen aus dem reinen Eisen stets den Vorzug gibt, wenn es auf eine tadellose Emaillierung ankommt.

Das Labor im Stahlwerk

Zehn Jahre waren dahingegangen, ein zweites Walzwerk wurde erworben, die Produktion konnte auf monatlich 4500 Tonnen schwarze und verzinkte Feinbleche erhöht werden, aber technische Fehlschläge und Produktionsausfälle gaben immer wieder Anlaß zu Sorgen und Verdruß.

Die Werksleitung faßte daraufhin eine bedeutsame Entscheidung: Nicht weniger, sondern mehr Forschungsarbeit zu be-

Männer und Stahl aus Middletown

Die Armco Steel Corporation - ihr Werden und ihre Bedeutung

Die ATH arbeitet mit der Armco zusammen — an vielen Beispielen ist in der Werkzeitung in den letzten Monaten gezeigt worden, wie das im einzelnen der Fall ist. Was ist aber nun eigentlich die Armco Steel Corporation in Middletown (Ohio)? Wir haben den deutschen Repräsentanten der Armco und Geschäftsführer der neuen Armco-Thyssen - Breitband - Verarbeitungs-GmbH, Herrn Rodenkirchen (Köln), gebeten, die wesentlichen Stufen der Entwicklung dieser Gesellschaft seit ihrer Gründung im Jahre 1900 bis heute sowie ihrer Produktion darzustellen.

Wie im Vorjahr war auch im neuen Geschäftsbericht der August Thyssen-Hütte ein Hinweis auf das Beratungsabkommen mit der Armco Steel Corporation zu lesen. Im Januar 1955 kam dieser Vertrag zustande. Seitdem ist schon eine ansehnliche Zahl von Stahl- und Walzwerkern der ATH in Amerika gewesen, um im praktischen Erfahrungsaustausch die Männer und den Stahl aus Middletown an Ort und Stelle kennenzulernen oder genauer gesagt, um mit den Betriebsleuten der „Armco“ an den Siemens-Martin-Ofen und an den Breitbandstraßen zusammenzuarbeiten.

Pferd und Wagen in der Bilanz

Am 12. Juli 1900 faßte der Pastorensohn George M. Verity den Entschluß, in der

9000 Einwohner zählenden Stadt Middletown ein Feinblech-Walzwerk zu errichten. Für seinen Plan brachte er wenig Geld, viel Mut und vor allen Dingen den festen Vorsatz mit, durch die Qualität der künftigen Erzeugnisse dem neuen Werk Namen und Ansehen zu verschaffen. Verity verstand es, seine Mitarbeiter zu der hierfür notwendigen Begeisterung mitzureißen. Die Bilanz für das erste Geschäftsjahr wies keine großen Vermögenswerte auf. Sauerlich mit der Hand geschrieben waren darin noch Pferde und Wagen unter den wenigen Posten des Anlagevermögens aufgeführt, und das offenbar mit berechtigtem Stolz.

Ein Bürohaus aus Stahlblech

Der Anfang war nur ein bescheidenes Bürohäuschen aus Stahlblech. Bald beschäftigte man 325 Leute im Werk, das The American Rolling Mill. Co. genannt wurde und das bis zum Ende des zweiten Jahres rund 10 000 Tonnen Feinbleche erzeugt hatte. Aus den Anfangsbuchstaben des Firmennamens bildete sich das Wort Armco, das seitdem zu einem Qualitätsbegriff für Feinbleche geworden ist.

Heute sind mehr als 31 000 Arbeiter und Angestellte in den Werken und Büros der Armco überall in der Welt tätig. Die eigene Stahlerzeugung betrug im Jahr 1955 annähernd 5 Millionen Tonnen, die zur Zeit um eine weitere Million Tonnen gesteigert werden soll. Damit steht die Armco augenblicklich an siebter Stelle der amerikanischen Stahlproduzenten, eine Position, die nicht sehr verschieden ist

treiben. Die Armco schuf bereits 1910 ihr erstes Labor, das sich ausschließlich mit Materialuntersuchungen zu befassen hatte; damals noch etwas vollkommen Neuartiges in der Stahlindustrie, heute eine Selbstverständlichkeit.

Internationale Aufgaben

Bereits vor dem ersten Weltkrieg entschied sich Armco für die Anzeigenwerbung in großen Zeitschriften, um weiteste Kreise über den Stand der Eisen- und Stahlentwicklung in Wort und Bild zu unterrichten. Es galt, im Wettbewerb mit den gewaltigen Stahlkonzernen den Qualitätsgedanken zu wecken.

Als dann ein brasilianischer Ingenieur auf die Erzeugnisse des Werkes in Middletown aufmerksam wurde und sich aus dieser Verbindung lohnende Exportgeschäfte anbahnten, entstand 1913 das erste Auslandsbüro in Rio de Janeiro. Daraus wuchs die Armco International Corporation, eine weltweite Vertriebs- und Fabrikationsorganisation, die als Sonderaufgabe den Erfahrungsaustausch mit führenden Stahl- und Walzwerken pflegt.

Obgleich in den Jahren nach 1900 in Amerika Arbeitskräfte reichlich und billig zu finden waren, stand mit der Gründung der Betriebsstätten in Middletown die Tatsache fest, daß sich auf die Dauer nur ein gutes Verhältnis zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber zum Wohl und Nutzen für beide Seiten auswirken könne. Bahnbrechend förderte die Werksleitung alles, was zur Besserung der Arbeitsbedingungen, Unfallverhütung, Krankenversicherung, Lebensversicherung und Ausbildung überhaupt möglich war. Mit der Einführung der achtstündigen Arbeitszeit wurde frühzeitig begonnen. Die grundsätzliche Einstellung zu den menschlichen Beziehungen und der Geschäftsmoral wurde im Jahre 1919 in einer bedeutsamen Erklärung dokumentiert, welche nach wie vor als „Armco Policies“ volle Geltung besitzen.

Die erste Breitbandstraße

Nach mehr als zehnjähriger Planungsarbeit und zwei aufregenden Jahren des Experimentierens hatte eine Gruppe von Armco-Männern unter der Führung von John B. Tytus und Charles R. Hook, dem jetzigen Vorsitz der Vorstandes, der mit dem Präsidenten W. W. Sebald heute die Geschicke der Armco Steel Corporation leitet, einen kühnen Traum verwirklicht: Die erste kontinuierliche Feinblech-Walzstraße in der Welt war 1922 baureif und wurde zwei Jahre später in Betrieb genommen.

Es dauerte dann noch weitere drei Jahre, bis nach den von der Armco weiterentwickelten Plänen und Patenten die erste Breitbandstraße stand. In Deutschland erwarben die Vereinigten Stahlwerke im Jahre 1935 von der Armco die Lizenz zur Errichtung der nach dem Kriege demontierten Breitbandstraße in Dinslaken. Die Tradition der Breitband-Erzeugung nahm die August Thyssen-Hütte nach dem Kriege wieder auf, nachdem sie in Hamborn eine Warm-Breitbandstraße mit nachgeschaltetem Kaltwalzwerk errichtete. Für diese Fabrikation wurde zwischen ATH und Armco das erwähnte Beratungsabkommen abgeschlossen, das unserer Hütte den Zugang zu den großen Erfahrungen sichert, die gerade von der Armco seit Jahrzehnten auf dem Gebiet der Flachstahl-Erzeugung auf Warm- und Kaltbandstraßen gesammelt werden konnte.



Präsident Edwards (Armco International Corp.) begrüßt im Kaltbandwerk einen Ingenieur, der beim Aufbau des Betriebes mitwirkte. Links Vizepräsident Molloy, neben Edwards Dr. Cordes und Dr. Risse

Armco-Thyssen Breitband-Verarbeitung

Neuer Verarbeitungsbetrieb in Dinslaken

In der Hauptversammlung teilte Herr Sohl mit, daß gemeinsam mit der Armco Steel Corporation (Middletown) in Dinslaken ein Breitband-Verarbeitungsbetrieb eingerichtet wird. Der Präsident der Armco International Corporation, A. R. Edwards, und Vizepräsident J. Molloy besichtigten anlässlich eines Besuchs in Deutschland gemeinsam mit Dr. Cordes und Dr. Risse sowie mit Mr. V. J. Gibbons von der Europa-Zentrale der Armco in Paris und dem deutschen Repräsentanten, Rodenkirchen, Köln, das Gelände der neuen Anlage in Dinslaken.

Die Gesellschaft trägt den Namen Armco - Thyssen Breitband-Verarbeitung GmbH., Dinslaken. Dieser Standort wurde deshalb gewählt, weil dieses Gelände — des ehemaligen Bandeisenwalzwerks — sich noch im Besitz der ATH befindet, zum andern, weil von dort aus eine direkte Verbindung der Werksbahn zur August Thyssen-Hütte und zum Werkshafen Schwelgern besteht.

Die Armco verfügt über 68 derartiger Verarbeitungsanlagen in aller Welt, in Europa bestehen sie in Frankreich und England. Das Werk in Dinslaken ist der einzige Betrieb, den die Armco gemeinsam mit einer fremden Gesellschaft, in diesem Falle mit unserer Hütte, errichtet.

Die Armco besitzt langjährige Erfahrungen in der Produktion von flachgewalztem Material (wie wir in dem vorher-

gehenden Artikel eingehend berichten). Vizepräsident Molloy hat persönliche Beziehungen zu Dinslaken. Denn er war es, der auf Grund des damals mit den Vereinigten Stahlwerken abgeschlossenen Lizenzvertrages im Jahre 1935 die Breitbandstraße in Dinslaken einrichtete.

Das Produktionsprogramm sieht eine Jahresverarbeitung von zunächst 3000 Tonnen vor. Es sollen verschiedene Arten von Wasserdurchlässen aus gewelltem Stahlblech für Straßen- und Wegebrücken (sogenannte Culverts) und Drainage-Anlagen für die Landwirtschaft sowie Sicherungsgeländer für Straßen und Brücken (sogenannte Guardrails) hergestellt werden. Der neue Betrieb fertigt Erzeugnisse aus Stahl, die in Deutschland bisher so gut wie unbekannt sind.

Darüber hinaus werden Vorbereitungen getroffen, später Fertigbauten aus Stahlblech vornehmlich für industrielle Zwecke produzieren zu können. Die Investitionskosten betragen etwa zwei Millionen DM.

Die Erzeugung selbst hofft man mit zunächst zwanzig Mann im Sommer des nächsten Jahres aufnehmen zu können.

An einer Besichtigung des Geländes und einer Besprechung des Vorstandes der ATH mit dem Präsidenten der Armco nahmen auch stellv. Landrat Verhoeven, Oberkreisdirektor Richter, Bürgermeister Lantermann und Beigeordneter Ewers von Dinslaken teil.

Bei der Besichtigung des Betriebsgeländes in Dinslaken



Sozialarbeit für den Arbeiter von morgen

Materielle Verbesserungen, Arbeitsfreude und Mitverantwortung / Sozialwirtschaft in der Hüttenindustrie

25 400 Arbeitern und Arbeiterinnen mußte die Landesversicherungsanstalt Rheinprovinz im Jahre 1955 eine Invalidenrente neu bewilligen. Aber nur 12,5 Prozent von ihnen hatten das 65. Lebensjahr erreicht; alle übrigen wurden bereits vor der Zeit „invalide“ geschrieben, 40 Prozent davon wegen Kreislauferstörungen. Das waren einige von vielen Zahlen, die auf der Jahrestagung des Ausschusses für Sozialwirtschaft der Eisen- und Stahlindustrie Ende Juni in Honnef mitgeteilt wurden.

Bei der Zusammenkunft wurden Wege gesucht, die drängenden sozialen Fragen zu lösen. Neben dem Problem der Frühinvalidität standen im Vordergrund der Beratungen der Stahlarbeiter-Wohnungsbau, die Bedeutung der Grundausbildung und schließlich die Frage der Rationalisierung.

Wohnungsfrage bleibt vordringlich

Der Wohnungsbau für Stahlarbeiter ist auch im Jahre 1956 eines der Haupt-sorgengebiete geblieben. Von 1949 bis 1954 haben sich die Werke mit rund 200 Millionen DM am Bau von Wohnungen beteiligt. Bis Ende 1955 wurden seit der Währungsreform 40 000 Wohnungen im Rahmen dieses Programmes neu gebaut bzw. wiederhergestellt. Trotzdem ist der Bedarf noch außerordentlich hoch. Für die nächsten vier Jahre wird er mit rund 45 000 Wohnungen beziffert; 20 000 Beteiligungsmitglieder sind noch ohne Wohnung, knapp 18 000 wohnen unzulänglich und über 7000 zu weit von der Arbeitsstelle entfernt. Diese Zahlen berücksichtigen aber noch nicht den Zuwachs an Mitarbeitern, der allein in der Hüttenindustrie Nordrhein-Westfalen 1955/56 mehr als 20 000 betrug.

Besondere Aufmerksamkeit wurde der Frage der Rationalisierung zugewandt. Aus dem Problemkreis der Automatisierung wurde die Besorgnis diskutiert, daß Beschäftigungs- und Verdienstmöglichkeiten durch sie beeinträchtigt werden können; zum anderen erörterte man die sich aus ihr ergebende Wandlung des Arbeitsinhaltes. Dabei wurde die Vereinfachung in der Steuerung von Arbeitsprozessen untersucht sowie die Notwendigkeit, vorzugsweise hochqualifizierte Kräfte zu beschäftigen.

Soziales Fundament stärken

Im Rahmen der Tagung ergriff auch Herr Sohl als Vorsitzender der Wirtschaftsvereinigung das Wort. Herr Sohl war gerade aus dem Lande der Mitternachtssonne zurückgekommen, wo er gemeinsam mit Leitern anderer Hüttenwerke Eisenerzgruben in Lappland besichtigt und Besprechungen über die künftige deutsche Erzversorgung geführt hatte.

„Das Wort Sozialwirtschaft“, so sagte er u. a., „bringt zum Ausdruck, daß unsere Sozialarbeit im Dienste der Wirtschaft steht. Geordnete soziale Verhältnisse sind die Voraussetzung für eine gesunde Wirtschaft; umgekehrt fördert aber eine blühende Wirtschaft den sozialen Fortschritt. Hier besteht eine Wechselwirkung, deren Bedeutung wir in vollem Umfang erken-

nen und würdigen. Daher ist es die Aufgabe eines jeden, der in der Wirtschaft steht, dafür zu sorgen, daß das soziale Fundament unserer Wirtschaft gestärkt und ausgebaut wird. Wer sich hierfür, ganz gleich, an welchem Posten er steht, nicht mitverantwortlich fühlt, kann seine wirtschaftliche Aufgabe nicht erfüllen.

Technik überrundete den Menschen

Vielleicht rühren die sozialen Spannungen der Vergangenheit daher, daß der einzelne innerlich mit der technischen Entwicklung nicht Schritt halten konnte, und daraus die Reibungen im Zusammenleben der Menschen entstanden, die uns gerade auf dem Gebiet der Wirtschaft nur allzugut bekannt sind. Wenn man das erkennt, dann stellt sich die Aufgabe, nicht hinter der Entwicklung herzuweichen und sich nicht vorwiegend mit Problemen zu beschäftigen, die aus der Vergangenheit auf uns zu gekommen sind, sondern in die Zukunft zu schauen.

Wir müssen auch die sozialen Fragen nicht nach dem beurteilen, was gestern war, sondern nach dem, was wir für morgen erwarten. Und was morgen sein wird, ist weniger eine Frage des Verstandes als des Fingerspitzengefühls, auf das wir in der Sozialarbeit ebenso angewiesen sind wie in den übrigen Bereichen unserer Wirtschaft.

Die Frage der Automatisierung

Unsere Sozialarbeit gilt in erster Linie dem arbeitenden Menschen, aber wer wird der Arbeiter von morgen sein? Gerade die Reise, die ich hinter mir habe, hat meine Kollegen und mich sehr nachdenklich werden lassen. Wir haben unter anderem ein bedeutendes Wasserkraftwerk gesehen, das praktisch ohne jede Bedienung arbeitet, weil es von einem anderen Kraftwerk, das 10 Kilometer entfernt liegt, drahtlos ferngesteuert wird. Wir haben die neue Erzförderanlage in Kiruna gesehen, den größten unterirdischen Eisenerzbergbau der Welt, in der die Förderbänder und die Skipförderung

im Schacht sich automatisch gegenseitig ein- und ausschalten, so daß der ganze Fördervorgang sich ohne jede Bedienung abspielt.“

Man erlebe es in den eigenen Hüttenwerken, so sagte Herr Sohl weiter, daß die Betriebe immer stärker mechanisiert würden und die Handarbeit durch Maschinen ersetzt werde. Es sei mit Sicherheit zu erwarten, daß diese Entwicklung auch eine Änderung der sozialen Problemstellung mit sich brächte. Darauf müsse man sich rechtzeitig einstellen.

Eine Fülle von Problemen

Das enthebe uns natürlich nicht der Verantwortung und der Aufgabe, die Tagesfragen einer Lösung zuzuführen.

Die Tagung habe eine Reihe von Problemen herausgestellt, die allen besonders am Herzen lägen: die Frage der Ausbildung für den Betrieb und die Weiterbildung im Betrieb, die analytische Arbeitsplatz-Bewertung, in der gerade Deutschland besondere, auch im Rahmen der Montan-Union anerkannte Erfolge erzielt habe, das Problem der Frühinvalidität, die arbeitsmedizinischen Fragen, die Vorsorge gegen Betriebsunfälle und die werksärztliche Betreuung sowie nicht zuletzt die Fragen des Wohnungsbaues.

„Viele dieser Fragen“, so unterstrich Herr Sohl abschließend, „insbesondere auch die, die mit dem Problem der Rationalisierung zusammenhängen, weisen schon stark in das Gebiet unserer künftigen Sozialarbeit. Es mag sein, daß sich unsere Sozialarbeit, auf lange Sicht gesehen, immer stärker nach der ideellen Seite verlagert. Natürlich streben wir für alle unsere Mitarbeiter bessere Arbeits- und Lebensbedingungen an; aber es scheint mir, daß schon die Technik an sich sehr stark in dieser Richtung arbeitet. Um so mehr kommt es darauf an, neben der Verbesserung der materiellen Bedingungen auch die Arbeitsfreude und den Arbeitswillen des einzelnen zu steigern und ihm das Gefühl zu geben, daß er in unseren Betrieben gleichberechtigt und mitverantwortlich schafft.“

Sie retteten einem jungen Mitarbeiter das Leben

Die beiden Plattenmänner Wilhelm Boka und Friedrich Gryzan vom Siemens-Martin-Werk II retteten durch ihr schnelles, besonnenes Zupacken den jungen Mitarbeiter Horst Peters, der als 2. Kokillenmann eingesetzt war, vor dem Tode. Peters war in der Gießgrube des SM-Werkes tätig, als seine Kleider plötzlich nach dem Abgießen eines 14 Tonnen schweren Gespanns Feuer fingen. Die beiden Plattenmänner, die sich in einer Ruhepause an warmen Kokillen etwas aufwärmten, sprangen sofort hinzu und rissen dem neunzehnjährigen Peters, der als brennende Fackel davongelaufen war, die Kleider vom Leibe. Obwohl sie sich dabei in ihrer verölten Arbeitskleidung selbst in große Gefahr begaben, zögerten sie keine Sekunde und retteten Peters so das Leben. Nach mehrwöchigem Krankenhausaufenthalt ist der junge Mitarbeiter heute wieder arbeitsfähig. Arbeitsdirektor Meyer sprach den beiden Männern seine Anerkennung aus, dankte ihnen für den bewiesenen Mut und den Einsatz und überreichte ihnen eine Belohnung. Unser Bild zeigt die beiden Lebensretter, rechts Wilhelm Boka, dessen Vater 1918 bei einem Unfall auf der ATH selbst ums Leben gekommen ist, links Friedrich Gryzan.



Flüssiges Roheisen schwimmt über den Rhein

Von der Niederrheinischen Hütte zur ATH · Ein kühner Plan wird Wirklichkeit

Unsere Hütte hat durch den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen zwei Spezialschiffe in Auftrag gegeben, die zwischen der ATH und der Niederrheinischen Hütte in Hochfeld zum Transport von flüssigem Roheisen und von Knüppeln verwendet werden sollen. Das erste Schiff soll ab Herbst 1957, das zweite im Frühjahr 1958 abgeliefert werden und zum Einsatz gelangen. Beide Schiffe werden Selbstfahrer sein und Roheisen von „Niederrhein“ zum Werkshafen Schwelgern bringen und auf der Rückfahrt werden diese Schiffe, wie bei der Bahn, Knüppel, Vormaterial für die Drahtstraßen, nach Hochfeld transportieren. Die Betriebsführung über diese Schiffe wird wie bei der Bahn beim Gemeinschaftsbetrieb liegen.

Der Plan entspringt wirtschaftlichen Überlegungen. „Niederrhein“ besitzt zwei Hochöfen, von denen einer für die Versorgung der Hütte mit Roheisen ausreicht. Die ATH dagegen ist nicht in der Lage, ihren Roheisenbedarf selbst voll zu decken. Der Austausch wird ein besonders sinnfälliges Beispiel für die Koordinierung wirtschaftlicher Maßnahmen sein, die durch den gegenseitigen Interessengemeinschaftsvertrag zum Nutzen beider Betriebe ermöglicht wird.

15 km Fahrt auf dem Rhein

Der Transport von flüssigem Roheisen zu Schiff, wie er bei unserer Hütte eingeführt wird, ist erstmalig in der Welt. Bisher werden nur Bahntransporte durchgeführt, so u. a. zwischen „Niederrhein“ in Hochfeld und Hückingen. Aus betrieblichen Gründen hat die Deutsche Bundesbahn einen solchen Transport zwischen Hochfeld und Bruckhausen über

Oberhausen-West nicht genehmigen können.

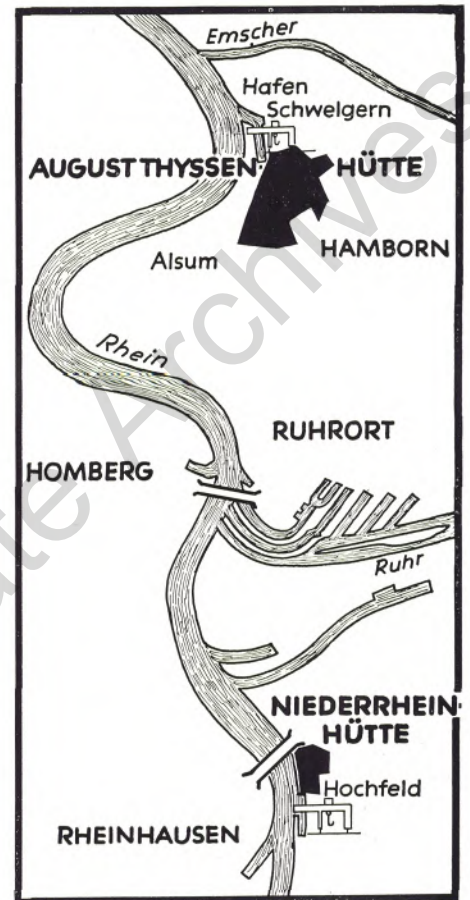
Das flüssige Roheisen wird zwischen Hochfeld und dem Hafen Schwelgern über eine Entfernung von 15 Kilometer auf dem Rhein schwimmen. In Schwelgern wird ein neuer großer Bockkran von 120 Tonnen Tragfähigkeit aufgestellt. „Niederrhein“ wird einen Gießkran, der nicht mehr benötigt wird, für den gleichen Zweck verwenden.

Die beiden Schiffe werden von der Werft Walsum der Gutehoffnungshütte AG Oberhausen-Sterkrade gebaut. Sie erhalten eine Länge über alles von 43 Meter, eine Breite über Spanten von 6,25 Meter und eine Seitenhöhe von 2,30 Meter. Bei 1,80 Meter Tiefgang, der beim Transport zu Tal mit gefüllten Roheisnpfannen erreicht wird, beträgt die Nutztragfähigkeit etwa 200 Tonnen, zu Berg mit leeren Pfannen und einer Last von rund 200 Tonnen Knüppel bei 2,10 Meter Tiefgang rund 280 Tonnen.

Die Schiffe werden vollständig elektrisch geschweißt. Sie haben sieben wasserdichte Querschotts und werden zur Erhöhung der Sicherheit eine Doppelhaut besitzen. Außerdem ist je ein durchlaufendes Längsschott im Bereich der Laderäume und der Pfannenräume vorgesehen. Beide gewährleisten eine ausreichende Längsfestigkeit für die auftretende außergewöhnliche Belastung.

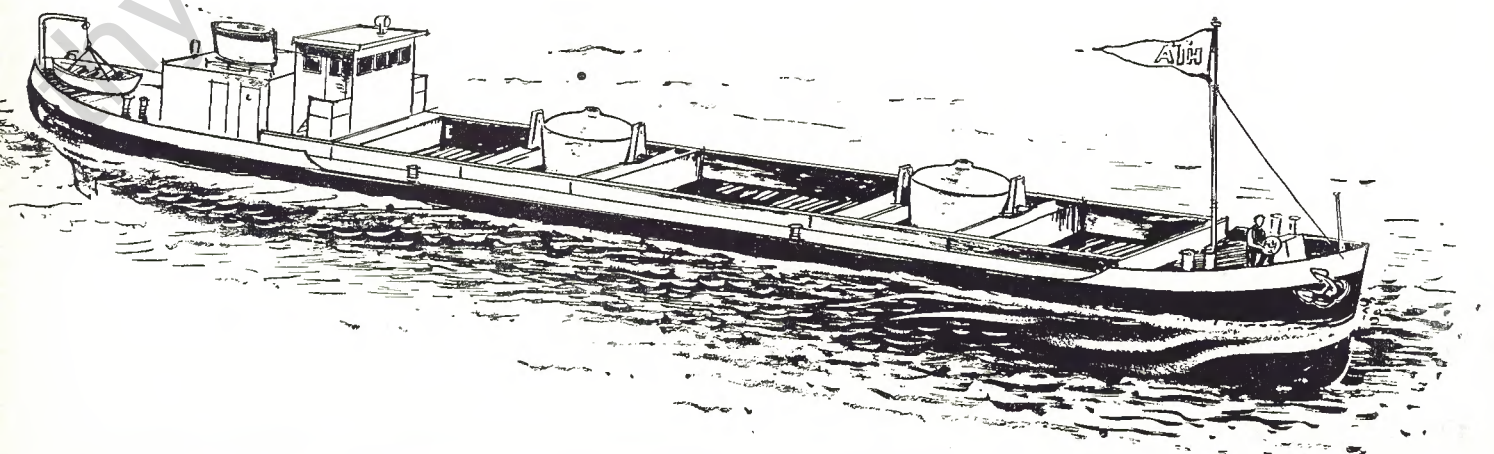
Pfannen von 85 Tonnen

Während man sonst für eine gleichmäßige Verteilung der Last sorgt, fällt durch den Transport der beiden Pfannen von je 35 Tonnen Eigengewicht und ihrer Last flüssigen Roh Eisens von rund 50 Tonnen eine



punktförmige Belastung von 85 Tonnen an.

Die Pfannen selbst hängen in Kippbolzen auf Ständern quer zur Fahrtrichtung des Schiffes und sind damit praktisch wie auf den Pfannenwagen gelagert, die im Hüttenbereich zum Transport zwischen Hochofen und Roheisenmischern benutzt werden. Die für den Schiffstransport zur Verwendung kommenden Pfannen sind Spezialkonstruktionen, die durch einen Deckel verschlossen und durch



ein verschiebbares Wellblechdach gegen Regen geschützt werden.

Die Pfannenräume der Schiffe erhalten am Boden sowie an den Quer- und Längsschotten eine Schamotte-Ausmauerung. Dadurch entsteht rund um die Pfanne ein großer gemauerter Bottich, der in der Lage ist, den Inhalt von 50 Tonnen Roheisen einer solchen Pfanne vollständig aufzunehmen, sollte es — etwa bei einer Havarie — zu einem Umstürzen der Pfanne kommen.

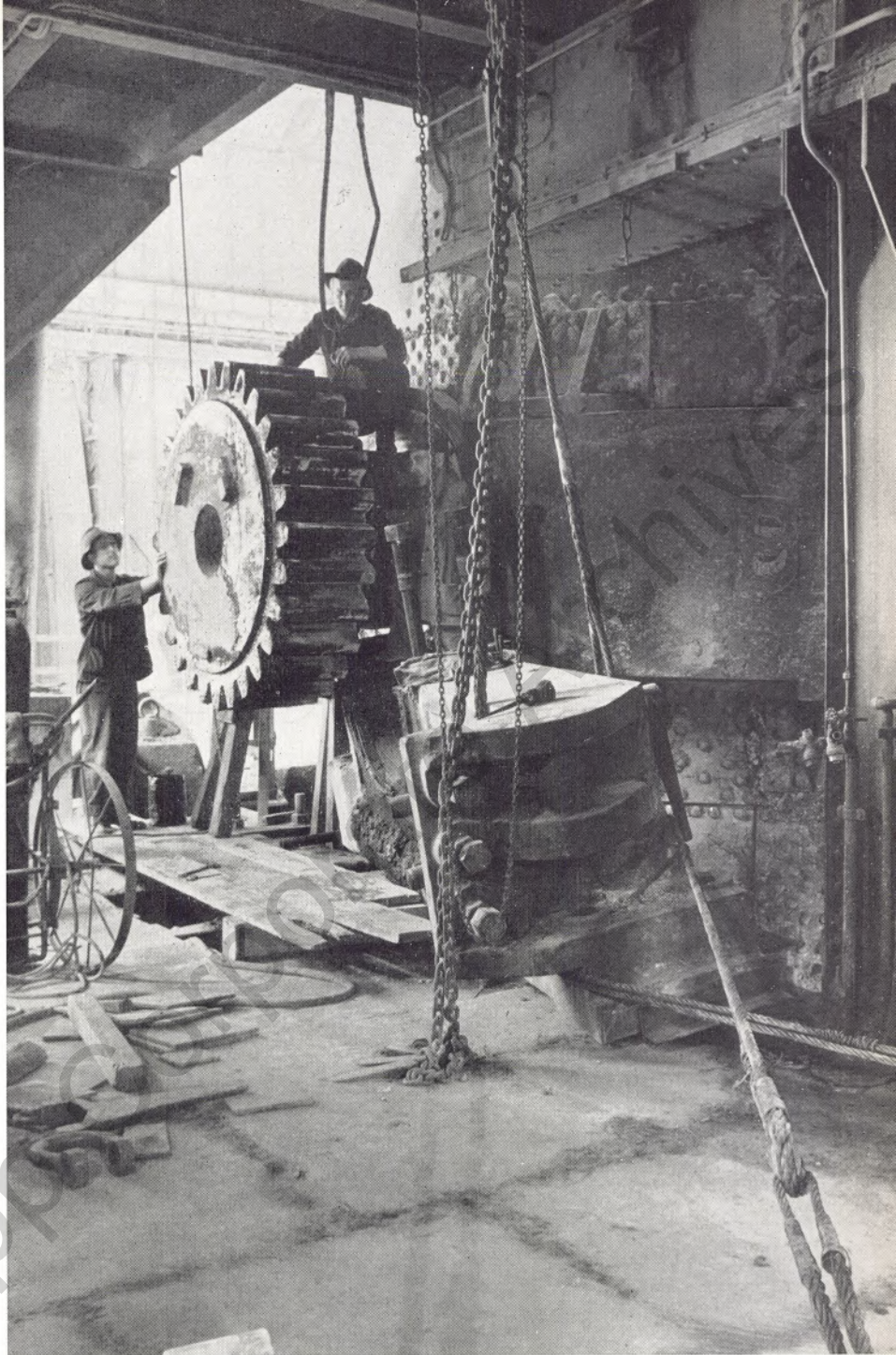
Mit Radar und Sprechfunk

Ein Dieselmotor von 240 PS Leistung wird den Motorschiffen eine Geschwindigkeit von 17 bis 18 Stundenkilometern verleihen und sie die 15 Kilometer lange Strecke zwischen Stromkilometer 790 und 775 zu Berg in zwei Stunden und zu Tal in etwa einer Stunde mit voller Last bewältigen lassen.

Von besonderem Wert wird der Einbau eines Radargerätes sein. Während Radar auf dem Rhein bisher nur versuchsweise, jedoch nicht im betrieblichen Dienst eingesetzt wurde, wird Radar auf den beiden Spezialschiffen der ATH erstmals in betriebsmäßiger Fahrt benutzt und Nachtfahrten sowie einen sicheren Verkehr auch bei Nebel ermöglichen. Außerdem werden die Schiffe mit Sprechfunk ausgerüstet.

Kein „Pfannenbär“ zu befürchten

Die Frage mag aufgeworfen werden, ob man das Roheisen nach der einstündigen Schiffsreise und nach dem Landtransport zum Roheisenmischer des SM-Werkes noch verwenden kann. Die Erfahrungen beim Bahntransport von flüssigem Eisen haben gezeigt, daß sich bei Wartezeiten bis zu vier Stunden kein „Pfannenbär“ bildete und daß selbst nach acht Stunden Wartezeit die Pfannen noch völlig entleert werden konnten. Hinzu kommt, daß diese Pfannen in Hochfeld, bevor sie gefüllt werden, durch ein Gasgebläse vorgewärmt werden, so daß das Eisen beim Abstich in eine gut temperierte Pfanne fließt. Von seiner Abstich-Temperatur, die bei 1400 Grad liegt, wird es nach dem Transport bei der Ankunft im SM-Werk der ATH kaum mehr als 120 Grad verloren haben. cbh



300-t-KONVERTER WURDE AUFGEBOCKT

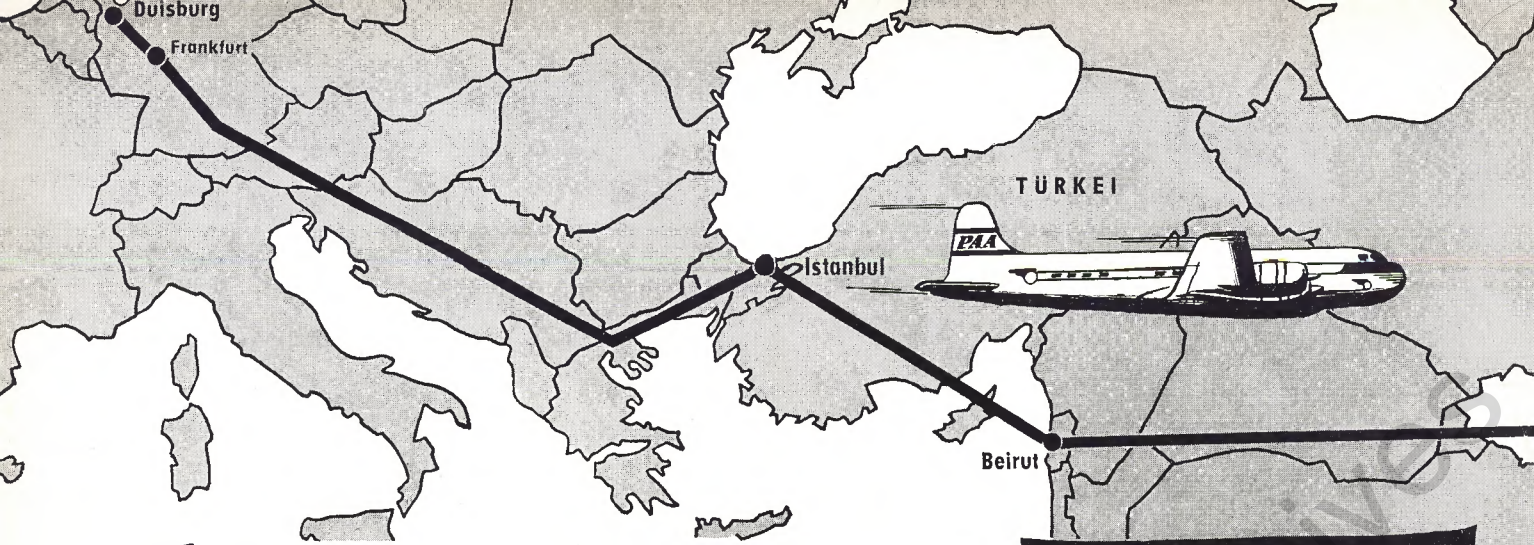
Im Thomaswerk unserer Hütte mußte kürzlich eine Reparatur an einem Konverter vorgenommen werden, wie sie nur sehr selten einmal notwendig wird. Am Konverter 5 waren die Lagerschalen aus Baumwoll-Hartgewebe zerbrochen, so daß sich die stählernen Tragzapfen des Konverters auf den Lagerbock gelegt hatten und die schwalbenschwanzförmigen Nuten im Lagerbock zum Einführen und Festhalten der Lagersegmente zerstört waren.

Der 300 Tonnen schwere Konverter mußte deshalb um einen Meter ge-

hoben und aufgebockt werden. Mitarbeiter des Maschinenbetriebes Thomaswerk konnten dann die notwendigen Reparaturarbeiten in einer ununterbrochenen Arbeit von vierzig Stunden durchführen.

Unser Bild zeigt die Vorarbeiter Müller und Wirth sowie den Maschinisten Jahnke bei der Reparatur auf der Konverterbühne. Im Vordergrund der Konverterlagerbock der Zahnstangenseite, wie er mit Kettenzügen, Greifzügen und elektrischen Winden unter dem Tragzapfen herausgezogen wird.

Nebenstehendes Bild:
Das „Eisen“-Schiff wird bald zum Bild des Rheinverkehrs zwischen Hochfeld und Schwelgern gehören



Abenteuer im Dienst:



GOA — kleiner Punkt im indischen Erdteil, der mit seinen 325 Millionen Einwohnern so groß ist wie Europa ohne Rußland. Nach Goa führte eine Studienreise den Leiter der Rohstoff-Abteilung unserer Hütte, Prokurist Theodor Bonsmann. Denn in dieser kleinen portugiesischen Kolonie an der Westküste Indiens, der sogenannten Malabarküste mit ihren regenschweren fruchtbaren Monsunwinden, besitzt die August Thyssen-Hütte gemeinsam mit einem italienischen Hüttenwerk Erzgruben. Auch goanesische Erze werden in den Hochöfen der ATH zu Roheisen erschmolzen.

Goa — wer kennt diesen Überrest der 450 Jahre währenden Herrschaft Portugals in Indien? Es hat eine lange, bewegte Geschichte. Bei Calicut, 500 Kilometer südlich von Goa,

Rohstoffeinkaufs-Chef flog 8000 km nach Indien — Goa-Erze für ATH



Tiefe Erlebnisse, ja Wunder und Abenteuer kann uns auch unsere heutige, oft als nüchtern geschmückte moderne Erde noch bieten. Man muß nur seine Augen und Ohren offen halten, dann offenbart sich manche meist unbeachtete Alltäglichkeit als ein interessantes Bindeglied zwischen uns und einer ganz anderen Welt. Vor allem die Geschäftsreisen ins Ausland geben dazu immer wieder Gelegenheit.

Nehmen wir beispielsweise einmal das Eisen-erz, dem der größte Teil des in unserer Hütte verarbeiteten Eisens und Stahls entstammt. Nur diejenigen, die sich auf ihrem Arbeitsplatz täglich damit beschäftigen, wissen um seine Herkunft. Die übrigen werden höchstens in kräftigen Worten ihren Ärger darüber ausdrücken, wenn sie an trockenen Sommertagen in der Nähe der Erzlagerplätze im Hafen Schwelgern und an der Sinteranlage durch rote oder schwarze

Staubwolken belastigt werden. Sie können natürlich nicht ahnen, daß einige Erze schon durch viele fremde Hände gegangen sind und einen Weg von vielen tausend Meilen zurücklegen mußten, um bei uns verhüttet zu werden.

Das seltsamste Erz ist zweifellos das indische Eisenerz. Im März dieses Jahres hatte ich Gelegenheit, den Weg dieses Erzes von seiner Gewinnungsstätte her zu verfolgen, und möchte nun der Reihe nach von meinen Erlebnissen berichten, die wahrhaftig nicht zu den Alltäglichkeiten gehören.

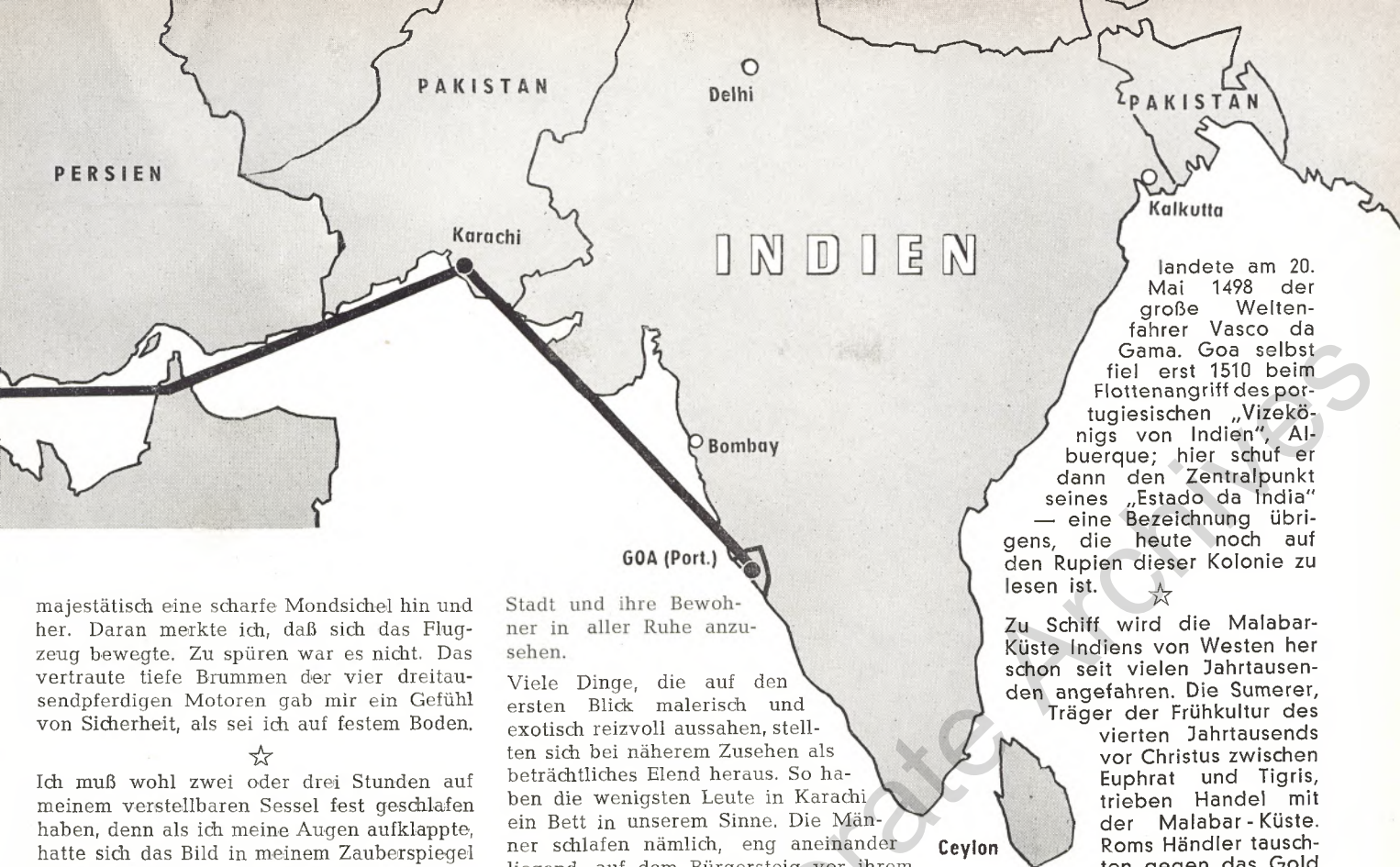


Eigentlich begann es noch recht normal, als ich in Düsseldorf-Lohausen trotz meines dicken Mantels fröstelnd ins Lufthansa-Flugzeug kletterte und zwei Stunden später in Frankfurt ganz fahrplanmäßig in eine Maschine der „Rund um die Welt“-Linie der PAA umsteigen mußte. Das Fliegen an sich brachte keine besondere Aufregung. Je länger der Flug dauerte, um so vertrauter wurde man mit den Eigentümlichkeiten der Maschine.

Nach Zwischenlandungen in Istanbul und Beirut war die längste Strecke von rund 3500 km von Beirut bis Karachi in neun Stunden zurückzulegen. Größtenteils war es Nacht. Als nach dem Abendessen das Licht in der Kabine ausgeschaltet wurde, erschien mir das Fenster wie ein Zauberspiegel, in dem die vom Mondschein angestrahlten Wolken unter uns wie weiche Federbetten aussahen. Darüber ein unbeschreiblich klarer Sternenhimmel, als hätte man viele kleine blitzende Glasperlen auf dunkelblauen Samt gelegt. Und mitten dazwischen spazierte

Auf dem Wege nach Indien: Zwischenplatz Istanbul mit Blick auf das Goldene Horn





majestätisch eine scharfe Mondsichel hin und her. Daran merkte ich, daß sich das Flugzeug bewegte. Zu spüren war es nicht. Das vertraute tiefe Brummen der vier dreitausendpferdigen Motoren gab mir ein Gefühl von Sicherheit, als sei ich auf festem Boden.



Ich muß wohl zwei oder drei Stunden auf meinem verstellbaren Sessel fest geschlafen haben, denn als ich meine Augen aufklappte, hatte sich das Bild in meinem Zauberspiegel völlig verändert. Wolkenkissen und Samthimmel waren verschwunden, dafür tauchten die ersten vorwitzig über den Horizont spritzenden Sonnenstrahlen das Flugzeug in ein unwirkliches rosafarbenes Licht. Ein zart-blauer Himmel spannte sich über die in graugrünem Dunst noch schlafende Erde.

Mein kleiner Atlas sagte mir, daß wir uns wohl über der persischen Meeresküste befinden müßten. Und richtig, als es auf der Erde etwas heller geworden war, konnte man die ans Meer grenzende gelbe Wüste sehr deutlich vom blauen Wasser des Persischen Golfs unterscheiden. Dörfer und Städte gab es aber nicht zu sehen; so unendlich menschenleere Flächen gibt es noch auf dieser Welt.

Ziemlich plötzlich senkte sich das Flugzeug, als auf dem gelben Land einzelne Bäume, vereinzelte Häuser und kurz darauf unvermittelt eine große Stadt sichtbar wurden. Wir landeten in Karachi, der Hauptstadt Pakistans. Unerträglich schwül erschien mir beim Aussteigen die Luft mit ihrer Temperatur von 30 Grad; denn 24 Stunden zuvor hatte ich in Düsseldorf noch ganz schön gefroren. Am liebsten wäre ich sofort in ein kühles Bad gesprungen, aber zunächst mußte ich mich wie alle Reisenden buchstäblich im Schweiß meines Angesichtes den langwierigen Paß-, Devisen-, Zoll- und Gesundheitskontrollen unterziehen. Die Gesundheitsprüfung ist für ein Land, das noch mit mancherlei Seuchen zu kämpfen hat, besonders wichtig.



Das Anschluß-Flugzeug, das mich von Karachi zu der kleinen portugiesischen Kolonie Goa bringen sollte, ließ leider einige Tage auf sich warten. Einen Grund hierfür konnte mir niemand angeben, weil gerade ein großer Telegraphenarbeiter-Streik herrschte, der alle Telefonverbindungen lahmlegte. Darum hatte ich Zeit, mir die

Stadt und ihre Bewohner in aller Ruhe anzusehen.

Viele Dinge, die auf den ersten Blick malerisch und exotisch reizvoll aussahen, stellten sich bei näherem Zusehen als beträchtliches Elend heraus. So haben die wenigsten Leute in Karachi ein Bett in unserem Sinne. Die Männer schlafen nämlich, eng aneinander liegend, auf dem Bürgersteig vor ihrem Haus. Die Frauen und Kinder legen sich nachts auf den Fußboden der Räume im Innern der Häuser. Wie viele Menschen in die Zimmer gehörten, konnte ich nicht feststellen. Es muß aber eine große Anzahl sein. An den vielen Kellnern in meinem

Zaungäste am Flughafen Diu in Portugiesisch-Goa



landete am 20. Mai 1498 der große Weltentfahrer Vasco da Gama. Goa selbst fiel erst 1510 beim Flottenangriff des portugiesischen „Vizekönigs von Indien“, Albuquerque; hier schuf er dann den Zentralpunkt seines „Estado da India“ — eine Bezeichnung übrigens, die heute noch auf den Rupien dieser Kolonie zu lesen ist.



Zu Schiff wird die Malabar-Küste Indiens von Westen her schon seit vielen Jahrtausenden angefahren. Die Sumerer, Träger der Fröhenkultur des vierten Jahrtausends vor Christus zwischen Euphrat und Tigris, trieben Handel mit der Malabar-Küste. Roms Händler tauschten gegen das Gold

des Westens Pfeffer, Drogen und Farbstoffe Malabars, Edelsteine, Perlen und Diamanten Indiens, Seide aus China sowie Rosinen, Hanf und Sandelholz.

Lange Zeit war Indien das Land, das den besten Stahl zu produzieren verstand. Indischer Stahl war das Rohmaterial, das in Damaskus zu den weltberühmten Damaszener Klingen verarbeitet wurde, bis der Mongolen-Khan Timur die Waffenschmiede nach der Eroberung von Damaskus verschleppen ließ.

Timur eroberte Indien im Jahre 1398. Genau ein Jahrhundert nach ihm kamen die Portugiesen. Auf die Frage des einheimischen Radjah, was er an diesen fernen Gestaden suche, gab der Conquistador die bezeichnende Antwort: „Pfeffer und Seelen.“ Mit den Portugiesen begann eine zweite christliche Missions-epoche Indiens, von deren Wirken Goa heute noch großartige Beispiele besitzt. Goas Kathedrale birgt als kostbarsten Schatz das Grab Franz Xavers, der 1552 starb,

Heute ist Goa für Europa ein wichtiger Lieferant von Eisenerzen geworden. Hier liegt das Erz buchstäblich, wie Prokurist Bonsmann in seinem Beitrag berichtet, auf der Straße. Der ganze Kontinent Indien besitzt Erzvorkommen mit 60 Prozent Eisengehalt in Höhe von mutmaßlich rund 20 Milliarden Tonnen, von denen etwa die Hälfte nachgewiesen sind. (Die Bundesrepublik zum Vergleich dazu



Wasser ist der Lebensquell für den Kontinent Indien. Eine Wasserträgerin am Brunnen

besitzt nur 800 Millionen Tonnen Eisenerzvorräte mit 32 Prozent Fe-Gehalt.) Deutschland führte im Jahre 1955 590 000 Tonnen Eisenerze allein aus Goa ein, das sind etwa 5 Prozent der gesamten Erzeinfuhren der Bundesrepublik.

Jahr für Jahr gehen im Sommer von Port Sudan am Roten Meer heute noch arabische Dhaus, mit hohem Bug und reichverziertem breiten Heck wie mittelalterliche Karavellen anzusehen, nach Indien in See. Im Spätherbst jagen sie dann vor dem Nordost-Monsun nach Afrika zurück. Ihre Nakoudas, die Kapitäne, haben nie etwas von Sextanten gehört, den Kompaß benutzen sie nicht, obwohl er ihnen bekannt ist. Sie wissen seit Generationen, wo Indien liegt und wo sie sich gerade auf See befinden. „Ana baref“ — ich weiß es eben — sagen sie.

Der moderne Kaufmann fliegt dagegen mit dem schnellen Flugzeug — 6500 Kilometer von Europa nach Karachi, zunächst sorgsam um die Länder des Ostblocks herum mit einer Zwischenlandung in Istanbul bis Beirut und dann von dort im fast neunstündigen Non-stop-Flug die mehr als dreitausend Kilometer lange Strecke über die arabischen Staaten und über den Persischen Golf nach Karachi, der Hauptstadt Pakistans. Von dort sind es weitere 1600 Kilometer bis Goa — dorthin, wo der Pfeffer wächst und das Erz den Boden rot färbt. cbh

Hotel bewunderte ich nicht nur ihre prachtvolle Kleidung, die aus einem langen weißen Gewand mit grüner Schärpe und einem hohen Turban bestand, sondern auch ihre Ausdauer, mit der sie immer wieder nach meiner Zimmernummer fragten, obwohl ich sie ihnen oft genug aufgeschrieben hatte.

Hinter das Geheimnis kam ich erst später durch einen Taxifahrer, der mir die Sehenswürdigkeiten der Stadt gezeigt und mit vielen Worten beschrieben hatte. Er stockte nämlich, als ich ihm auf einem engbedruckten Prospekt ein weiteres Gebäude zeigte, wo er mich hinfahren sollte. Daher stellte ich ihm die für unsere Begriffe dumme und sogar beleidigende Frage: „Do you know writing and reading?“ Nein, er konnte es nicht; auch die Kellner konnten nicht lesen und schreiben. Im Verhältnis zur Bevölkerungszahl gibt es nämlich noch viel zu wenig Schulen. Trotz eifrigen Bemühens von staatlichen und überstaatlichen Stellen wird es sicherlich noch Jahrzehnte dauern, bis die gesamte Bevölkerung ein Grundwissen besitzt, das wir für selbstverständlich halten.



Nach dreitägigem Warten erhielt ich endlich den Bescheid, daß ich mich zum Weiterflug um 1 Uhr mittags auf dem Flugplatz einzufinden hätte. Das hastig verschlungene Mittagessen dampfte in meinem Magen sicher noch, als ich dort eintraf, pünktlich und komplett. Das Flugzeug war auch da, aber nicht komplett. Man bastelte an der zweimotorigen Maschine noch herum. Mal klopfen die braunen Männer mit ihrem dicken Hammer an den einen, mal an den anderen Motor. Jedesmal schüttelte der Flugkapitän mit dem Kopf. Erst als ein sehr kleiner, aber wahrscheinlich sehr kluger Mann mit einer großen Kiste angerückt kam

und an einer ganz anderen Stelle des Flugzeugs herumgeschraubt hatte, war die Flugzeugbesatzung zufrieden.

Um 5 Uhr nachmittags durften die zwanzig ungeduldig wartenden Passagiere endlich einsteigen. Obwohl das Mittagessen in meinem Magen jetzt wohl nicht mehr dampfte, hatte ich kein sehr gutes Gefühl. Aber ich dachte bei mir, daß ein frisch repariertes Flugzeug vielleicht doch ganz manierlich fliegen kann. Und das tat es auch, sogar mit ziemlicher Ausdauer.



Für die 1200 km lange Strecke von Karachi nach meinem Zielort Goa war eine Flugdauer von vier Stunden veranschlagt worden. In meinem diesmal etwas kleineren Kabinenfenster sah ich den Sonnenball mit einem herrlichen Farbenspiel im Indischen Ozean versinken. Nach überraschend kurzer Dämmerung spazierte wieder der Mond durch das Fenster, jetzt aber nicht mehr als die bekannte Sichel, sondern er lag waagrecht wie ein Kahn im Wasser, geschmückt von einem dicht dabei stehenden sehr hell funkelnden Stern.

Wir waren schon beinahe 4 Stunden in der Luft und mußten bald am Ziel sein, da spazierte der gute Mond zum gegenüberliegenden Kabinenfenster. Ich überlegte gerade noch, warum das so wäre, da flüsterte mir der Flugkapitän, der unversehens aus seiner Führerkabine von vorn zu mir als dem Passagier auf dem letzten Sitz gekommen war, etwas ins Ohr. Es bedeutete soviel wie: „Wir können nicht landen. Sandsturm, böige Bodenwinde von 70 Stundenkilometern, Flugplatz-Beleuchtung unsicher, nur offene Öllämpchen. Kehren zurück nach Karachi.“

Jetzt knurrte mein malträtiert Magen aber laut und vernehmlich. Er hatte regelrecht Hunger; denn die Besatzung hatte vergessen, vor dem Start die Verpflegung ins Flugzeug einzuladen. Dafür war aber Gottseidank genügend Benzin da. Nach etwa sieben Stunden Flug landeten wir um Mitternacht genau an der gleichen Stelle, an der wir schon mittags gewartet hatten.



Am anderen Tag wurde das Experiment wiederholt. Diesmal mit Erfolg. Auf dem Flugplatz von Goa hatte sich eine große Menschenmenge eingefunden. Die Landung eines Flugzeugs bedeutet eine Attraktion, denn der Luftweg ist die einzige schnelle Verbindung der Kolonie Goa mit der übrigen Welt in bezug auf Personen und Briefe. Der Landweg ist nämlich durch die indische Regierung seit dem Herbst 1955 abgeriegelt, weil Indien hofft, durch diese Blockade das kleine portugiesische Besitztum gewaltlos in seine Hände zu bekommen. Wer das Land mit seiner freundlichen Bevölkerung, der durch viele Flußläufe hervorgerufenen üppigen tropischen Vegetation und seinem gut ausgebauten Straßennetz kennt, kann verstehen, daß Portugal dieses kleine Paradies nicht so ohne weiteres hergeben will. Ich hatte keineswegs den Eindruck einer belagerten Festung. Die Auslagen der Geschäfte boten alles, was man zum Lebensunterhalt braucht, darunter auch viele deutsche Waren, z. B. Wicküler-Bier in Flaschen, Agfa-Filme und Volkswagen.

(Der zweite Teil folgt im nächsten Heft.)

Modellschreinerei — seit Gründung der Thyssen-Hütte

Ein kleiner, aber wichtiger Nebenbetrieb der Hütte

Eisen und Stahl geben auf der Hütte den Ton an. Trotzdem spielt das Holz eine sehr beachtliche Rolle. Wo gebaut wird, ist nach wie vor Holz erforderlich — wenn auch vielfach nur als Hilfsmittel, zum Beispiel bei Bauvorhaben oder im Gießereiwesen zur Anfertigung von maßgenauesten Modellen. Mit Holz arbeitet vor allem unsere Modellschreinerei, die seit den Tagen der Gründung zur ATH gehört. Ihre Modelle werden aus dem geeignetsten, besonders ausgewählten, wasserfesten und formbeständigsten Holz gefertigt.



Sorgfältig wird jede Arbeit an Hand der Zeichnung besprochen. Rechts Meister Heinrich Neumann, in der Mitte Modellschreiner Eduard Ellerik, links der Vorarbeiter August Marsch, der im Juni 65 Jahre alt wurde. Marsch gedenkt am Jahresende in den wohlverdienten Ruhestand überzuwechseln. Er ist seit 44 Jahren auf der Hütte, arbeitete aber schon vorher mit Meister Neumann, damals beide junge Schreiner, in Mülheim zusammen

Die ATH ist kein Gußstahlwerk, in dem größere und größte Maschinenteile aus Stahl in Formen gegossen werden, die vorher das Holzmodell in den Formsand eingepreßt hat. Umso eigentümlicher ist es, daß die Modellschreinerei zu den ältesten Nebenbetrieben auf unserem Werk gehört. Zu den ersten, die 1890/91, also zu Beginn der Bauzeit, in Bruckhausen zur damaligen „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“ stießen und hier die Arbeit aufnahmen, gehörte eine Zimmererkolonie, zählten Schreiner und Modellschreiner. Das liegt ja in der Natur der Sache, denn zunächst mußte gebaut werden.

Wenn Not am Mann war ...

Obwohl auch damals August Thyssen nicht daran dachte, einen Gießereibetrieb einzurichten, hielt er eine Modellschreinerei für

Beim Messen mit dem Taster oder Rundzirkel an einem Druckmutter-Modell. Da kommt es auf höchste Maßgenauigkeit an. Kontrolleur Heinrich Hondelmann (rechts) ist seit 43 Jahren in der Modellschreinerei tätig, und auch Modellschreiner Ernst Bergstein gehört zu den erfahrenen Fachleuten



wichtig. Im alten Martinwerk I wurde zwar eine Möglichkeit geschaffen, Stahlgußteile zu gießen; das reichte aber nicht aus, auch nur den notwendigsten Bedarf zu decken, schon gar nicht wenn es sich um Graugußteile handelte. Ebenso wurde auch eine kleine Gelbgießerei eingerichtet, die einen Teil der benötigten Walzenlager, Büchsen und Lagerschalen gießen konnte. Auch mit benachbarten Gießereien hatte August Thyssen deshalb gute Beziehungen angeknüpft.

Wenn in den Betrieben, die sich damals alle im Aufbau und in den Anfängen einer Produktion befanden, bei Brüchen oder bei sonstigem schnellen Bedarf Ersatzteile benötigt wurden, kam es auf höchstes Tempo an. Mit dem nach der Zeichnung, Skizze oder Bruchstück angefertigten Modell ging es — seinerzeit selbstverständlich noch mit der Pferde- oder Handkarre im wahren „Schweinsgalopp“ — zur nächsterreichbaren und arbeitsbereiten Gießerei. So wurde der Schaden schnellstens behoben. Darauf ist es zurückzuführen, daß die ATH immer über eine leistungsfähige Modellschreinerei für den eigenen Bedarf verfügte.

Meister Neumann seit 44 Jahren bei der ATH

Die „Modellschreinerei“ war der Sammelbegriff für die damalige Belegschaft des Betriebes, der der masch.-technischen Abteilung angegliedert war. Die Belegschaftsstärke schwankte zwischen 40 und 50 Mann. Schreiner und Zimmerer standen für alle anfallenden Arbeiten in Büros und Betrieb zur Verfügung. 1912 kam Meister Heinrich Neumann in die Modellschreinerei der ATH, seit 1922 leitet er sie als Meister. Eine große Anzahl Gesellen und Lehrlinge sind durch seine Schule gegangen; die heute hier noch beschäftigten Modellschreiner sind fast ohne Ausnahme seine früheren Lehrlinge.

Als Meister Neumann vor 44 Jahren seinen Dienst antrat, gehörte zur Hütte eine neu eingerichtete Grauguß-Gießerei, der sich später auf dem Eisenbahngelände hinter Tor 2 eine Stahlgießerei anschloß. Die Hallen stehen heute zur Verfügung der Werkstätten für Bergbau- und Hüttenbedarf. In dem Gebäude, das als Modellschreinerei und Holzlager vorgesehen war, ist seit einigen Jahren die Lehrwerkstatt untergebracht.



Hier kommt es auf Bruchteile von Millimetern an. Modelldrechsler Ewald Spickermann ist an der Drechselbank daher auch mit höchster Konzentration bei der Sache

Was alles verlangt wurde

In der Gießerei wurden damals alle notwendigen Abgüsse hergestellt, deren Modelle ausschließlich von uns hergestellt wurden: Lagerrahmen, Zahn- und Laufräder, Plattenbeläge, Walzenständer, Vorgelege-Lagerblöcke, Rohrkrümmer, Spindeln, Muffen, Räderkasten, Kupplungen usw. Bei der Gründung der Vereinigten Stahlwerke 1926 wurde nach und nach der Betrieb eingestellt; nur eine Gelbgießerei ist bis heute verblieben, die den normalen Bedarf an Rotguß deckt.

1932 wurde die Modellschreinerei mit der seit 1899 bestehenden Bauschreinerei zusammengelegt und dabei gleichzeitig der Bauabteilung angeschlossen. Beide Nebenbetriebe waren durch den seinerzeitigen Konjunktur-Rückgang auch belegschaftsschwach geworden. Die Bauschreiner erwiesen sich, wie das heute noch der Fall ist, bei dem ansteigenden Bedarf an Werks- und Büroeinrichtungen als in ihrem Fach vielseitig ausgebildete Arbeitskräfte.

März 1954 verlagerte sich der Betrieb, der jahrzehntelang auf dem Gelände der jetzigen Breitbandstraße beheimatet war, mit Werkstatt und Lager in zwei eigens für diesen Zweck errichtete Gebäude in der Nähe von Tor 6 links vor dem Tunnel zum „Bundeshaus“.

Die handwerkliche Atmosphäre

Es stimmt nicht, daß es eine echte handwerkliche Werkstatt-Atmosphäre in den großen Industriewerken nicht geben kann. Hier, in dem großen hellen Raum der Bau- und Modellschreinerei duftet es angenehm nach Holz, beinahe nach Wald. „Ja, auch das ist Hüttenluft“, quitiert schmunzelnd Meister Neumann unser Schnuppern. „Und in solcher Atmosphäre“, fügt er hinzu, „da entfalten sich auch am besten handwerklicher Sinn und

handwerkliche Fähigkeiten, sowie die persönliche Einstellung zu dem Werkstück, das eine bestimmte Form erhalten soll.“

Die eine Werkstattseite gehört den Schreibern, Türen, Rahmen, Schränke, Leisten und viele andere Gegenstände entstehen unter ihren geschickten Händen.

Bunter ist das Bild auf der anderen Werkstattseite, einmal schon wegen der Vielfalt der Modellformen, dieser Modelle für Laufräder, für Einflußrinnen, Trommelzahnäder für Krane, für Spindeln, Druckmutter, Muffen und Lager sowie Antriebsböcke. Dann bringt der Modell-Lack, der das Holz völlig wasserfest einkleidet und zugleich anzeigt, ob das Modell etwa für Rot- oder Stahlguß bestimmt ist, die bunten Tupfen in das Bild. Das leuchtende Rot herrscht vor.

Freilich stehen hier für die Holzbearbeitung moderne, elektrisch betriebene Maschinen, selbst ein kleiner Kran für die Holz- und Modelltransporte zur Verfügung. Aber ein erheblicher Teil der Arbeit ist doch rein handwerklicher Natur. Sorgfältig werden die Zeichnungen studiert, die von den Maschinenabteilungen und von der Neubauabteilung zur exakten Ausführung an sie hereinkommen. Dann werden auf Sperrholz- oder Faserplatten in der Originalgröße des gewünschten Modells die Aufrisse angelegt, die genauen Maße markiert und der zweckmäßigste Aufbau des Modells überlegt.

Nachwuchs sehr interessiert

Der Modellschreiner muß nach kompliziertesten Zeichnungen arbeiten können. Und wenn dann das Modell seiner endgültigen Form mit den genauen Maßen entgegenwächst, kommt er mit der Maschine allein nicht aus. Da wird geleimt und gehobelt, Stech- und Hohlisen müssen geschickt geführt werden, bis Körper, Flächen und Hohlräume haargenau auf die Zeichnung des Konstrukteurs zumodelliert sind.

Holz ist nicht schwer, aber es verlangt behutsame Behandlung beim Transport in der Modellschreinerei. Am Kran besorgt das mit geübter Hand Modellschreiner Erwin Winkelmann



Zu einer solchen handwerklichen Tätigkeit, die den Modellschreiner zu einem wichtigen und engen Mitarbeiter von Konstrukteur und Gießereifachmann stempeln, gehören ein wacher Sinn und eine starke Neigung. Meister Neumann kann sich über beide Eigenschaften bei seinen Schreibern nicht beklagen, auch nicht über das Interesse des Nachwuchses. Unter den 45 Angehörigen der Werkstatt, die sich je zur Hälfte auf Schreinerei und Modellschreinerei verteilen, sind ein Schreinerlehrling und sechs Jungen, die sich der Modellschreinerei mit Begeisterung verschrieben haben.

Es wird größter Wert auf eine sorgfältige und vielseitige Ausbildung gelegt. Da die Fertigkeit in der Holzbearbeitung und konstruktives Denken allein nicht ausreichen, ist vorgesehen, die Lehrlinge durch Besuche in Gießereien auch mit den Vorgängen in der Gießerei-Praxis vertraut zu machen.

Alle Modelle registriert

Die Modellschreinerei stellt selbstverständlich nicht die Modelle für die großen, von den Maschinenbaufirmen an die ATH gelieferten Anlagen her. In der Hauptsache arbeitet sie für die Elektro- und Maschinenbetriebe, die Werkstätten, aber auch für die Produktionsbetriebe. Nach den Modellen wird Rotguß in der eigenen Gelbgießerei gegossen, oder sie werden bei Aufträgen der Hütte zur Verwendung an Gießereien geliefert. Von dort kehren sie nach dem Gebrauch zurück, werden sorgfältig registriert und im Modellager aufbewahrt. Denn ein Modell kann eine sehr lange Lebensdauer haben und immer wieder Verwendung finden, wenn der gleiche Gegenstand gegossen werden muß.

Holz von vielen Bäumen

Wer tagaus, tagein mit dem Holz umzugehen hat, weiß natürlich um das Holz in seinen Arten und Eigenschaften gründlich Bescheid. Bohnenstapel reiht sich an Bohnenstapel in der Lagerhalle neben der Werkstatt und im Freien. Hier in der Halle duftet es buchstäblich nach Mischwald. Da sind Kiefern, die das bevorzugteste Modellholz liefern, Erlen und Eichen, und man findet sogar die selten werdende Ulme.

Hier werden in großen Umrissen die für die einzelnen Modelle benötigten Holzteile herausgeschnitten. Anfang und Ende liegen

Im Lager sind die Modelle sorgfältig aufbewahrt und registriert. Mit einem Griff hat Modellschreiner Hans Jackmuth, der im Frühjahr die Gesellenprüfung mit „Gut“ bestand, und dessen Großvater schon Anfangs der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts zu den ersten Zimmerleuten auf der Hütte gehörte, das gewünschte Modell bei Anforderung sofort zur Hand



Die Lehrlinge Werner Michel (mit Brille) und Herbert Denninghoff, beide im April 1956 eingetreten, sind für den erwähnten Beruf begeistert. Am Modell eines Trommelzahnades für einen Kran bei der Nachprüfung der Maße mit Modellschreiner Günther Hojka, der ihnen die notwendigen Griffe zeigt

hier dicht beieinander. Denn in den Raum der Lagerhalle teilen sich die Stöße mit den in dicke Bohnen gesägten Stämme und die Eisengestelle mit den gelagerten Modellen.

Die Drachenschaukel

Abseits vom Kern und vom Lärm des Hüttenbetriebes mit den Hochöfen, Konvertern und Walzstraßen wickelt sich das handwerkliche Schaffen in der Bau- und Modelltischlerei stiller, darum jedoch nicht weniger emsig ab. Das gehört zum Wesen eines solchen Betriebes, der übrigens jetzt auch einmal an die Öffentlichkeit getreten ist. Bei den aus Holz geformten Spielgeräten des neuen Kinderspielplatzes „Eickelkamp“, vor allem bei dem Rohmodell der „Drachenschaukel“, haben unsere Modellschreiner mit Lust und Liebe sowie großem Geschick mitgewirkt.

Als wir nach dem Aufenthalt bei ihnen draußen im Gelände wieder die „echte“ Hüttenluft atmen, kann sie eine ganze Weile den noch haftenden Wohlgeruch des Kiefernholzes nicht verdrängen. Ein Beweis dafür, daß es auch in der Werkstatt noch den Atem des Waldes ausströmt. „Für uns, und wir sind ja auch Hüttenleute“, sagte Meister Neumann, „ist das Holz lebendiger Werkstoff.“

Tr.

Die Werkzeugzeitung bittet die Leser um ihre Meinung zum Preisausschreiben

Die Werkzeugzeitung hatte im Frühjahr zu einem ersten Preisausschreiben aufgefordert. Belegschaftsmitglieder sollten selbst aus ihren Erlebnissen auf der ATH berichten. Die Beteiligung war erfreulich gut. Zahlreiche schöne Beiträge liegen der Redaktion vor, die wert sind, der ganzen Belegschaft bekanntgemacht zu werden. Die Belegschaft soll nun selbst sagen, welche Arbeiten sie für die besten hält. Jeder soll seine Meinung sagen, welche Beiträge, die wir in diesem und einigen der nächsten Hefte abdrucken werden, ihm am besten gefallen haben. Nicht bereits sofort schreiben, sondern erst dann, wenn alle veröffentlichungsreifen

Einsendungen abgedruckt sind und ausdrücklich dazu aufgefordert wird, zu den Beiträgen Stellung zu nehmen. Damit jeder völlig unvoreingenommen an die Wertung der Beiträge herangehen kann, werden sämtliche Einsendungen zunächst anonym, also ohne den Namen und den Betrieb bzw. die Abteilung des Verfassers veröffentlicht. Wir beginnen heute mit drei Beiträgen. Ausdrücklich möchten wir darauf aufmerksam machen, daß in der Reihenfolge des Abdrucks keine Wertung zu sehen ist; sie erfolgt ausschließlich unter redaktionellen Gesichtspunkten.

Zwei Neger kamen aus dem Kabelkanal

Es war am 9. Februar. Entgegen unserer sonstigen Beschäftigung in der Werkstatt EB I, waren wir schon früh am Morgen in das Labyrinth der Kabelkanäle, die sich kreuz und quer durch das Werk ziehen, gegangen, um ein Kabel zur neuen Kläranlage zu legen.

Etwa gegen zehn Uhr war es fast geschafft — fast, wenn nichts dazwischen gekommen wäre. Wir waren noch etwa fünf Meter von einem Kokskorb entfernt, der dort stand, um einen Wassersammler der Preßluftleitung vor dem Einfrieren zu schützen. Eine 1/2-Zoll-Preßluftleitung, die von dort senkrecht abzweigte, hing gerade an der Stelle, an der unser Kabel vorbei mußte.

Durch das dauernde Vorbeischieben am Rohr war dieses schon arg verbogen. Plötzlich stoppte das Kabel, es entstand ein Ruck und uns allen fuhr der Schreck in die Glieder. In dem gleichen Augenblick wurde es auch stockdunkel im Kanal. Es zischte so laut, daß es unmöglich war, uns zu verständigen.

Wir ließen das Kabel fallen und liefen erst ein Stück zurück, um aus dem Staub heraus—zu—kommen, der die Dunkelheit verursacht hatte. Keiner wußte, was passiert war. Einer rief: „Eine Gasleitung ist geplatzt!“ Ein anderer meinte, es sei ein Wasserrohr. So gingen die Rufer hin und her. Schon war auch hier die Luft mit Staub gefüllt.

Ich vermißte einen meiner Kollegen und versuchte nun mit zwei anderen Kollegen, indem wir uns ein Tuch vor Mund und Nase hielten, die Stelle zu erreichen, von der der Lärm kam. Die elektrische Beleuchtung war nur aus unmittelbarer Nähe zu sehen. So tasteten wir uns durch das Dunkel vorwärts, bis wir vor dem Koksofen standen. Nun sahen wir, was passiert war. Das angebrochene Preßluftrohr war durch das Kabel ganz abgerissen worden, und die Luft blies genau in den Koksofen, der dadurch hellrot glühte.

Inzwischen kam schon mein Kollege aus der anderen Richtung, der mich ebenfalls suchte. Mit vereinten Kräften zogen wir das schwere Kabel aus der Nähe des Ofens, um ein Verbrennen durch die immer größer werdende Hitze zu verhindern.

Froh darüber, daß keiner von uns verletzt war, liefen wir, so schnell es ging, zu einem Aufstieg, um endlich frische Luft zu schöpfen. Draußen erwarteten uns schon die anderen Kollegen. Als sie uns erblickten, brachen sie in lautes Lachen aus. Wir sahen uns an und wußten warum, denn wir sahen aus wie Neger, was durch den frischen Schnee besonders hervorgehoben wurde. Eine dicke Staubschicht bedeckte uns von oben bis unten. Wir reinigten uns so gut es ging und gingen zur Werkstatt zurück. Jetzt mußte erst das Rohr repariert werden, bevor wir unsere Arbeit fortsetzen konnten.

Das Kinderkarussell

Waren Sie schon einmal bewußt ein Kind? Lachen Sie nicht über diese Frage. Viele von Ihnen haben doch bestimmt schon einmal mit ihren Kindern gespielt und wurden unwillkürlich wieder selber zum Kinde. Sehen Sie, nun kommen wir der Sache bereits näher.

Wer hat nicht schon die Kinderspielgeräte gesehen, die Wochen an der Werkküche standen, leuchtend rot, aber noch einsam und stumm. Immer wenn ich an diesen Geräten vorbeikam, hörte ich im Geist das Juchzen der Kleinen, sah kleine flinke Hände das Karussell drehen.

Stets und ständig zog mich dieses rote Etwas auf meinem täglichen Gang an.

Oftmals ertappte ich mich bei dem Wunsch, einmal eine Runde zu drehen. Doch wenn man schon „groß“ ist und dazu Familie besitzt, geht das doch schlecht; oder sind Sie anderer Meinung? Der Wunsch wurde dennoch zur Wirklichkeit. Ein Arbeitsauftrag führte uns in die Nähe der Küche. Es erging den Kollegen nicht besser als mir. Auch sie wurden von den Kinderspielgeräten angezogen. Alles wurde begutachtet, ein Urteil über die Bauweise abgegeben; dann wurde über die Belastung gesprochen und zum Schluß über die Handhabung des Karussells.

Nun mußten wir als Familienväter doch auch wissen, ob es für unsere Kleinen nicht gefährlich sei, wenn sie sich darauf tummeln. Jetzt hatten wir großen Kinder also genügend Gründe gefunden und saßen in Sekundenschnelle auf den Sitzen. Ab ging die Fahrt, schneller und schneller drehte sich das Karussell, von harten Händen angetrieben. Mit blanken Augen wurden Männer wieder zu Kindern. Dort, wo das Lied der Arbeit klingt, zwischen surrenden Motoren und gigantischen Bauwerken, kehrte ein Stück Jugenderinnerung zurück.

Dann stand das Karussell wieder einsam da. Jetzt aber bringt es in unseren Siedlungen Hunderten von Kindern Freude.

DAS WALZWERK LÄUFT WIEDER

Als ich im März 1954 bei einer Firma, die beim Aufbau der Hütte eingesetzt war, Arbeit aufnahm und zum erstenmal das Werksgelände betrat, blieb mir — ich weiß keinen besseren Ausdruck dafür — die Spucke weg. Ich hatte vieles erwartet, doch einen solchen Umfang der Zerstörung nicht — Löcher, Schutt, Mauerreste, zerfetzte Holzstücke; und was noch an zerbrochenen Maschinenteilen herumlag, war reif für den Martinofen.

Was dann im Laufe der Wochen und Monate im Walzwerksbetrieb geschah, ist wohl allen, die um diese Zeit am Werk arbeiteten oder später hinzukamen, hinreichend bekannt. Ein Vergleich zwischen den emsigen Ameisen würde in diesem Falle nicht hinhauen. Die fleißigen und unermüdlichen Tierchen, denen man diese

Zukunft prophezeit haben sollte, würden sich schämen.

Und eines Tages war es soweit. Die Walzen sollten wieder ihre alte Kraft am ersten glühenden Block beweisen. Den historischen Augenblick wollte auch ich mir nicht entgehen lassen und eilte zum Walzgerüst. „Heiliger Amboß!“, entfuhr es mir an Ort und Stelle, „die ersten Blöcke sind ja schon durch“. Doch da rollte wieder einer an. Ein kaum merkliches Zögern unmittelbar vor den Walzen und schon saß die glühende Stahlmasse fest. Ein kurzes Aufbäumen noch, Funken sprühten auf, und ehe ich zu denken anfang, war das Ding auf der anderen Seite. Ich hatte Ursache gehabt, mich über den gelungenen Arbeitsvorgang zu freuen. Irgend etwas hüpfte in mir. „Mensch“, dachte ich, „das ist doch dein Herz“ und

in diesem Augenblick war es mir klar, daß diese Muschel nicht nur ein Organ zum Blutpumpen ist.

Nur Augenblicke waren vergangen, und ich befand mich auf der anderen Seite. Aus dieser Perspektive wollte ich den Arbeitsvorgang ebenfalls sehen. Am dortigen Walzenständer stand neben einer Säule auch schon ein Arbeitskollege und starrte unentwegt nach dem Walzgerüst. „Etwas abseits!“ — dachte ich —, doch war auch von dieser Stelle aus der ganze Rollgang zu übersehen. Seitlich hinter ihm postierte ich mich auf.

Mein Nachbar hatte mich offensichtlich nicht gleich bemerkt. Erst nach einer Weile drehte er sich zu mir. Meinem Gegenüber sah ich erst jetzt ins Gesicht und wollte eine Bemerkung machen. Es blieb aber im Augenblick nur beim Wollen. Tatsächlich, ich täuschte mich nicht: Die verölte Mütze saß ihm im Nacken und volles Licht fiel in sein Gesicht, in dem die Spuren vieler, harter Arbeitsjahre standen. Es mochte sonst ernst und verschlossen sein. In diesem Moment hatten seine Gesichtszüge etwas Weiches, Aufgelöstes, Entspanntes an sich. Das seltsame aber war, der Mann hatte nasse Augen und Backen. Nicht feuchte, nasse habe ich gesagt; er weinte.

„Mann, du heulst ja, was ist dir denn?“ , fragte ich ihn.

Statt einer Antwort nahm ich eine Gegenfrage entgegen: „Du bist wohl nicht lange am Werk?“

„Nein, einige Monate, zuerst noch beim Unternehmer“, gab ich zur Antwort.

„Dann kannst du es auch noch nicht verstehen und wissen“, sagte er resigniert, „und das da“, dabei deutete er von unten mit dem Daumen seiner rechten Hand nach seinen nassen Augen, „das ist aufgespeicherter Arbeitsschweiß, Arbeitsschweiß, der angesichts des glühenden Eisens, das da aus den Walzen kommt, wieder zu fließen beginnt; und das ist gut so.“

Ich sah ihn etwas ratlos an, da fuhr er fort: „Paß mal genau auf! Wo Schweiß fließt, gibt es Brot — für dich und für mich. — Bist du verheiratet? hast du Kinder?“

„Und ob“, gab ich ihm zur Antwort.

„Siehst du,“ sagte er weiter, „Brot für deine und meine Kinder und für viele andere auch.“

Während ich sinnend da stand, warf er rasch einen kurzen Blick nach seiner Linken, schob hastig die offensichtlich verlöschende Tabakpfeife zwischen die Zähne, sog einige Male kräftig. Als diese zunftmäßig dampfte, schaute er kurz nach den Walzen und rieb mit dem Rücken des Daumens und Zeigefingers der Rechten an seinen noch feuchten Augen. Einen Schatten der Verlegenheit — oder war es Scham? — konnte der gute Mann dabei nicht unterdrücken. Dann fuhr die Innenfläche der Hand die Backen herunter, und ich stand allein.

Nach einigen Schritten drehte sich der Mann mit der veröelten Mütze um und rief mir, die zwei letzten Worte besonders betonend, jovial zu: „Und damit du es weißt, jetzt ist es wieder unsere Hütte!“

Urlaub

WIE ER WAR UND WIE ER EIGENTLICH SEIN SOLL

Unser Urlaub ist zu Ende, leider. — Es waren wunderschöne Tage, aber . . . Dieses „aber“ ist es, warum ich hier etwas über den Urlaub sagen möchte.

Wir alle glauben zu wissen, wie wichtig ein paar Wochen der Ruhe und Entspannung sind. Es ist dabei ganz gleichgültig, wo wir unseren Urlaub verleben, an den wir jedes Jahr wieder so große Erwartungen hängen. Aber gar nicht gleichgültig ist, ob wir verstehen, unseren Urlaub richtig zu nutzen.

So merkwürdig es klingen mag, richtig Urlaub machen, d. h. sich erholen, bedarf einer gründlichen Überlegung und Planung. Es ist die Sache schon wert, sich einmal Gedanken darüber zu machen. Mancher, der seinen Urlaub noch vor sich hat, bleibt dann vielleicht davor bewahrt gewisse Urlaubssünden zu wiederholen



Die liebe Zeit — mit wieviel Gepäck sind wir gereist. Mit viel Mühe wurde alles eingepackt. Bevor sie in den Koffer kamen, wurden Kleider und Anzüge gebügelt. Das gleiche nach dem Auspacken am Urlaubsort. Und dabei braucht man natürlich nur einen Teil all dieser Garderobe; der andere wird am Urlaubsende ungetragen wieder verstaubt, und zu Hause greift man dann — diesmal schon ärgerlich — nochmal zum Bügeleisen.

Wirklich, man braucht nur die Hälfte, das gilt besonders für uns Frauen — und das wird uns dann auch gesagt. Wir aber haben doch recht — so meinen wir jedenfalls. Denn wann hat eine Hausfrau und Mutter schon Zeit, ihre Kleider auszuführen, sich jeden Tag nett anzuziehen?

Vielleicht aber trifft man sich auf der Mitte. Ich habe mir jedenfalls vorgenommen, beim nächsten Mal mit etwas mehr Verstand in den Kleiderschrank zu greifen.



Ein anderes Ärgernis kann eine dicke Aktentasche sein. Man hat sich Arbeit mitgenommen. Sie muß unbedingt fertig werden. Überall hin wandert also die pralle Tasche mit. Ob es an den Strand geht, zum gemütlichen Nachmittagskaffee oder gar zum Frühstück: Der Besitzer schleppt die Akten nur zu seiner eigenen Beruhigung mit und manchmal vielleicht zur Demonstration, daß er eigentlich gar keine Zeit zum Urlaubsmachen hat.

Gearbeitet wird vorerst natürlich nicht. Aber endlich entschließt man sich doch und, wie könnte es anders sein, gerade an den beiden wärmsten und sonnigsten Tagen. Schwitzend werden Aktenstöße gewälzt, die Arbeit ist endlich fertig, und — es regnet wieder. Hieran sei allerdings eine Anregung geknüpft, die keinen Kompromiß verträgt: Keine Arbeit mit auf den Weg! In den Urlaub geht man besser mit anderem Gepäck.

Ein anderes Problem. Unsere Erholung verträgt sich — besonders im Hochsom-

mer — nicht mit großen körperlichen Anstrengungen. Gerade dem Hochsommer entspricht das gemächliche Schweifen und das beschauliche Betrachten, aber nicht ein strammer Marschschritt oder andere „tüchtige Leistungen“.

Daran schließt sich nun gleich eine Voraussetzung für die echte Erholung an, die leider so viele von uns nicht mehr in sich tragen: in seinem Urlaub so recht von Herzen faul zu sein. Wer es versteht, echt „müßig zu gehen“, der wird sich prächtig erholen. Das aber können in unserer gehetzten Zeit nur noch sehr wenige, und doch ist es wichtig, daß wir es alle wieder lernen. Man strapaziere nicht seinen Körper und seinen Geist, hetze nicht von Sehenswürdigkeit zu Sehenswürdigkeit, man döse aber auch nicht über die Tagesmahlzeiten und den Schlaf von Tag zu Tag. Die Freude und der Erfolg des Urlaubs wollen verdient sein. Man muß sich schon ein wenig um sie mühen. Kleine, wohl dosierte Urlaubsmühen schaffen Urlaubsfreude: Wandern, Zeichnen, Malen, Sport und Spiel. Man nehme sich jeden Tag etwas vor, ohne die notwendige Ruhe zu beschneiden.



Wie schön kann es sein, im Urlaub einmal früh aufzustehen, wenn die anderen noch schlafen. Landschaft und Sonne wirken frühmorgens ungleich erfrischender als mittags und nachmittags. Dann Schuhe und Strümpfe aus und barfuß durch eine betaute Wiese gelaufen. Das vermittelt eine innere und äußere Frische, wie sie einem ganz neu anmutet. Die innere Freude an der Freiheit, an dem Losgelöstsein vom Alltag — darauf kommt es an. Jede Freiheit aber wird schnell lästig, wenn wir sie dahingehen lassen, ohne ihr einen Inhalt zu geben. Wie oft hat man sich nicht im Laufe des Jahres gewünscht: „Wenn ich nur die Zeit hätte, wie gerne würde ich . . .“ — und dann kommen all die kleinen Hobbies. Man sollte sie sich für den Urlaub merken, vielleicht sogar auf dem Papier.



Manche Frau und Mutter wird bei diesen Zeilen denken: Das ist alles schön und gut, aber wenn mein Mann auch Urlaub hat, wir bleiben zu Hause, für mich geht der Alltag weiter. Muß es denn ein Alltag sein? Auch hier sollte man sich einmal Gedanken oder gar Notizen machen, was die Frau, was Mutter und ihre Kinder gerne täten, wenn Vater den ganzen Tag zu Hause ist. Wenn einer dem anderen bei der Arbeit hilft und wenn man auch ruhig mal fünf gerade sein läßt, dann kann auch hier jeder Tag zu einem echten Urlaubstag werden.

Und die Moral von der Geschichte über den Urlaub? Mögen wir auch nach diesen Ferientagen wieder in unseren Alltag, in unsere Büros, Betriebe und Haushalte zurückkehren, nach einem richtig verlebten Urlaub wird der Sommer für uns mehr sein als nur ein grün angestrichener Winter.

Inge Jessen



Sechs Wochen Erholung im Sonnenhof

Herrliche Sommersonne lag über den Westerwaldbergen, als die Werkzeugzeitung die Kinder besuchte, die im Privatkinderheim Sonnenhof in Weyerbusch sechs Wochen zur Erholung weilten. Aus 37 Familien von Belegschaftsangehörigen verbringen sie hier unbeschwerte Wochen in einer Gemeinschaft gleichaltriger Jungen und Mädchen, unter denen sich auch Kinder von Mitarbeitern der Niederrheinischen Hütte und der Hahnschen Werke befinden. Frau Würth, die Leiterin des Kinderheims, hat in ihrem Haus am Wald eine schöne und dankbare Aufgabe übernommen. An ihr und an ihren Mitarbeiterinnen hängen deshalb vor allem die jüngeren Jungen und Mädels. Vom täglichen Frühsport bis zu den Wanderungen und Spielen des Nachmittags tummeln sie sich bei gutem Wetter zu jeder Zeit draußen im Freien.



*Bei Kindern aus Familien der ATH
in Weyerbusch im Westerwald*



Unsere Bilder zeigen das Kinderheim Sonnenhof und Ausschnitte aus dem Spielen und der Freizeit der Jungen und Mädchen mit Kinderschwester Annelore und den Kindergärtnerinnen Vessely und Esser. Sieben Kinder sind im Landhaus untergebracht, wo sie sich (im Bilde auf der linken Seite) mit Internatskindern auf der Terrasse sonnen und (unten rechts) am Springbrunnen des Hauses erfreuen. (Siehe hierzu auch den Brief eines Mädchens auf Seite 33 über seinen Aufenthalt in Weyerbusch)

Sie basteln und zeichnen — so etwa in einer Gruppe von sechs Kindern einen Wandteppich als Abschiedsgeschenk für Frau Würth —, sie spielen Kasperletheater mit „Kasperls Reise nach Weyerbusch“. In Feld und Wald wissen sie sehr gut Bescheid, denn sie finden von Eidechsen und Salamandern begonnen bis zu einem Haus-Igel eine Vielzahl von Tieren, mit denen sie (wie auf unserem Bilde „Mecki“) Freundschaft schließen. 227 Kinder werden in diesem Jahr durch die Betriebskrankenkasse zur Erholung nach Weyerbusch geschickt.



ATH Gästebuch

Das große Interesse der Fachwelt an den modernen Betriebsanlagen unserer Hütte zeigte sich auch in der letzten Zeit in einem starken Besuch aus dem In- und Ausland. Die ATH konnte Techniker und Ingenieure aus vielen Ländern der Erde bei sich willkommen heißen, so aus England, Frankreich, und Schweden, aus Japan, Chile, Pakistan und den USA, aus Spanien und Italien. Außerdem kamen führende Landwirte aus Dänemark, deren stärkstes Interesse der Thomas-schlackenmühle galt, Mitglieder des Akademischen Maschineningenieur-Vereins der Hochschule Zürich und Vertreter der Rhätischen Eisenbahnen der Schweiz.

Groß war auch die Zahl der Studierenden von Ingenieur- und Maschinenbauschulen, so der Bau- und Ingenieurschule Bremen, der Hochschule Berlin-Lankwitz und der Technischen Universität Berlin, der Chemieschule Hannover und der Bergschule Filipstadt (Schweden). Abiturienten und Primaner kamen aus Frankfurt, Büren (Westf.), Bensheim, Bremen und Louisenlund. Schließlich hatte die Hütte die Freude, Teilnehmern des Deutschen Städtetages anlässlich eines Besuches in Duisburg auf einem Rundgang einen Eindruck von der Arbeit eines Hüttenwerkes geben zu können.

Mitarbeiter der Städtischen Sparkassen Duisburg und Dinslaken und Beamte des Zollüberwachungsamtes Ruhrort waren bei uns zu Gast. Auch besichtigten eine Gruppe von englischen Studenten mit ihren Lehrern, Teilnehmer der Volkshochschulen Duisburg und Solingen unsere Hochofenanlage und die Walzwerke. Schließlich zeigten Dr. Praschma und Herren verschiedener Abteilungen aus Betrieb und Verwaltung Angestellten von Werken des Siegerlandes und Düsseldorf sowie den Vertrauensleuten und dem Betriebsrat der Eisenhütte Westfalia in Lünen-Wethmar unsere Betriebsanlagen.

ALS DOPPELHEFT

erscheint diese Ausgabe der Werkzeitung für die Monate Juli und August. Das nächste Heft werden wir Mitte September veröffentlichen.



Der Präsident der British Iron and Steel Federation, Sir Ernest Lever, und deren Geschäftsführer E. W. Senior weilten mit anderen Persönlichkeiten dieser Vereinigung der Eisen- und Stahlindustrie zu Besuch in Deutschland. Bergassessor Sohl als Vorsitz der Wirtschaftsvereinigung hatte mit ihnen längere Besprechungen. Hüttdirektor Dr. Risser und Direktor Heischkeil führten die Herren danach durch die Betriebe. Unser Bild zeigt sie auf der Steuerbühne der Blockbrammenstraße



Aus Japan weilten Herren der Yawata Iron and Steel Corp., Tokio, auf der ATH — auf unserem Bild mit den Direktoren Dr. Homberg und Dr. Kürten, Hbv. Prüß und Dr. Praschma

Führende Herren der französischen Hüttenwerke besichtigten Betriebe unserer Hütte, insbesondere die Ofenanlagen — auf unserem Bild in der Breitbandstraße mit den Direktoren Heischkeil und Dr. Schmitz, die bei dem Rundgang die Führung übernommen hatten

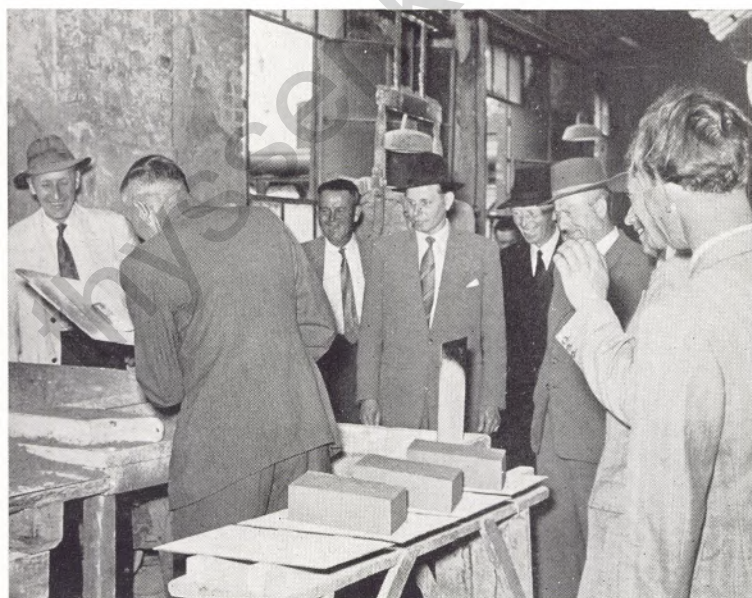
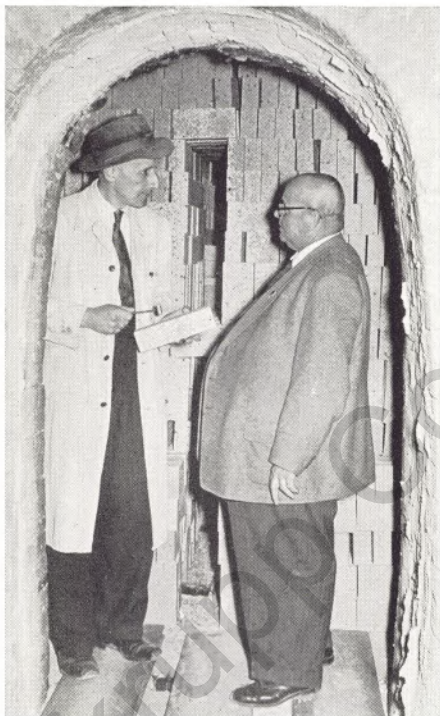


Dr. Risser – 50 Jahre

Hüttendirektor Dr.-Ing. Richard Risser feierte am 4. August seinen fünfzigsten Geburtstag. Dr. Risser, der vielen Mitarbeitern durch seine frühere, zwölfjährige Tätigkeit in unserm Werk seit langem gut bekannt ist, gehört seit April dieses Jahres dem Vorstand unserer Hütte an und widmet sich hier vor allem den Fragen des Verkaufs. Wir haben in Heft 2/56 der Werkzeitung bereits ausführlich über seinen bisherigen Lebens- und Berufsweg berichtet. Heute gratulieren wir ihm von ganzem Herzen und wünschen ihm Gesundheit, Erhaltung seiner großen Schaffenskraft und viel Erfolg für uns alle in seinem neuen Tätigkeitsbereich.

Quarzitgrube „August Thyssen“ Herschbach besuchte ATH

Besonders herzlich begrüßt wurden vor kurzem 47 Belegschaftsmitglieder der Quarzitgrube August Thyssen aus Herschbach im Westerwald, als sie zu einer Besichtigung unserer Werksanlagen in Hamborn weilten. Diese Quarzitgrube, ein Betrieb der Vereinigten Ton- und Quarzitbetriebe GmbH, Siegen, an der die ATH beteiligt ist, weiß sich mit unserer Hütte besonders eng verbunden. Die Gäste konnten unter der Führung von Oberingenieur Dr. Liestmann eingehend die ff. Steinfabrik besichtigen. Oben: Dr. Liestmann mit einem Grubenarbeiter im Silika-Kammerofen. In der Mitte: Ein Betriebsratsmitglied der Grube Herschbach zeigt in der Silika-Handformerei, daß er einen Stein zu schlagen versteht



Ursula Wetsch aus Hamborn

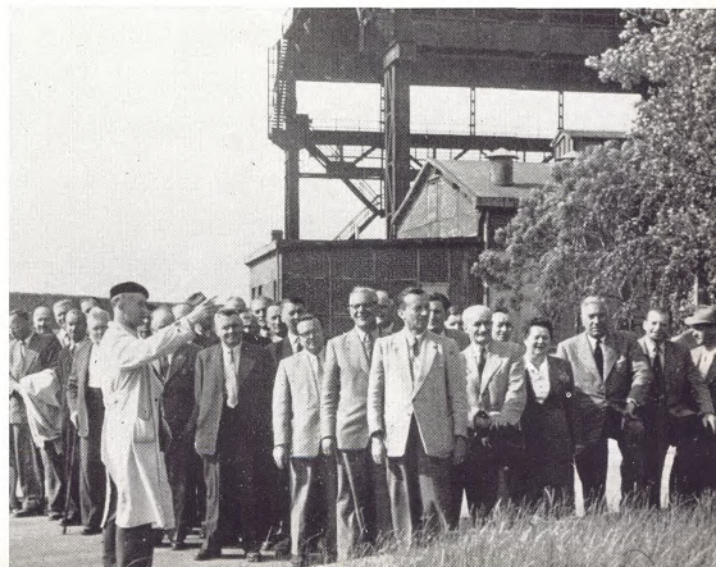
SCHRIEB UNS AUS WEYERBUSCH

Fast tausend Kinder haben bisher von der Betriebskrankenkasse unserer Hütte für jeweils sechs Wochen zur Erholung nach Weyerbusch verschickt werden können. Wie es ihnen in diesem schönen Haus im Westerwald gefällt, schrieb uns Ursula Wetsch aus der Beecker Straße 221 in Hamborn in folgendem Brief, den wir wörtlich in ihrer eigenen Handschrift hier abdrucken:

*Auch ich durfte in diesem Jahr wieder eine
Urlaubserholung im schönen Westerwald.
Ich wohnte im Landhaus Wirth-Weiser.
Die Verpflegung und Fürsorge war ausge-
zeichnet. Hinter unserem Haus erstreckte
sich ein dichter Mischwald. Jedem Tag
tummelten wir uns einige Stunden in
diesem Walde aus. Wir hantierten hier
schon fast jedes Mauseloch. Auch hatten
wir das Eichhörnchenparadies entdeckt.
Des Morgens wurden wir vom Vogelgesang
gerueckt. Wir lernten dort allerlei Vögel
und andere Tiere kennen. Ein unvergeß-
licher Anblick bot uns, als wir eines
Morgens 7 Rehe auf der Wiese vor dem
Wald ausen sahen. Die Gegend und das
Haus war einfach bezaubernd. Für uns
Großstadtkinder ist es ein großes
Erlebnis, die Schönheiten der Natur kennen
zu lernen. Ich danke der A.T.H. recht herzlich,
daß sie für uns Kinder solche schönen
Heime offensteht, und wünsche, daß
noch viele Kinder solch eine sonnige
Urlaubserholung erleben.*

Ursula Wetsch

Auf einer großen Besichtigungsreise durch Westdeutschland besuchten Landwirte und Bürgermeister des Landkreises Donauwiesing auch unsere Hütte. Sie interessierten sich dabei vor allem für unsere Thomasschlackenmühle, deren Anlagen ihnen Betriebsingenieur Ottenheim erklären konnte



Aus dem Unfall-Tagebuch des Sicherheits-Ingenieurs unserer Hütte

814 728 DM

Es gibt heute kein Werk der eisenschaffenden Industrie mehr ohne Sicherheitsingenieur. Sein Arbeitsgebiet ist sehr vielseitig und umfaßt technische, soziale und organisatorische Aufgaben. Sie erstrecken sich auf Unfallverhütung, Gesundheitsschutz und Verhütung von Berufskrankheiten. Der Sicherheitsingenieur überwacht alle Betriebe und sorgt dadurch für den Schutz jedes einzelnen vor Unfällen. Wer seinen Anordnungen und denen seiner Mitarbeiter Folge leistet, dient dadurch sich selbst. Man tröstet sich so leicht mit dem Satz: „Wo gehobelt wird, da fallen Späne!“ Soll das ein Freibrief sein für alle Gleichgültigen und Unbelehrbaren? „Ist nicht ein Toter schon zuviel?“ so fragte mit Recht Arbeitsdirektor Meyer in einer Versammlung. Die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft verzeichnete im Jahre 1954 100 tödliche und 40 000 schwere Unfälle. Schreien diese Zahlen nicht gen Himmel. Wie schwer ist es doch, den Kampf gegen den Unfall erfolgreich zu führen! Aber er muß geführt werden — und zwar gemeinsam von allen. Zu diesem gemeinsamen Kampf hat der verstorbene Sicherheitsingenieur Krein immer wieder aufgerufen. An seine Stelle ist nun der neue Sicherheitsingenieur Frink getreten. Er bringt umfassende technische Kenntnisse und reiche Erfahrungen aus seiner 15jährigen Tätigkeit bei großen Hüttenwerken mit, um sein Amt zu unser aller Wohl zu führen. Aus seiner Feder stammen die nachfolgenden Zeilen, die wahrlich nicht zu überhören sind.

Ich blättere in einem interessanten, aber nicht erfreulichen Buch. Seite für Seite. Meine Augen kleben jedesmal an derselben Rubrik: Quetschung, Gehirnerschütterung, Gliedverlust . . . Ein gräßliches Buch: Unfallanzeigen. Mein Blick wird verschwommen.

In Gedanken bin ich bei all den Frauen und Kindern. Sie haben eine Wohnung oder vielleicht ein Eigenheim mit einem schönen Garten. Alles ist eitel Freude. Bis es an der Tür klingelt. Ein Fremder steht draußen. Das Sprechen fällt ihm schwer. Die Frau versteht — nein, sie kann es trotzdem nicht verstehen. Ihr Mann ging doch heute morgen so vergnügt zur Arbeit. Er hatte sich noch einmal umgedreht und gewinkt. Und diese winkende Hand lag nun im Operationsaal des Krankenhauses. Losgetrennt vom Körper. Die Frau preßt ihre Hände vor die Augen. Sie kann sich ihren Mann, den Vater ihrer Kinder, als Krüppel nicht vorstellen. Was soll nun werden?

Weiter wandern die Gedanken. Zu einer Mutter. Vor 14 Jahren war ihr Mann im Thomaswerk zu Tode gekommen — verbrannt. Jetzt hat auch ihr Sohn tödliche

Verbrennungen erlitten — in der Blockbrammenstraße.

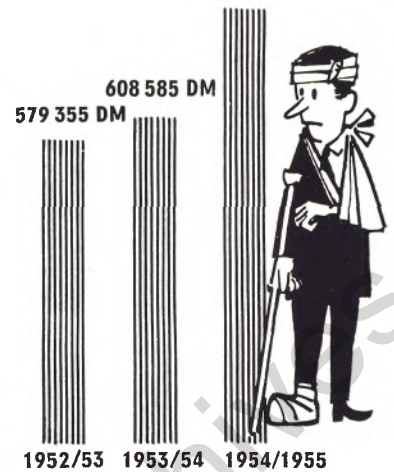
Ich blättere weiter, und dieser Vorgang ist mir besonders gut in Erinnerung. Ein Motorrad knattert durch die Nacht. Auf dem Sattel sitzt ein junger Mann, der sein Butterbrot aus dem Spind holen will. Das kleine Straßenstück ist kürzlich erst fertig geworden. Er kennt es gut, obwohl er erst acht Tage bei uns tätig ist. Er gibt Gas. Das Motorrad gehorcht willig.

Der junge Mann ist glücklich. Er hat Gewalt über die Maschine. Er hat aber keine Gewalt über den Tod. „Helft mir doch, helft mir doch“, sind die letzten Worte des Sterbenden, der die Warnschilder übersehen hat. Er liegt fest eingeklemmt unter einem Pfannenwagen. Wir können ihm nicht mehr helfen. 10 Minuten früher hätten wir ihm helfen können, als er noch lebte, jeder von uns hätte das gekonnt. Ihn nur auf die Gefahr hinweisen: Fahr' vorsichtig und nicht in den Tod! —



Noch ist die schreckliche Bilanz nicht zu Ende. Ich denke an die Not in all den Familien, an die Schmerzen der Ver-

Zwischen Mischeranlage und Thomaswerk steht seit kurzer Zeit eine ständige Wache: Nähert sich ein Pfannenzug, hält der Mann mit Schelle und Fahne den gesamten Verkehr an, bis die Gefahr vorüber ist



Steigende Aufwendungen unserer Hütte für den Schutz der Belegschaft gegen Unfälle

unglückten. Ich schlage das Buch zu und gehe durch Tor 1 ins Werksgelände. Eigentlich müßte ich dieses Unfallbuch mitnehmen und es jedem zeigen. Vielleicht wirkte es Wunder. Vielleicht würden die Unbelehrbaren dadurch belehrt.

Wie gern hätte ich Dir, Du leichtsinniger Motorradfahrer, ein bestimmtes Blatt aus meinem Buch gezeigt. Wie kannst Du verantworten, daß Dein Soziusfahrer in jeder Hand ein sechs Meter langes Winkeleisen 50/50 mm hinter sich herschleift und das bei 50 Kilometer Geschwindigkeit?

Ich gehe weiter. An der neuen Sauerstoffanlage entlang. Rings um dieses Gebäude stehen Schilder: „Rauchen verboten.“ In der Sperrzone arbeitet jemand. Er raucht zwar nicht, er schweiß „nur“. Er sagt, er wäre bald fertig. Ich war auch bald fertig bei solchem Leichtsinns . . .



Vor mir kreuzt ein Zug die Straße. Er rangiert. Da muß man eben Geduld haben. Drei Radfahrer haben sie nicht. Sie klettern mit ihren Rädern über einen Waggon. Sie meinen, das wäre eine mutige Tat. Hätte ich doch bloß mein Buch bei mir! Ich hätte ihnen alles schwarz auf weiß zeigen können. Ich weiß nicht, ob sie meinen Worten geglaubt haben. Wahrscheinlich nicht. Sie werden es aber noch bereuen. Im Krankenhaus haben sie dann Zeit genug. Sie können dann über meinen Satz nachdenken:

Es ist besser, i m m e r vorsichtig, als i m m e r ein Krüppel zu sein.

Ich gehe in mein Büro zurück. Das Buch liegt auf meinem Schreibtisch. Ich fange wieder an zu blättern. Ich sehe ein, daß ich jeden Tag darin lesen muß. Ich darf nicht müde werden, immer wieder auf alle Gefahren aufmerksam zu machen. Alleine aber werde ich es nicht schaffen. Jeder von uns, vom Lehrling bis zum Vorstand, muß helfen. Jeder muß sich verantwortlich wissen für seinen Arbeitskameraden — noch ist es nicht zu spät.



Ich stehe an meinem Fenster und blicke auf den Verkehr am Tor 1. Es ist Schichtwechsel. Durch Fußgänger, Radfahrer und Lastwagen schlängelt sich unser Krankenwagen. Er fährt zur Verbandstube. Jemand wird auf der Bahre in den Wagen geschoben. Gib acht, daß Du nicht der nächste bist!

Sehnsucht nach dem „Renner des Jahres“

Vorarbeiter Andreas Wichert, seit 1908 in der Zurichtung auf der ATH beschäftigt, hat Nachtschicht in der Woche, in der wir an einem frühen Nachmittag in seiner Wohnung in der Wolfstraße auftauchen. Die Befürchtung, ihn im Mittagsschlaf stören zu können, zerstreut Frau Wichert schnell und freundlich. Ein Ruf über die steile Treppe zum Dachboden, und wie so unzählige Male seit 1920, als er ihn baute, steigt der jetzt 61jährige von seinem Taubenschlag herunter.

„Von wegen Mittagsschlaf“, schmunzelt er, „jetzt fliegen sie ja wieder.“ Damit sind wir gleich mitten drin in der Unterhaltung über die Tauben, die „Duwenvatters“, über die Reisezeit, die Mitte April mit Vorflügen begann und bis in den September hinein dauert. Die „Saison“ mit den Preisflügen ist da. Allein im Industrieviertel schweben an den Reisesonntagen wieder viele Zehntausende zwischen Hangen und Bangen, Hoffnungen und felsenfester Zuversicht. Bergmänner und Hüttenleute sind es vor allem, aber auch Angehörige vieler anderer Berufe, die auf der Lauer liegen, „in den Himmel sehen“ und nach ihren gefiederten Freunden Ausschau halten.

Vom „Briefträger“ zum „Renner“

Niemand weiß genau, wann und wo die Brieftaube zuerst bei der schnellen Nachrichtenübermittlung Eilbotendienste leistete. Sicher ist nur, daß schon im Altertum die Völker im Vorderen Orient die Taubenpost kannten. Die moderne Nachrichtentechnik hat den schnellen und anmutigen Vogel, der bis zu hundert Kilometer in der Stunde fliegt, als „Briefträger“ überflüssig gemacht. „Mit dem Brieflein im Schnabel“ ist die Taube auch im Liebesbriefwechsel so gut wie ausgestorben. Aber im Reisetaubensport, der vor hundert Jahren im Industriegebiet die ersten Anhänger fand, spielt die Taube heute ihre große Rolle.

„In unserem Verband der Reisetauben-Liebhaber“, erzählt Andreas Wichert, „haben wir bisher 85 000 Mitglieder; die meisten sitzen zwischen Rhein und Ruhr. Und dazu kommen noch die zahllosen anderen, die aus Liebhaberei die verschiedensten Taubenarten halten.“

Für die Reisetaubenzüchter steht zwar die Liebe zum Tier an erster Stelle. Hinzu kommt aber das sportliche Moment, die Freude an der Flugleistung der Taube und daran, Spitzenflieger im Schlag zu haben und vielleicht einmal durch den „Renner des Jahres“ einen ersten Preis nach Hause zu holen.

Klassetauben in Hamborner Schlägen

Plaudernd blättert „Duwenvatter“ Wichert in den Aufzeichnungen über seine Zuchterfolge, Reisesiege und Prämierungen auf Ausstellungen. Wer mit echter Liebe zur Sache die Taubenzucht und den Reisesport betreibt, hat das ganze Jahr über mit seinen Tieren zu tun. Und er ist dabei sehr auf das Interesse und die Mithilfe der Hausfrau angewiesen. Frau Wichert hat darin reiche Erfahrung; ihr



Andreas Wichert mit einer Reisetäubchen im Taubenschlag

sind die Tauben übrigens ebenso ans Herz gewachsen wie ihrem Mann.

Mit dem Aufbau eines Schlags ist ja nicht getan. Die Züchtung von Reisetauben mit besten Eigenschaften ist eine Kunst, die übrigens viel Arbeit erfordert und man sich außerdem auch etwas kosten lassen muß. Verluste bleiben nicht aus. Aber der Stolz über die zahlreichen Klassietiere in Hamborner Schlägen wiegt für die Züchter alles auf.

Von „Gute Hoffnung“ zu „Reiselust“

„Wer könnte die Stunden zählen“, lacht Andreas Wichert, „die wir Brieftauben-Liebhaber auf den Schlägen verbringen, unsere Tiere beobachten und gewissermaßen mit ihnen Zwiesprache halten...? Er braucht dabei nur an sich selbst zu denken. Als Fünfzehnjähriger war er schon im Brieftaubenzüchterverein „Gute Hoffnung“, dann in anderen Vereinen, auch in Vorständen; nun gehört er zu „Reiselust“. Allein die Reisevereinigung Hamborn zählt heute 28 Vereine mit 300 Mitgliedern. Hier und in den zahlreichen Vereinen in Walsum, Neumühl, Dinslaken und Meiderich herrscht jetzt Hochbetrieb. Die Konstatierungen sind aufgezogen...“

„Ja, damals vor dem Kriege“, meint unser Gesprächspartner ein wenig wehmütig, „da hatten wir die schönen großen Ostflüge von Königsberg und Insterburg her mit dem Rückenwind. Das ist ja nun leider nicht mehr.“

Zauber der Schlag-Atmosphäre

Ausnahmsweise ist ein kurzer Gastbesuch im Taubenschlag erlaubt. Da ist man umflattert von den schöngebauten Tieren mit ihrem schillernden Gefieder, den klugen Augen, den zwar scheuen, aber immer anmutigen Bewegungen. „Kuru-Kuru“ gurren die Vögel. Sanftmütiger erscheinen die Täubinnen. Futter- und Tränkeinrichtungen, Anlagen für die Gelege, alles ist sachgemäß unter dem Ziegeldach im Vorschlag und im Schlag untergebracht. Alles erscheint hier wie in einem kleinen Völkchen organisiert, und es ist in der Tat so in einem kleinen Taubenstaat mit seinen Paaren. Nicht von ungefähr ist die

Taube ja auch ein Symbol der Liebe, der ehelichen Treue und des Friedens.

Irgendwie liegt etwas Beruhigendes in der ganzen Schlag-Atmosphäre. Man hört ja auch häufig von den Taubenfreunden, daß ihnen eine Stunde auf dem Schlag immer wieder eine Erholung bedeutet und jeden Ärger durch gute Laune ersetzt. „Stundenlang kann ich hier sitzen“, erzählt Vater Wichert. Von seinen dreißig Tauben — es waren einmal siebzig — kennt er jede genau, während uns die meisten ohne besonderen Unterschied erscheinen. Nun, dafür ist er ja fast fünfzig Jahre Züchter.

Bei vielen Preisflügen

Zehntausende von Kilometern haben seine Tauben insgesamt bei Preisflügen geflogen. „Dieser da“, deutet er auf einen prächtig gebauten Vogel, „der war schon dreimal in Wien.“ Und er erläutert dann mit wahrer Begeisterung die Schlagordnung, das Gelege und die Brut, das Wesen der Tauben-Ehen. „Keine losen Vögel“, also unbewehrte Störenfriede, das ist einer von den „Schlag-Grundsätzen“.

Denn soviel weiß man ja, daß die Liebe zur Brut, zum Gelege oder bei dem Vogel die Sehnsucht nach der ihm eben angetrauten Täubin eine große Rolle beim Auffinden der Richtung zum heimatlichen Schlag und bei den enormen Flugleistungen spielen. Selbst den Atlantik haben Brieftauben schon überquert und Hochgebirge überflogen.

Nun fliegen sie wieder während der Reisesonntage über Hunderte von Kilometern, vorher in Körben an die Abflugorte im In- oder Ausland transportiert, in Richtung Duisburg-Hamborn. Ebenso wie Andreas Wichert liegen dann Hunderte anderer Taubenfreunde, auch mit dem Feldstecher bewaffnet, auf der Lauer. Denn nur jede vierte Taube erzielt einen Preis. „Das ist eben auch so ein Steckenpferd“, lacht vergnügt Andreas Wichert. Dabei öffnet er den Ausflug am Dach, und fröhlich flatternd schwärmen seine Tauben aus. „Na, sehen Sie das mal an!“ sagt er stolz. -el.



Frohe Sommerfeste bei unseren Siedlern und Mietern

Die Stahlarbeiter-Siedlung Walsum und die Siedler und Mieter unserer Hütte im Eickelkamp feierten im Juli ihre Sommerfeste. In Walsum konnte Franz Fath im „Jägerhof“ unter den Familien Gemeindedirektor Weimer und stellv. Bürgermeister Peters begrüßen. Für beste Stimmung sorgten Peter Müllers (Werkstatt-magazin), Baars & Bolte (Elektro-Hauptwerkstatt und Magazin) und Karola Baumer durch lustige Vorträge. Das Lied der Wohn-gemeinschaft „Bei und in Walsum . . .“ (Text: Stock und Marr, Musik: Baumer) wurde aus der Taufe gehoben. Heinz Stock leitete als Conferencier mit bewährter Bravour das Programm, wie er dies auch bei der Samstagabend-Veranstaltung im Eickel-kamp tat. Hier feierte man an drei Tagen. Der Samstag sah ein großes Kinderfest. Die 400 Kinder starteten einen Luftballon-Wettbewerb und tummelten sich auf dem Kirmesplatz. Nach dem großen Abend im Zelt, an dem neben der Kapelle Jo Bujuk auch Lissy Tinz (Sopran) mitwirkte, und dem Sonntagsball gab montags ein froher Nachmittag für die Haus-frauen den Ausklang. Franz Weitkämper und J. Peters als Sprecher der Siedler und Mieter kön-nen auf dieses Fest stolz sein.



DER „MGV AUGUST THYSSEN-HÜTTE“ kann im Monat September sein fünfzigjähriges Bestehen feiern. Aus diesem Anlaß veranstaltet er am Sonntag, 23. September, 20 Uhr in der Hamborner Stadthalle ein großes Konzert. Die Werkzeitung wird im nächsten Heft über die Geschichte unseres Hütten-Gesangsvereins berichten.

IHREN JAHRES-KAMERADSCHAFTSABEND veranstaltete die Belegschaft der ff. Steinfabrik am 30. Juni im Schützenhaus Klapheck mit vorausgehendem Preiskegeln und Preisschießen. Oberingenieur Dr. Liesmann konnte neben seinen Belegschaftsmitgliedern und deren Angehörigen die Betriebspensionäre Scholl, Kaufmann, Engel, Luther und Köster besonders herzlich willkommen heißen. Er wies auf die gute Beschäftigungslage der Hütte im allgemeinen und der ff. Steinfabrik im besonderen hin und wünschte nach getaner Pflicht viel Freude und Unterhaltung. Zum guten Gelingen des Abends trugen neben der Kapelle „Die goldene 5“ Conferencier Bergsch und die Parodisten „Holde Braut“ bei.

DER SPIELMANNSZUG der ATH konnte am 15. Juli bei einem internationalen Spielmannszug-Wettstreit in Wesel, an dem 21 Tambourkorps teilnahmen, den Festzugpreis und unter neun Bewerbern seiner „B“-Klasse den dritten Preis erringen. Vom Kreistief in Bottrop am 1. Juli brachte er den ersten Preis, zwei vom Turnkreis III Mülheim gestiftete Pokale, mit nach Hamborn.

DIE SPRECHSTUNDEN IN WOHNUNGSFRAGEN finden für die Abteilung Wohnungswesen und für Betriebsratsmitglied Radtke als Vorsitzender der Wohnungsvorgabekommission in Zukunft am Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag jeweils Vormittags von 8.00 bis 10.30 Uhr und nachmittags von 14.30 bis 15.30 Uhr in Zimmer 23 (ehemaliges Kasinogebäude, Garteneingang) statt. Mittwochs und samstags sind keine Sprechstunden. Die Sprechstunden Herrn Radtkes im Betriebsratsbüro fallen in Zukunft fort.

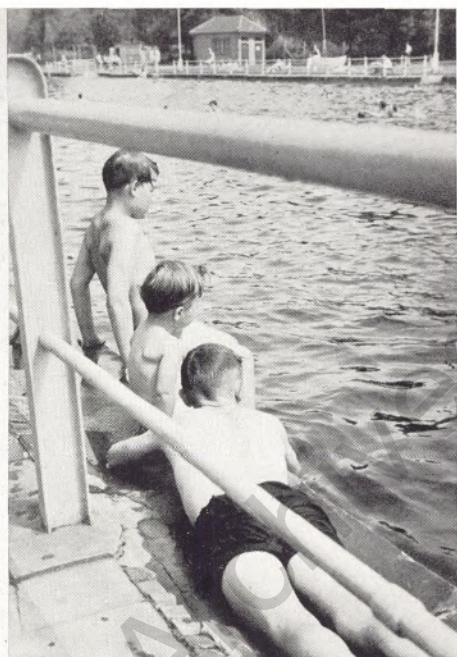
BEI DEN FUSSBALLERN UNSERER HÜTTE hat es in den letzten Wochen wieder zahlreiche spannende Begegnungen gegeben. Folgende Ergebnisse wurden der Werkzeitung gemeldet: Kraftanlagen — Verfrachtung 4:3, Sozialabteilung — Neubaubauabteilung 6:0, Sozialabteilung — FTA 3:1, Verfrachtung gegen Stahlbauwerkstatt 2:2, Versuchsanstalt — Einkauf 2:3, Verfrachtung — Rechnungsprüfung/Einkauf 3:1, Kraftanlagen gegen Schachtanlage 4/8 Hamborner Bergbau AG. 0:0.

DER LOKOMOTIVFUHRER- UND HEIZERVEREIN des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen feierte Anfang Juli sein fünfzigjähriges Bestehen. Bei dieser Gelegenheit konnte sein Vorsitzender, der Betriebsratsvorsitzende Fritz Ernsting, dem 77 Jahre alten Mitgründer des Vereins Michael Baum die goldene Ehrennadel und weiteren 39 Mitgliedern die silberne Nadel überreichen. Der Verein, der mit 42 Mitgliedern gegründet wurde und dem August Thyssen damals noch selbst „freie Fahrt“ wünschen konnte, zählt heute über 200 Angehörige. Sein Schirmherr ist Direktor Adolf Müller.

An unsere Rentner!

In den letzten Wochen haben die Tageszeitungen die Einzelheiten des Gesetzes über die Krankenversicherung der Rentner vom 12. Juni 1956, das am 1. August 1956 in Kraft trat, gebracht. Wann ist unseren Rentnern, das heißt den ehemaligen Angehörigen unserer Betriebskrankenkasse bzw. deren Hinterbliebenen — sofern sie die Vorbedingungen erfüllen — die Möglichkeit gegeben, zu unserer Betriebskrankenkasse zurückzukehren.

Die Ummeldungen werden in der Zeit bis 30. August im Jugendheim an der Franz-Lenze-Straße (gegenüber dem Gasometer) an Wochentagen von 8 bis 16 Uhr entgegengenommen.



SOMMERFREUDEN IN DER HEIMAT: Zwei Schnappschüsse der ATH-Fotogruppe aus dem Schwelgern-Bad — Da lacht das Kinderherz, wenn es ins Wasser geht

Kulturring Hamborn trat an die Öffentlichkeit

Mit dem Legendenpiel von Manfred Hausmann „Der Fischbecker Wandteppich“ eröffnete der Hamborner Kulturring seine Arbeit, an der auch die ATH regen Anteil nimmt. Die Aula des Elly-Heuss-Knapp-Gymnasiums war bis auf den letzten Platz besetzt. Frau Oberstudiendirektor Dr. Steinbach gab ihre Freude über diesen guten Besuch in einer Ansprache auch lebhaften Ausdruck. Der Kulturring, so sagte sie, wolle das Hamborner Kulturleben wieder wecken und die Kräfte der Seele und des Gemüts pflegen. Schauspiel, Dichterlesungen, Vorträge und Musikveranstaltungen sollen dazu beitragen. In den Kammerspielen sollen vor allem junge Künstler ein Forum finden, vor dem sie sich bewähren können. Für die kommende Zeit sind unter anderem vorgesehene Abende mit Werken von Lope de Vega, Graham Greene, Frank Thieß und Marcel Achard, außerdem Dichterabende u. a. mit Manfred Hausmann sowie kammermusikalische Veranstaltungen.

In dem Legendenpiel „Der Fischbecker Wandteppich“ stellt Hausmann Menschen dar, die über Zweifel und Anfechtungen zum Glauben und zu tiefer Gotteserkenntnis gelangen. Das Spiel knüpft an einen gestickten Wandteppich in einem alten Stift Fischbeck in Hameln an der Weser, auf dem in sechs Bildern die tausend Jahre zurückliegende Gründungslegende des Stifts erzählt. In der Inszenierung von Theodor Haerten entledigten sich vier Mitglieder der Städtischen Bühnen Oberhausen mit großem Geschick der nicht leichten Aufgabe.

Die ATH wird die Arbeit des neugegründeten Hamborner Kulturrings auch durch Übernahme von Karten fördern. Für die etwa sechs Veranstaltungen des Winters stehen 300 Karten pro Veranstaltung zur Verfügung, wobei das Belegschaftsmitglied je Karte 1,— DM selbst zu tragen hätte.

Interessenten für diese kulturelle Betreuung wollen sich bis 10. August bei den zuständigen Betriebs- und Verwaltungsabteilungen anmelden.

Karten für den Duisburger Theaterring

Wie im Vorjahr will die ATH auch im Rahmen des Duisburger Theaterrings der Belegschaft den Besuch von Theater Vorstellungen im Duisburger Haus ermöglichen. Im Laufe der Spielzeit sollen etwa zehn Vorstellungen für den Ring durchgeführt werden, wobei etwa die Hälfte sich auf musikalische Darbietungen (Oper und Operette) erstrecken wird. Meldungen können nur für die ganze Spielzeit, also nicht für einzelne Vorstellungen angenommen werden. Der Preis je Karte ist — mit Rücksicht auf die Neuorganisation des Theaters, vor allen Dingen durch die Schaffung der Deutschen Oper am Rhein (Städte Düsseldorf und Duisburg) — auf drei DM neu festgelegt worden, wovon das Werk die Hälfte trägt.

Werksangehörige werden gebeten, sich ebenfalls bis 10. August bei den zuständigen Betriebs- bzw. Verwaltungsbüros anzumelden. Auch diejenigen Belegschaftsmitglieder, die bereits in der Spielzeit 1955/56 verbilligte Karten bezogen haben, müssen sich — falls Interesse für die neue Spielzeit besteht — erneut melden. Es werden je Belegschaftsmitglied und Vorstellung für den Theaterring jedoch höchstens zwei Karten abgegeben.

Mit Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet

In einer Feierstunde im Sitzungssaal des Hamborner Rathauses überreichte der Duisburger Oberbürgermeister Seeling dem Dechanten der St. Barbara-Pfarrei, Probst Bernhard Hülsmann, das Bundesverdienstkreuz erster Klasse und die Mercator-Plakette der Stadt Duisburg. Mit der Verleihung des Verdienstordens, so sagte der Oberbürgermeister, habe der Bundespräsident vor allem die Arbeit von Propst Hülsmann in den Jahren nach dem Kriege und dabei seinen mutigen Einsatz gegen die Demontage der August Thyssen-Hütte würdigen wollen.

Baumeister der neuen ATH

Abschied von Direktor Georg Baumann

„Tiefbewegt geben wir davon Kenntnis, daß der Leiter der Neubau- und Maschinenabteilung unserer Hütte, Herr Direktor Georg Baumann, im Alter von 50 Jahren am 21. Juni 1956 auf einer Geschäftsreise in London tödlich verunglückte.

Herr Baumann war 1944 als Leiter der Neubauabteilung bei uns eingetreten. 1950 nach dem Demontagestop wurde er mit der Planung und Durchführung des Wiederaufbaues unserer Hütte beauftragt. In der Vollkraft seines Lebens stellte er sein reiches, vielseitiges Können unermüdlich in den Dienst des Werkes. Sein Weitblick und seine

großen technischen Fähigkeiten hatten entscheidenden Anteil daran, daß die Demontageschäden in wenigen Jahren beseitigt und die Grundlagen für den jetzigen Wiederaufstieg unseres Werkes geschaffen wurden.

Durch seinen gradlinigen Charakter, sein lauterer Wesen und seine menschlichen Eigenschaften erwarb er sich die Wertschätzung aller, die mit ihm zusammenarbeiteten.

Sein jäher Tod ist für unsere Gesellschaft ein schwerer Verlust. Die großen Verdienste des Heimgegangenen um den Wiederaufbau der Hütte werden unvergessen bleiben.“

★ ★ ★

Mit diesem Nachruf in der Tagespresse gedachte unsere Hütte des in London tödlich verunglückten Direktors der Neubau- und Maschinenabteilung, dessen Tod im letzten Heft der Werkzeitung bereits kurz verzeichnet worden ist.

In einer würdigen Trauerfeier im neuen Kaltbandwerk nahmen Verwaltung und Belegschaft sowie ein großer Kreis von Freunden aus der Industrie und den Unternehmerfirmen am 27. Juni von dem Toten Abschied. Die Adjutante des Kaltbandwerkes, des letzten fertiggestellten Betriebes, war schwarz ausgeschlagen.

Der Männergesangsverein der August Thyssen-Hütte unter Musikdirektor Gilhaus mit zwei Gesängen von Bach und Nägeli und das Röhrlig-Quartett mit Musik von Beethoven und Schubert umrahmten die Ansprachen, in denen Hüttdirektor Dr. Michel, Betriebsratsvorsitzender Rous, Oberingenieur Winken und Direktor Schulze-Fielitz (Hochtief AG, Essen) dem Toten warmherzige Nachrufe widmeten und der Gattin sowie ihren vier Kindern ihre tiefempfundene Teilnahme aussprachen.

Denkmäler seines Wirkens

Dr. Michel zeichnete ein Lebensbild des „Baumeisters der neuen ATH“, wie er Direktor Baumann nannte: „Georg Baumann“, so sagte er, „ist nur 50 Jahre alt geworden. Mehr als ein Jahrzehnt war er mit unserer Hütte verbunden. Wie ein Blitz fällte ihn das Schicksal auf der Höhe seiner Arbeit. Die Anlagen aber, die er bei uns mitgeschaffen hat, sind bleibende Denkmäler seines Wirkens; sein Name wird mit ihnen für immer verbunden sein.“

Georg Baumann war Ingenieur aus Leidenschaft. Für diesen Beruf, der soviel Begeisterung und Aufopferung verlangt, brachte er alle Voraussetzungen mit. Er verfügte nicht nur über ein reiches technisches Wissen, er hatte auch das mindestens ebenso wichtige und notwendige Vorstellungs- und Einfühlungsvermögen.

Ein Leben der Arbeit

Baumanns Leben war Arbeit. In ihr lebte er, unermüdlich tätig von morgens, wenn er sehr früh durch die Betriebe und über die wachsenden Baustellen ging, bis zum Abend, der ihn am häuslichen Schreibtisch noch bei der Ausarbeitung von Plänen und Projekten oder beim Studium von Fachzeitschriften sah. Dazwischen lag ein reichlich ausgefüllter Arbeitstag. Ihm war keine Stunde zu früh und keine Stunde zu spät. Uns und dem Werk stand er jederzeit zur Verfügung.

Mit dem Sinn für das Praktische und für die Notwendigkeiten eines Hüttenbetriebes, mit dem Weitblick für technische Entwicklungen verband sich bei ihm eine hohe schöpferische Begabung. So war er ein Ingenieur, dessen Können, Gewissenhaftigkeit und Leistung unseren jungen Ingenieuren als beispielhaftes Vorbild diene.“

Dr. Michel schilderte dann den Lebensweg des Verunglückten. Baumann stammte aus Fürth. Nach dem Studium am Nürnberger Polytechnikum und praktische Tätigkeit als Konstrukteur bei der Maximilianhütte in Rosenberg und den Deutschen Edelstahlwerken in Krefeld war ihn beim Leichtmetallwerk Rackwitz bei Leipzig die Aufgabe gestellt, die geradezu vorwegnahm, was er nach dem Krieg bei der ATH planen und durchführen sollte: der Neubau eines Breitband-Walzwerkes. Der Krieg hat ihn jedoch diese und andere Projekte nicht mehr verwirklichen lassen.

„Anfang 1944“, so fuhr Dr. Michel fort, „kam Georg Baumann nach Hamborn. Als Leiter der Neubauabteilung hatte er die schwere Aufgabe, mitten im ärgsten Kriegsjahr die Betriebe und den Produktionsablauf in Gang zu halten.“

Der Wiederaufbau der Hütte

Als die Waffen schwiegen, wurde ihm der gesamte Wiederaufbau der Anlagen übertragen — ein neuer Beginn in einer Wüste von Trümmern. Das Schicksal war aber gegen die Hütte und gegen ihn. Wie Tausende unserer Belegschaft verlor auch er den lieb gewordenen Arbeitsplatz. Er ließ sich aber nicht unterkriegen. Mit Selbstvertrauen und Energie ging er an den Aufbau einer eigenen Existenz als freischaffender Ingenieur. Vier Jahre hat er so gearbeitet, bis ihn nach dem Demontagestop Dr. Herzog an seinen alten Platz als Leiter der Neubauabteilung zurückberufen konnte — zu seiner größten und schönsten Aufgabe, zum Wiederaufbau unserer Hütte.

Hinter der rauen Schale, wie sie vielfach Männern eigen ist, die sich mit der rauen Materie des Eisens abgeben, steckte auch bei Georg Baumann ein aus dem Innern kommender urwüchsiger Humor und ein warmes Herz. Dieses Herz war weit offen für die Nöte und Sorgen seiner Mitarbeiter. Er hat ihnen Aufgaben aufgezeigt und sie immer wieder zu großen Leistungen begeistert und angespornt. Er war aber auch ihr treuer Anwalt. Sie hatten Respekt vor seinem Können und seiner Persönlichkeit — er genoß dabei auch ihr volles Vertrauen. Georg Baumann hatte auch unser

Vertrauen. Sein Tod reißt eine schmerzliche Lücke. „Die Hütte hat einen schweren Verlust erlitten“, sagte Dr. Michel zum Schluß der Ansprache, und indem er sich an Frau Baumann wandte, fuhr er fort:

„Noch größer aber ist das Leid, das Sie, verehrte Frau Baumann, und Ihre Familie getroffen hat. Wie sehr Ihr Gatte außerhalb seiner beruflichen Tätigkeit in seiner Familie lebte, erkannte ich besonders stark auf dieser Reise mit ihm nach England. In den letzten gemeinsamen Stunden galten seine Sorgen seiner Thyssenhütte, seinen Mitarbeitern und seiner Familie.“

Wir ahnten an diesem letzten Abend in London nicht die Nähe seines Todes. Als wir uns trennten, gaben wir uns zum letztenmal die Hand. Allein kehrte ich aus England zurück, ohne meinen tüchtigsten Ingenieur und technischen Berater, — ohne den guten Freund — und ohne den sorgenden Vater seiner Familie. In seinen Werken wird sein Name bei uns fortleben. Sein Vermächtnis an die Ingenieure unserer Hütte heißt, in seinem Sinne und in seiner Treue weiterzuarbeiten am gemeinsamen Werk.“

„Ein Motor steht still ...“

Betriebsratsvorsitzender Rous verwies in seiner Ansprache auf die hohe Wertschätzung, der sich Georg Baumann erfreute. Der Familie sprach er im Namen der Belegschaft ihr tiefempfundenes Mitgefühl aus. „Jeder von uns wußte“, so fuhr er fort, „daß dieser Mann über ein außergewöhnliches Fachwissen verfügte, das ihn befähigte, die Last einer großen Verantwortung zu tragen. In rastlosem Einsatz und mit einem festen Aufbauwillen hat er seine ganze Kraft eingesetzt, um für die Existenz unseres Werkes und seiner Arbeitsgemeinschaft zu wirken.“

Er besaß unser aller Vertrauen. Wir wissen, daß ein Motor stillsteht, der so viele Einzelleistungen gelenkt und in Bewegung gehalten hat. Wir haben die Überzeugung, daß noch viele seiner Vorplanungen und Gedanken über das Grab hinaus ihre Verwirklichung finden werden.“

Förderer und Berater

Oberingenieur Winken rief dem Chef der Neubauabteilung ein letztes Lebewohl zu. „Der Verstorbene“, so sagte er, „war ein Mann, dessen Autorität auf einer menschlichen und fachlich überlegenen Persönlichkeit beruhte. Den jungen Mitarbeitern ein stets hilfsbereiter Helfer und Förderer war er uns Älteren ein kollegialer Berater und Freund. Wohin Sie auf der Thyssenhütte auch schauen mögen, überall wird das Andenken an den zu früh von uns Geschiedenen wachgerufen.“

Es ehrt den Mann die Arbeit und die Tat — kein Wort paßt besser auf Georg Baumann als dieser schlichte Satz. Uns Männern und Frauen der Neubauabteilung wird er daher in seiner schlichten und bescheidenen Art immer unvergessen sein und ein leuchtendes Vorbild bleiben.“

Direktor Schulze-Fielitz rief im Namen der in- und ausländischen Firmen, die am Wiederaufbau der August Thyssen-Hütte in den letzten Jahren mitgearbeitet haben, und ihrer Belegschaftsmitglieder dem Verstorbenen ein letztes Lebewohl zu. „Während wir noch vor wenigen Tagen seine leitende und immer ratgebende Hand spüren durften“, so sagte er, „fühlen wir in diesem Augenblick alle um so deutlicher die Leere, die sein völlig erwartetes Hinscheiden hinterlassen hat. Er war ein Mann, der auch bei harten Beanspruchungen und schwierigen Situationen die Ruhe behielt und auf diese Weise das Fluidum auf uns ausstrahlte, das nervöse Hast und zermürbende Aufregung bannte, dafür aber frischen Mut gab.“

Zahlen Sie zuviel Steuern?

Von der Lohnsteuerkarte und ihrer Bedeutung

Wenn Sie zuviel Steuern zahlen, dann können Sie selbst möglicherweise daran die Schuld tragen. Denn die Steuergesetze kennen viele Fälle, in denen die Steuerlast verringert werden kann. Sie sollten sich also in Ihrem eigenen Interesse rechtzeitig und so umfassend wie nur möglich darüber unterrichten. Die Werkzeitung beginnt heute mit einer Reihe von Beiträgen, die sich mit dem Familienstand im Lohnsteuerrecht befassen. Der erste Artikel behandelt die Bedeutung der Lohnsteuerkarte und gibt Hinweise, wie man mit ihr umgehen soll.

Alle Steuerpflichtigen müssen entsprechend ihrem Einkommen und unter Beachtung ihrer Familienverhältnisse einen Teil ihres Einkommens in den Staatssäckel abführen — das ist der Grundsatz, auf dem das Einkommen- und Lohnsteuerrecht beruht. Um diesen Grundsatz zu verwirklichen und die Unterschiede im Familienstand (Anzahl der Kinder) bei der Festsetzung der Steuer zu berücksichtigen, hat der Gesetzgeber den Steuertarif in verschiedene Klassen aufgeteilt.

Der Familienstand kann also die Höhe der Steuerzahlung wesentlich beeinflussen. Die Kenntnis der wichtigsten Vorschriften ist für alle Arbeitnehmer von großer Bedeutung. Wir wollen deshalb versuchen, unseren Belegschaftsmitgliedern einige dieser Bestimmungen zu erläutern.

Steuerkarte ist ausschlaggebend

Nach welcher Steuerklasse der Arbeitgeber den Lohnsteuerabzug vornehmen muß, richtet sich ausschließlich nach der Lohnsteuerkarte des einzelnen Arbeitnehmers. Hat zum Beispiel ein Arbeitnehmer seine Lohnsteuerkarte dem Arbeitgeber nicht abgegeben, so ist der Arbeitgeber verpflichtet, dem Bruttoverdienst einen monatlichen „Strafzuschlag“ von DM 115,— hinzuzurechnen und von diesem erhöhten Betrag die Lohnsteuer nach Steuerklasse I einzubehalten und abzuführen, auch wenn etwa der Arbeitgeber weiß, daß der Arbeitnehmer verheiratet ist und fünf Kinder hat.

Der Familienstand wird von der Behörde, welche die Steuerkarte ausstellt, auf der Lohnsteuerkarte eingetragen, in der Regel entsprechend den Angaben, die der Haushaltsvorstand bei der Personenstandsaufnahme in der Haushaltsliste gemacht hat.

Änderungen des Familienstandes, etwa die Geburt eines Kindes, die zwischen dem Stichtag der Personenstandsaufnahme und dem 1. Januar des maßgeblichen Kalenderjahres (Steuerjahr) eintreten, müssen dagegen von dem Steuerpflichtigen bei der Gemeindebehörde, nur in bestimmten Ausnahmefällen beim Finanzamt, beantragt werden. Im Duisburger Raum ist das jeweils zuständige Einwohnermeldeamt, zum Beispiel Duisburg-Hamborn, Duisburger Straße 213, Duisburg-Ruhrort, Dammstraße 2/5, Duisburg-

Meiderich, Weißenburger Straße 15, usw. mit dieser Aufgabe betraut. Verlegt der Arbeitnehmer seinen Wohnsitz, nachdem die Lohnsteuerkarte bereits ausgeschrieben ist, so ist die Ergänzung durch die Gemeindebehörde des neuen Wohnsitzes vorzunehmen.

Nach dem Stand vom 1. Januar

Der Familienstand wird bei der Lohnsteuer grundsätzlich nach den Verhältnissen zu Beginn des Kalenderjahres berücksichtigt, für das die Lohnsteuerkarte wirksam wird. Ändert er sich **zugunsten** des Arbeitnehmers, zum Beispiel durch Geburt eines Kindes, so hat die Gemeindebehörde **auf Antrag** die Lohnsteuerkarte zu ergänzen. Würde sich jedoch der Familienstand **zuungunsten** des Arbeitnehmers nach dem 1. Januar eines Kalenderjahres, zum Beispiel durch den Tod der Ehefrau, verändern oder käme aus anderen Gründen eine ungünstigere Steuerklasse in Betracht, so bedingt dies keine Änderung der Lohnsteuerkarte. Es besteht deshalb für den Arbeitnehmer bei Änderung der Verhältnisse nach dem 1. Januar eines Kalenderjahres keine Anzeigepflicht.

Tritt jedoch eine Änderung des Familienstandes zuungunsten des Steuerpflichtigen zwischen dem Zeitpunkt, zu dem die Lohnsteuerkarte ausgeschrieben worden ist, und dem 1. Januar eines Kalenderjahres ein, so muß der Arbeitnehmer seine Lohnsteuerkarte bei der zuständigen Gemeindebehörde berichtigen lassen.

Hierzu ein Beispiel: Die Ehefrau stirbt am 31. Dezember 1956. Auf der bereits übersandten Steuerkarte ist die Steuerklasse II vermerkt. Für das Kalenderjahr 1957 gehört der Arbeitnehmer in die Steuerklasse I und muß deshalb seine Steuerkarte ändern lassen. Würde die Ehefrau aber erst am 1. Januar 1957 sterben, so wäre eine Änderung der Steuerkarte 1957 weder erforderlich noch zulässig; der Arbeitnehmer würde also für das ganze Kalenderjahr 1957 noch die Steuerklasse II beanspruchen können.

Wer 55 Jahre alt wird...

Der Arbeitgeber muß, wie wir eingangs feststellten, beim Abzug der Lohnsteuer grundsätzlich den Familienstand berücksichtigen, der auf der Lohnsteuerkarte vermerkt ist. Hiervon gibt es jedoch eine Ausnahme, und zwar bei unverheirateten männlichen oder weiblichen Arbeitnehmern (dazu zählen auch Verwitwete), die das 55. Lebensjahr vollendet haben. Bei diesen Arbeitnehmern ist von dem Lohnzahlungszeitraum an, in den der Tag nach der Vollendung des 55. Lebensjahres fällt, die Steuerklasse II anzuwenden. Diese Arbeitnehmer brauchen, wenn auf ihrer Lohnsteuerkarte die Steuerklasse I verzeichnet ist, eine Änderung ihrer Lohnsteuerkarte nicht zu beantragen. Der Arbeitgeber ist ohne Änderung der Lohnsteuerkarte verpflichtet, bei der Lohnsteuerberechnung die Steuerklasse II anzuwenden.



50 Jahre bei der ATH

Kaltkreissäger FRIEDRICH STORM

Am 29. Juni konnte Friedrich Storm als Kaltkreissäger in der Mechanischen Hauptwerkstatt, in der er seit Ende 1950 tätig ist, sein fünfzigjähriges Arbeitsjubiläum auf unserer Hütte feiern. Und nach einem Tag Urlaub trat er dann am 1. Juli in den wohlverdienten Ruhestand. Künftig wird er sich nicht mehr mit hartem Eisen befassen, sondern seinen Schrebergarten in Beeckerwerth pflegen und auch mehr Zeit haben, seiner Passion als Sportangler nachzugehen.

Storm stammt aus Beek und wohnt dort auch heute noch. Als er 1890 geboren wurde, hatte August Thyssen kurz zuvor mit dem Bau unserer Hütte begonnen. Nach seiner Volksschulzeit fuhr Storm zunächst zwei Jahre auf einem Rheinschiff bei der Haniel-Reederei, eine Zeit, an die er sich heute noch gern zurückerinnert und aus der ihm wahrscheinlich auch seine Sportangler-Leidenschaft geblieben ist.

Bei der ATH kam Storm zunächst in die Zurichtung, wurde dann Anzeiger und schließlich 1913 — als Nachfolger seines Bruders, der sich selbstständig machte — Vorarbeiter.

37 Jahre lang hat er allein in dieser Stellung einen verantwortungsvollen Posten mit Geschick und Umsicht ausgefüllt. Als die Demontage ihm seinen alten Arbeitsplatz genommen hatte, ging er zur Mechanischen Hauptwerkstatt, wo er die letzten fünf Jahre als Kaltkreissäger arbeitete.

Weitere Einzelheiten über die einzelnen Steuerklassen bringen wir in den nächsten Heften der Werkzeitung.

Wolfgang Liwerski, Steuerabteilung



JOSEF DRIESSEN, Maschinenarbeiter
Werkstätten für Bergbau und Hüttenbedarf
1. Juli



WILHELM HOFFMEISTER, Feuerwehrmann
Werkschutz — 5. Juli

50 Jahre bei der ATH

Krankenbesucher AUGUST OSSOWSKI

Als der Krankenbesucher unserer Betriebskrankenkasse August Ossowski am 7. Juli sein fünfzigjähriges Betriebsjubiläum beging, hatte er kurz zuvor seinen 64. Geburtstag gefeiert. Er war sechs Jahre, als sein Vater die westpreußische Heimat verließ, um in Hamborn bei der ATH zu beginnen. 38 Jahre, davon zwanzig Jahre als Vorarbeiter im SM-Werk I, arbeitete Vater Ossowski; er war ein rüstiger Mann, nie krank und kletterte selbst mit 74 Jahren noch ins Gerüst einer Gartenlaube, um sie zusammenzuzimmern.

August Ossowski selbst trat bereits 1906 als Laufjunge bei der Markenkontrolle an Tor I ein, ging dann zur Adjustage und war hier als Nietenschweißer tätig. Es schlossen sich zwei Jahre als Rollgangführer im Maschinenbetrieb I an. Schließlich stieg er im Martinwerk vom Schrottfahrer zum Reserveoberschmelzer an einem Elektroofen auf.

Aus dem 1. Weltkrieg kam Ossowski, der sein ganzes Leben auf unserer ATH gearbeitet hat, verwundet nach Hause und trat nach kurzer Tätigkeit im Martinwerk zum Werkschutz der Hütte über, in dem er 24 Jahre lang als erster Hauptpförtner an Tor I seinen Dienst tat. Seit 1942 bei der Betriebskrankenkasse, kennen den Oberkrankenbesucher in den letzten vierzehn Jahren viele Familien als einen freundlichen Berater in kranken Tagen.

25 Jahre bei der ATH

Friedrich Forst, Thomaswerk, am 8. Juli
Theodor Oberlöper, Zentralkesselhaus, am 17. Juli
Arthur Leibel, Zurichtung Straße V, am 19. Juli

80 Jahre alt wurden

Michoael Beier, Baerl/Niederrh., Schulstraße 9, am 8. Juli
Heinrich Schrader, Hamborn, Schulstraße 90, am 1. August
August Lagerpusch, Dieselstraße 78, am 7. August

Goldene Hochzeit feierten

10. Juli: Eheleute Eduard Seydel, Duisburg-Beeck, Hoffschestraße 40
14. Juli: Eheleute Nikolaus Rosenkranz, Duisburg-Hamborn, Schulstraße 46
28. Juli: Eheleute Josef Januszewski, Walsum, Bahnhofstraße 122

Die Ehe schlossen

Karl Sovre, Breitbandstraße, mit Anni Bachmann, am 9. Mai
Hermann Bruchertseifer, Kokerei, mit Helga Boshüsen, am 12. Mai
Günter Wolf, Stoffwirtschaft, mit Anneliese Kowalski, am 30. Mai
Karl-Heinz Schwarz, Hochofen, mit Marieliese Bröder, am 2. Juni
Helmut Hüchelkamp, Steinfabrik, mit Marga Lüttig, am 2. Juni
Hermann Ritthof, Werkstätten für Bergbau und Hüttenbedarf, mit Hedwig Heisig, am 9. Juni
Friedhelm Kempken, Wärmestelle, mit Ursula Plohm, am 9. Juni
Helmut Becher, Betonwarenfabrik, mit Gerda König, am 9. Juni
Bodo Brinkhorst, Zurichtung, mit Berta Birmes, am 9. Juni
Adolf Hoffmann, F.T.A., mit Agnes Hoffmeister, am 9. Juni
Paul Trampenau, Hochofen, mit Erika Pützker, am 9. Juni
Paul Zganiacz, Elektro-Betrieb I, mit Helene Sorcan, am 12. Juni
Günter Schafft, Elektro-Betrieb Hochofen, mit Hannelore Hoyer, am 14. Juni

40 Jahre im Dienst

Kurt Stärker, El.- u. Masch.-Betrieb Sinteranlage, mit Johanna Theißen, am 15. Juni
Werner Richtitzki, Hochofen, mit Ingrid Hörnschemeyer, am 16. Juni
Gerhard Gatermann, Mech. Hauptwerkstatt, mit Waltraud Warbruck, am 16. Juni
Werner Oberkirchhaus, Elektro-Betrieb Hochofen, mit Anna Maria Schellenberger, am 16. Juni
R. Hoffmann, Zurichtung, mit Christine Barteczko, am 16. Juni
Paul Syckor, Zurichtung V, mit Frieda Retzlaff, am 16. Juni
Bernhard Wrobel, Zurichtung, mit Helga Geis, am 16. Juni
Horst Helmich, Flieg. Kolonne, mit Johanna Bode, am 16. Juni
Karl Antweiler, Neubauabteilung, mit Renate Müller, am 16. Juni
Reinhold Perzewski, Steinfabrik, mit Irmgard Dolanec, am 16. Juni
Georg Jäger, Hauptkasse, mit Gerta Maria Borgmann, am 18. Juni
Dieter Detlefsen, Siemens-Martinwerk II, mit Brigitta Jezusch, am 19. Juni
Ludwig Bodden, Maschinen-Betrieb I, mit Hedwig Lorberg, am 20. Juni
Artur Simon, Hochofen, mit Elfriede Pillatz, am 22. Juni
Erich Ax, Walzendreherei, mit Hannelore Kullmann, am 23. Juni
Johann Plonka, Bauabteilung, mit Dagmar Helmich, am 23. Juni
Ludwig Jung, Warmbandwerk, mit Renate Haag, am 25. Juni
Karl-Heinz Gülicher, Walzendreherei, mit Elise Schulokat, am 25. Juni
Max Alexy, F.T.A., mit Hildegard Beekmann, am 29. Juni
Horst Hafenecker, Mech. Hauptwerkstatt, mit Rosemarie Werner, am 30. Juni
Johann Heikamp, Neubauabteilung, mit Hildegard Hahn, am 30. Juni
Hermann Fleischer, Porenbeton-Anlage, mit Anna Langowski, am 30. Juni
Karlheinz Weihs, Walzendreherei, mit Hildegard Jerkel, am 30. Juni
Josef Mendera, Elektro-Betrieb Warmbandwerk, mit Margarete Mateoi, am 2. Juli
Friedrich Everling, Walzwerk I, mit Wilma Grahmann, am 3. Juli
Johannes Arnoldussen, Elektro-Hauptwerkst., mit Margaretha Willems, am 5. Juli



PAUL KATZMAREK, Kalkabläder
Siemens-Martin-Werk II — 21. Juli



BOLESLAUS KEMPINSKI, Kranführer
Elektrobetrieb I — 1. August



FRIEDRICH DAUS, Steuermann
Zurichtung I

Wilhelm Geib, M.B.-Kraftanlagen, mit Mar-
got Bremen, am 6. Juli
Karl Berner, Kokerei, mit Venturina Za-
vettori, am 7. Juli
Wilhelm Bersuch, M.B.-Kraftanlagen, mit
Hannelore Oehler, am 7. Juli
Werner Gertges, Zurichtung, mit Franziska
Schichtel, am 7. Juli
Rolf Beckmann, Elektro-Betrieb Warmband-
werk, mit Lieselotte Draber, am 7. Juli
Ferdinand Timmermann, Kraftanlagen, mit
Gertrud Hedoch, am 12. Juli
Karl-Heinz Schneider, Soz. Betr. Einr., mit
Maria Anne Agnes, am 14. Juli
Karl-Heinz Stellmacher, Steinfabrik, mit
Emmi Benner, am 14. Juli
Günter Seifer, Kaltbandwerk, mit Anna
Friedhoff, am 14. Juli
Günter Droll, Werkstätten für Bergbau- und
Hüttenbedarf, mit Maria Meisinger, am
20. Juli
Herbert Roggenbuck, Bauabteilung, mit
Wilma von Mallek, am 20. Juli
Werner Hamann, Hochofen, mit Elisabeth
Rakowski, am 20. Juli
Hans Schmidt, Kaltbandwerk, mit Christel
Schmitz, am 21. Juli

Nachwuchs kam an

Hugo, 3. Juni
Hans-Günter Knüppel, Hochofen
Rolf, 3. Juni
Manfred Schroeder, Hochofen
Theodor Narloch, Hochofen
Lothar Mertens, Evison/Organisation
Hans-Peter, 1. Juni
Ernst Lemanski, Hochofen

Gabriele, 1. Juni
Werner Kuipers, Mechan. Hauptwerkstatt
Hansgünter, 2. Juni
Detlev, 4. Juni
Herbert Hilderling, Zurichtung V
Hartmut, 5. Juni
Georg Gilles, Chem. Laboratorium
Harry, 5. Juni
Josef Plank, MB Stahl- und Walzwerke
Ingeborg, 7. Juni
Johann Kotlarek, Warmbandwerk
Hans-Peter, 8. Juni
Johannes Hörnchemeyer, Hochofen
Monika, 9. Juni
Friedrich Sundermeier, Walzwerk Straße V
Isoide, 9. Juni
Manfred Wenners, Hundeschmiede
Brigitte, 9. Juni
Rudolf Hammer, Versuchsanstalt
Gabriele, 14. Juni
Werner Reupke, Hochofen
Astrid-Charlotte, 30. Mai
Norbert, 20. Mai
Tobias Günter, Sammelstelle
Annelie, 25. Mai
Manfred Elbel, Kokerei
Dieter, 7. Juni
Fritz Mortensen, Betriebswirtschaft
Günther, 9. Juni
Günter Wittmer, Verkauf III
Claudia, 16. Juni
Günter Eckert, F.T.A.
Christiane, 18. Juni
Johannes Weiner, Verkauf I
Hubert, 19. Juni
Friedhelm Peschmann, Hochofen

Dieter, 20. Juni
Ladislau Pöss, Zurichtung
Marianne, 21. Juni
Fritz Kross, ff. Steinfabrik
Angelika, 25. Juni
Ortwin Ollslagers, Elektr. u. Maschinen-
Betrieb Sinteranl.
Elke, 25. Juni
Gerhard Pleger, Masch.Betr.Schl.berg
Gudrun, 25. Juni
Pius Uhl, Maschinen-Betrieb Hochofen
Petra, 27. Juni
Herbert Walter, Hochofen

PERSONALMAPPE

Herr Prokurist Herbert Florreck ist zum
Abteilungsleiter ernannt worden.

Den Herren Hdl.-Bev. Johann Fehmers und
Hdl.-Bev. Dr. Heinz Isseihorst wurde Pro-
kura erteilt.

Die Abteilung Allgemeine Verwaltung gehört
unter der verantwortlichen Leitung von Herrn
Fehmers zum Arbeitsbereich von Herrn Direktor
Dr. Homberg.

Herr Dipl.-Ing. v. Moos ist zum Oberingenieur
ernannt worden.

Mit sofortiger Wirkung werden innerhalb der
Neubauabteilung Herrn Oberger. Winken
die Abteilungen Stahlbau, Rohrleitungsbau,
Kranbau, Stahlbauwerkstatt und Montageab-
teilung und Herrn Oberger. v. Moos die Ab-
teilungen Hochofenbau, Stahlwerksbau, Walz-
werksbau und allg. Hüttenwerkseinrichtungen
unterstellt. Die kaufmännische Abteilung un-
tersteht wie bisher Herrn Minneken.

Dipl.-Ing. Theodor Hartmann wurde Be-
triebsleiter des Thomasstahlwerkes.

Direktor Mayberg †

Nach längerer Krankheit starb am
25. Juni in Mehlem Betriebsdirektor
i. R. Paul Mayberg. Zwanzig Jahre
lang, von 1923 bis 1943, war der Ver-
storbene bei uns tätig. Er leitete un-
sere Hochofenanlage und hat an dem
technischen Aufbau sowie an der wei-
teren Entwicklung unserer Hütte ent-
scheidenden Anteil.

UNSERE TOTEN

KIONTKE, Hermann
VERKAMP, August
SCHEUERMANN, Julius
LAMMERT, Josef
NEUKAMP, Wilhelm
ERDMANN, Peter
BAUMANN, Georg
BORGES, Gustav
ILSKI, Anton
WROBEL, August
HANS, Johann
SEYBUSCH, Johann
STOCKHAUS, Eduard
STEFFENHAGEN, Otto
KURZ, Michael

Pförtner
Füllwagenmaschinist
Schlosser
Pensionär
Pensionär
Magazinausgeber
Abteilungsleiter
Pensionär
Pensionär
Pensionär
Pensionär
Pensionär
Vorarbeiter
Pensionär
Pensionär

20. April
30. April
14. Juni
16. Juni
19. Juni
20. Juni
21. Juni
24. Juni
27. Juni
28. Juni
3. Juli
11. Juli
14. Juli
17. Juli
17. Juli

WIR BEWAHREN IHNEN EIN EHRENDES ANDENKEN

Vom Krankengeld zur Rente

Kranken-, Haus- oder Taschengeld, die in Fällen von Arbeitsunfähigkeit zu gewähren den Barleistungen der Krankenkasse, werden nur für insgesamt 183 Tage (= 26 Wochen) gewährt. Nach dieser Frist ist der Versicherte ausgesteuert, das heißt, die Krankenkasse kann ihm vom Zeitpunkt der Aussteuerung an kein Krankengeld usw. mehr gewähren. Diese Tatsache ergibt sich aus dem Charakter der gesetzlichen Krankenversicherung. Ihre Aufgabe ist es, den Verdienstausschlag eines Versicherten bei vorübergehenden gesundheitlichen Schäden auszugleichen. Dauert die Arbeitsunfähigkeit länger als 26 Wochen, so tritt schon der Versicherungsfall der Rentenversicherung, die vorübergehende bzw. dauernde Invalidität, ein.

Wer wird „ausgesteuert“?

Wer am 1. Januar 1956 arbeitsunfähig erkrankte, steuert bei ununterbrochener Arbeitsunfähigkeit am 4. Juli 1956 aus. Die Frist zur Errechnung des Zeitpunktes der Aussteuerung läuft mit dem ersten Tage der Arbeitsunfähigkeit ohne Rücksicht darauf, ob die Krankenkasse auch tatsächlich Krankengeld zahlt. Wenn zum Beispiel das Krankengeld infolge einer gesetzlichen Vorschrift — bei verspäteter Krankmeldung oder wenn Lohn oder Gehalt weitergezahlt werden — ruht, so läuft die Aussteuerungsfrist trotzdem weiter. Sie wird nur unterbrochen, wenn der Versicherte wieder arbeitsfähig ist.

Mehrere Zeiten von Arbeitsfähigkeit mit der gleichen Krankheit sind zusammenzurechnen, wenn in den Zwischenzeiten Behandlungsbedürftigkeit bestanden hat. Bei Wiedereintritt von Arbeitsunfähigkeit wegen der gleichen Krankheit fallen die drei Karenztage weg; das Krankengeld ist vom ersten Tag der neuen Erkrankung an zu zahlen und wird in gleicher Höhe bemessen wie bei der ersten Erkrankung, da es sich ja um einen einheitlichen Versicherungsfall handelt. Sind inzwischen aber drei Lohnabrechnungen (Restlöhnung) erfolgt, so ist ein neuer Grundlohn zu ermitteln.

Tritt zu einer bestehenden Krankheit ein neuer Krankheitsfall hinzu, so ist auch hier ein einheitlicher Versicherungsfall anzunehmen; die Aussteuerungsfrist beginnt hier vom Tage der ersten Erkrankung an zu laufen. Hierzu einige Beispiele:

Das erste Beispiel:

1. 1.: Beginn der Arbeitsunfähigkeit.
28. 2.: Ende der Arbeitsunfähigkeit (bleibt in Behandlung).
1. 6.: Wegen gleicher Krankheit erneut arbeitsunfähig.
31. 8.: Ende der Arbeitsunfähigkeit (bleibt in Behandlung).
1. 10.: Wegen gleicher Krankheit erneut arbeitsunfähig.

Es besteht folgender Anspruch auf Kassenleistungen:

- a) Krankengeld vom 4. 1. bis 28. 2. = 56 Tage
 - b) Krankengeld vom 1. 6. bis 31. 8. = 92 Tage
 - c) Krankengeld vom 1. 10. bis 4. 11. = 35 Tage
- 183 Tage

Mit dem 4. 11. wäre hier die Aussteuerung erfolgt.

Ein anderes Beispiel:

1. 1. bis 31. 1. arbeitsunfähig wegen Rheuma.
1. 2. bis 28. 2. arbeitsunfähig wegen Ischias.
1. 3. bis 31. 5. arbeitsunfähig wegen Nierentzündung.
15. 5. bis 31. 10. arbeitsunfähig wegen Beinbruch.

Es sind alle Zeiten zusammenzurechnen. Die Aussteuerungsfrist beginnt am 1. 1. und endet am 5. 7., obwohl immer andere Krankheiten zur Arbeitsunfähigkeit führten.

Das Recht der Weiterversicherung

Ist der Versicherte ausgesteuert und weiterhin arbeitsunfähig, so endet nach den gesetzlichen Bestimmungen mit dem Aussteuerungstage automatisch auch die Mitgliedschaft bei seiner Krankenkasse. Der Versicherte hat jetzt lediglich noch einen Anspruch auf Krankenpflege (Arzt- und Arzneikosten) für 26 Wochen. Für sonstige Krankheiten oder für Krankheiten von Familienangehörigen stände er nun ohne jeden Versicherungsschutz da, wenn er nicht von dem Recht der Weiterversicherung Gebrauch machen würde.

Wer mindestens sechs Wochen versichert war und aus der Versicherung ausscheidet, gleichgültig aus welchem Grund, kann Mitglied der Krankenkasse bleiben. Der Antrag auf Weiterversicherung muß innerhalb 21 Tagen nach dem Tage des Ausscheidens bei der Krankenkasse gestellt werden. Wird diese Frist nicht eingehalten, wenn auch nur um einen Tag, so muß die Krankenkasse den Antrag ablehnen. Es empfiehlt sich daher, die Weiterversicherung in der ersten Woche nach dem Ausscheiden zu tätigen, auch schon wegen der Höhe der Leistungen.

Arbeitsunfälle bilden hier keine Ausnahme. Steuert ein Versicherter, der einen Arbeitsunfall erlitten hat, aus, so muß er sich ebenfalls bei seiner Krankenkasse weiterversichern, um einen Versicherungsschutz zu genießen, obwohl er finanziell von der Berufsgenossenschaft unterhalten wird.

Rechtzeitig Rente beantragen

Ist es so weit, daß der Versicherte in seinem Krankheitszustand klar sieht, das heißt, daß der Arzt ihm eröffnet hat, es werde zur Aussteuerung kommen, so muß er rechtzeitig seine Rente beantragen. Hierzu müssen folgende Unterlagen beschafft werden:

1. ärztliche Bescheinigung über das Vorliegen der Invalidität,
2. Quittungskarten der Invalidenversicherung oder Versicherungskarten der Angestelltenversicherung sowie die Bescheinigungen über bereits umgetauschte Karten.

Hiermit, sowie mit dem Familienbuch und dem Personalausweis, führt der Weg zum Städtischen Versicherungsamt, also zum Rathaus. Dort wird der Antrag auf Gewährung der Invalidenrente gestellt, der nach Prüfung der Unterlagen zur Versicherungsanstalt weitergeleitet wird.

Die Rente wird erst gewährt, wenn die von der Krankenkasse zu gewährenden Barleistungen wegfallen. In jedem Falle ist es günstig, den Rentenanspruch zu stellen, sobald feststeht, daß es zur Aussteuerung kommt. Andernfalls wäre man nach Wegfall des Krankengeldes auf die Unterstützungen des Fürsorgeamtes angewiesen; denn zur Bearbeitung der Rentenansprüche benötigen die Versicherungsanstalten schon eine gewisse Zeit.

Die wichtigste Voraussetzung zum Rentenbezug ist aber, daß unsere Unterlagen für die Rentenversicherung in Ordnung sind! Wer von uns hat sie daraufhin schon mal überprüft?

Günter Weirich

Rund um den Weißdorn

In dem Rückblick auf die Zeit vor 25 und 30 Jahren, den wir in Heft 5 begonnen haben, berichten wir heute über das Jahr 1930. Es war ein schweres Jahr für die August Thyssen-Hütte und ihre Belegschaft. Deutschland und die Welt befanden sich inmitten einer großen wirtschaftlichen Krise. Wir lesen in alten Heften unserer früheren Werkszeitung:

Rückblick auf 1930

Arbeit und Sparsamkeit — das waren die Zeitgedanken, die sich die Werksleitung als Parole für ihr Handeln im Jahre 1930 gesetzt hatte. Die Lage im Frühjahr zwang die Vereinigten Stahlwerke, zu denen ja auch unsere Hütte seit 1926 gehörte, zu umfangreichen Betriebseinschränkungen. Hiervon war die ATH stark betroffen, am stärksten aber im Duisburger Raum die Hütte Ruhrort-Meiderich, auf der allein 2300 Arbeiter ihren bisherigen Arbeitsplatz verloren. Die Auftragseingänge waren so stark zurückgegangen, daß die ATH ihre Kapazität nur noch zu 55 Prozent nutzte.

Unter dem Druck dieser ungünstigen Wirtschaftslage, die auch die Einlegung von Feierschichten erforderlich machte, vereinbarten Arbeitgeber und Gewerkschaften einen Preis- und Lohnabbau. Sie erhofften damit eine Belebung des Umsatzes und eine Senkung der Herstellungskosten. In der eisenschaffenden Industrie wurden die Löhne damals um 7,5 Prozent gesenkt und auch die Gehälter erheblich abgebaut. Man erwartete als Folge eine Preissenkung auf breiter Ebene, insbesondere für Waren des täglichen Bedarfs. Aber die Hoffnungen erfüllten sich nur unzureichend. Im März berichtete das Amtliche Institut für Konjunkturforschung: „Die Wirtschaftslage ist durch einen außerordentlich hohen Stand der Arbeitslosigkeit gekennzeichnet. Trotz der milden Witterung dieses Winters ist die Zahl der Unterstützungsempfänger weit stärker als sonst üblich gestiegen.“

Rückgang der Produktion

In der Hauptversammlung der Vereinigten Stahlwerke AG forderte Generaldirektor Dr. Vögler angesichts der Wirtschaftskrise eine grundsätzliche Umstellung der deutschen Wirtschaftspolitik. Die Vereinigten Stahlwerke hatten 1930 nur 30 Produktionsanlagen in Betrieb gegenüber 48 im Jahre 1926.

Im Bereich der Vereinigten Stahlwerke ging die Zahl der Arbeiter und Angestellten zwischen April und Juni 1930 um 15 000 zurück. In der Produktion von Roheisen und Rohstahl erreichten die Werke den niedrigsten Ausstoß seit Beginn des Konzerns. Wenn es gegenwärtig nur verhältnismäßig wenig Silberjubilare unter der aktiven Belegschaft unserer Hütte gibt, dann spiegelt sich auch darin die Ungunst der Verhältnisse, wie sie sich seit 1928 entwickelt haben und die dazu zwangen, die Arbeitsplätze zu vermindern und Neueinstellungen nur selten vorzunehmen.

Vom Chemiker zum Walzwerkschef

Im Jahre 1930 wurde der Chef des Walzwerks Hans Joisten zum Oberingenieur ernannt. Er weiß aus jener Zeit und aus der Geschichte der Hütte überhaupt viel Interessantes zu erzählen. Heute lebt er rüstig und lebhaft wie je im Ruhestand. Sein Heim liegt unmittelbar Tor 1 gegenüber. So erlebt er seit zwei Jahrzehnten aus nächster Nähe mit, was sich ereignet und verändert.

Hans Joisten war am 15. Mai 1905 als junger Diplom-Ingenieur in das Laboratorium der Gewerkschaft Deutscher Kaiser eingetreten. Seine Untersuchungen als Chemiker brachten ihn in engen Kontakt mit den Walzwerken, denen fortan sein besonderes Interesse gehörte. 1908 kam er als Betriebsingenieur zur Adjustage, drei Jahre später als Assistent des Betriebschefs an die Straßen I bis III, die seit 1892 als die ersten Walzwerksanlagen der Hütte in Betrieb waren.

Aus dem Chemiker wurde so der erfahrene Walzwerker, der 1922 zum Betriebsführer, 1928 zum Betriebschef und 1930 zum Oberingenieur ernannt wurde. 1955 hätte er sein Goldenes Dienstjubiläum feiern können. Aber da befand er sich bereits — mit einer gewissen Wehmut — im wohlverdienten Ruhestand, was sich jedoch nicht auf sein lebhaftes Interesse an allen Vorgängen auf unserer Hütte bezieht.

Friedrich Wennmann

Von den Alten, die den Aufstieg der Hütte aus den ersten Anfängen miterlebt und miterarbeitet hatten, schied im Jahre 1930 nach vierzigjähriger Betriebszugehörigkeit der Bürobeamte Friedrich Wennmann vom Hochofenbetrieb aus. Seit 1890 gehörte er zum Stamm der Belegschaft. Als er im August, 71 Jahre alt, in den Ruhestand trat, war sein Sohn Friedrich bereits seit 25 Jahren als Dreher in der Mechanischen Hauptwerkstatt tätig und selber Arbeitsjubilare. Das ist nur ein Beispiel für die über mehrere Generationen hinweggreifende Verbundenheit Hamborner Familien mit der ATH.

Der erste Hausmeister

Das Hauptverwaltungsgebäude, von 1902 bis 1904 erbaut, hat sein goldenes Jubiläum längst hinter sich. Als Hausmeister

Sie drehen bei uns

Revier-Industriefilm

Nach langer Vorbereitung begannen im April die Dreharbeiten zu einem abendfüllenden Farbfilm, der die große Werkstatt Ruhrgebiet, Alltag und Sonntag seiner Menschen und die Vielfalt seiner Industrien darstellen will. Dieser Film soll im Inland und bei den 122 diplomatischen Missionen der Bundesrepublik im Ausland eingesetzt werden und ein dokumentarisches Bild des Revieres vermitteln.

In diesem großen Farbfilm wird auch unsere Hütte vertreten sein. Kameramänner der Olympia-Film-Produktion, die ihn mit Unterstützung der Industrie, des Bundes, der Landesregierung und des Ruhrsiedlungsverbandes drehen, haben hierfür in unserer Breitbandstraße eine Reihe von Aufnahmen abgedreht. Natürlich kann diese neue Anlage in einem Film, der die Dynamik der Industrie des Reviers zeigen soll, einfach nicht fehlen.

Unser Bild zeigt den Kameramann bei der Vorbereitung der Aufnahmen in der Warm-Breitbandstraße.



konnte im September Heinrich Werland sein 25jähriges Dienstjubiläum feiern. 1932 schied er aus; sein Nachfolger Johann Räder kam aus dem Werkschutz. Als dieser 1936 starb, wurde Gustav Liebelt Hausmeister. Er verwaltet dieses Amt also auch schon 20 Jahre, nachdem er zuvor seit 1922 bereits bei der Hütte Ruhrort-Meiderich tätig war.

Zu jener Zeit waren die Dienstvorschriften noch wesentlich strenger als unter den heutigen Verhältnissen. Manches alte Schild — wie etwa „Rauchen streng verboten!“ auf den Herrentoiletten — erinnert heute noch daran, obwohl es kaum mehr Beachtung findet. In manchen dieser kleinen Dinge, die man als Nebensächlichkeiten betrachten mag, ist etwas von dem Geist August Thyssens spürbar, der Arbeit und Privatleben streng voneinander trennte.

Seit 1907 wird aufgespielt

Im März 1930 konnte Georg Pfaff, Angestellter der Versicherungsabteilung, sein 25jähriges Berufsjubiläum feiern. Pfaff, am 3. März 1905 eingetreten, war der Gründer der Werkskapelle, um die sich der sehr musikfreudige Direktor Dahl mit allem Nachdruck bemüht hatte. Sie zu bilden und zu beachtlichen Leistungen zu bringen, erforderte große Mühe, aber es gelang dem musikbegeisterten Angestellten Pfaff. Innerhalb von zwei Jahren stellte er ein Werksorchester auf, das sich überall sehen und hören lassen konnte. Es war bald weithin bekannt und spielte im Laufe der Jahre bei vielen Anlässen mit großem Erfolg auf.

Kanuten-Erinnerungen

Der 1. Juni 1930 war ein großer Tag für die Hamborner Freunde des Kanu-Sportes. Am Rheinufer weihte die Kanu-Vereinigung ihr stattliches neues Bootshaus mit Sportplatz und Grünanlagen ein. In ein-

jähriger Arbeit hatten die Vereinsangehörigen — 75 Prozent davon waren Werksangehörige der August Thyssen-Hütte — durch finanzielle Opferfreudigkeit und tatkräftige Mitwirkung bei den Bauarbeiten das Werk geschaffen. Zahlreiche schöne Erinnerungen waren seitdem für viele mit der Erholung auf dem Wasser, dem Tummeln auf dem Sportplatz und dem Aufenthalt in den Räumen des Bootshauses verbunden.

Die Jugend wanderte

Unsere Belegschaftsmitglieder, die um die Zeit vor 25 Jahren ihre Ausbildung in der Lehrwerkstatt erhielten, erinnern sich besonders gern der zahlreichen Erlebnisse auf den Wanderfahrten. Fast jeden Sonntag sind damals stattliche Gruppen der Thyssen-Lehrlinge, zumeist auf Rädern, nach näheren und fernen Zielen unterwegs gewesen. In den Fahrtberichten ist nachzulesen, wie viel Freude, Anregungen und Wissen ihnen die Natur, die Sehenswürdigkeiten und die geübte Kameradschaft vermittelten.

Am 21. Juni 1930 feierte die Jugend aus der Lehrwerkstatt und Werkschule zum ersten Male seit dem Bestehen dieser Einrichtungen das Fest der Sonnenwende auf der Höhe in Alpen. 160 Lehrlinge waren an der Fahrt und Feier beteiligt und erlebten unvergeßliche Stunden am lodernden Sonnwendfeuer.

Schach dem König

Im Mai 1930 fanden sich auch die Schächer auf der Hütte zusammen und gründeten den „Schachklub August Thyssen-Hütte“. Jeden Donnerstag war Spielabend in der Werkschule und schon zwei Monate nach der Gründung mit starker Beteiligung ein Turnier im Gange, das die für den Herbst des Jahres vorgesehene Austragung der ersten Klubmeisterschaft vorbereitete. el

