

9. Jahrgang • Juli/August 1963

Nur für Betriebsangehörige



16 6832 E

unsere ATH

Werkzeitschrift der August Thyssen-Hütte AG • Duisburg-Hamborn

78





AUSSPANNUNG UND ERHOLUNG AUCH IM DIESJÄHRIGEN URLAUB!

ATH-MOSAİK

- Die ATH wird gegen den Entscheid der Hohen Behörde, die den Antrag auf Übernahme der Aktienmehrheit von Phoenix-Rheinrohr nur mit bestimmten Auflagen genehmigt hat, Klage beim Europäischen Gerichtshof einlegen. (Siehe hierzu unseren Bericht auf Seite 7).
- Dr.-Ing. Herbert Ruppik, bisher Betriebsdirektor in der Technischen Verwaltung der ATH, ist Ende Juni in freundschaftlichem Einvernehmen bei uns ausgeschieden und mit Wirkung vom 1. Juli zum technischen Geschäftsführer der Ruhr-Consulting GmbH., Düsseldorf, einer Beteiligungsgesellschaft der ATH, bestellt worden. Er trat dort an die Stelle von Dr.-Ing. Hans Redenz, der die technische Geschäftsführung wegen Erreichens der Altersgrenze niedergelegt hat.
- Die Drahtstraße 1 von Niederrhein, die in fünfzig Jahren über sechs Millionen Tonnen Walzdraht produzierte, wurde nach der Inbetriebnahme kontinuierlicher Drahtstraßen stillgelegt.
- Die Westfälische Union AG liefert die Tragseile für zwei neue Autobahn-Brücken, und zwar für die 370 Meter lange Brücke Leverkusen sowie für die Elb-Brücke, Südliche Umgehung Hamburgs, von 410 Meter Länge.
- Die Eisenwerk Steele GmbH., Essen, hat gemeinsam mit Ingenieuren der Lufthansa einen Luftfracht-Behälter entwickelt, der nach seiner Erprobung auf dem Rhein-Main-Flughafen demnächst in Serienfertigung geht.
- Der kaufmännische Geschäftsführer der Eisenwerk Steele GmbH., Dipl.-Kaufmann Günter Albrecht, wurde zum Vorsitzenden der Fachvereinigung Oberbauschrauben gewählt.

AUS DEM INHALT:

- 3 Thyssenstahl-Durchlaß überstand zwanzigfache Belastung
- 5 Stahl bleibt weiter eine junge Industrie — Dr. Sohl über die gegenwärtigen Probleme der Stahlindustrie
- 6 EWG-Binnenzölle erneut gesenkt
- 7 ATH wird gegen Luxemburger Auflagen klagen
- 8 Hohe Ehrung für DGB-Vorsitzenden Ludwig Rosenberg
- 9 Hier geht es um die Sicherheit: Für Einsatz im Unfallschutz belohnt
- 10 750 Liter Blut flossen aus der ATH für das Deutsche Rote Kreuz
- 11 In den Erzbergen von Fort Gouraud — Auf den Spuren des Erzes in der mauretanischen Wüste

- 17 ATH-Pensionär stellte bei den Ruhr-Festspielen als Laienmaler aus
- 18 Kulturring Hamborn plant für 1963/64 zehn Veranstaltungen
- 20 Erlebnisse in Skandinavien — im Land der Mitternachtssonne
- 22 Jubilare, Personal- und Familiennachrichten

TITELBILD:

Mauretanischer Baggerführer der „Miferma“ auf der Erzgrube Tazadit in der Sahara. Siehe auch den Bericht „In den Erzbergen von Fort Gouraud“ auf den Seiten 11 bis 16 (Farbaufnahme: Günter Meyer)

BILD DER LETZTEN SEITE:

Aus dem Hochofenwerk der ATH (Farbaufnahme: Bernd König)

DIESES HEFT ERSCHEINT

als Doppel-Nummer für die Monate Juli und August. Die nächste Ausgabe der Werkzeitung erscheint Ende September

HERAUSGEBER:

AUGUST THYSSSEN-HÜTTE Aktiengesellschaft
Duisburg-Hamborn, Postfach 67

Schriftleitung: Carl Bertram Hommen, Fernruf 5 55 21, Hausanschluß 54 52 / 27 66 (Redaktion: Neue Hauptverwaltung, Kaiser-Wilhelm-Straße 100). Die Werkzeitung erscheint monatlich und wird kostenlos an die Mitarbeiter der August Thyssen-Hütte AG abgegeben. Nachdruck von Nachrichten und von Artikeln, soweit die Redaktion über sie verfügen kann, gerne gestattet. Um Quellenangabe und um Übersendung von zwei Belegexemplaren an die Redaktion wird gebeten.

Bilder: Epha, Meyer, Reschke, Schäfer, Stachelscheid, dpa.

Satz und Druck: Mülheimer Druckereigesellschaft mbH, Mülheim (Ruhr), Eppinghofer Str. 50/52 (Zeitungshaus)

Erfolgreicher Großversuch
von Armco-Thyssen in Beeckerwerth
beeindruckte Fachexperten

Thyssenstahl-Durchlaß überstand zwanzigfache Belastung



Mit Brammen im Gewicht von über 1000 Tonnen war der Durchlaß belastet, als dieses Bild entstand

Auf dem Werksgelände der ATH in Beeckerwerth führte die Armco-Thyssen Breitband-Verarbeitung GmbH einen einmaligen Traglast-Versuch durch, mit dessen Ergebnis die in Dinslaken ansässige Beteiligungs-Gesellschaft der August Thyssen-Hütte sehr zufrieden sein kann. Ein Maulprofil-Durchlaß aus 4,75 Millimeter starkem Thyssenstahl-Blech mit einer Spannweite von 6,25 Meter, für den die Bundesbahn fünfzig Tonnen Tragfähigkeit forderte, hielt einer über zwanzigfachen Belastung stand. Bei einer Belastung durch Brammen im Gewicht von 1079,77 Tonnen mußte der Versuch aus Sicherheitsgründen abgebrochen werden, ohne daß ein Bruch des Durchlasses erfolgt war; denn der neun Meter hohe Stoß Brammen drohte umzustürzen.

Sie glauben nicht, was Eisen hält — mit dieser Feststellung nahm Professor Dr.-Ing. Klöppel von der Technischen Hochschule Darmstadt, ohne es zu ahnen, das Ergebnis des Versuchs schon vorweg, als er einer großen Zahl fachlich interessierter Gäste die Bedingungen dieses einmaligen Traglast-Versuchs erläuterte. Hüttendirektor Dr. Michel hatte die Gäste, die sich zunächst im Sportjugendheim eingefunden hatten, bevor sie zur Baustelle fuhren, zuvor herzlich begrüßt. Was Eisen wirklich zu halten vermag, zeigte der Traglast-Versuch dann sehr eindeutig.



Die von der Armco seit Jahrzehnten hergestellten und in den USA und vielen Ländern der Welt verbreiteten Durchlässe aus verzinktem Blech gehören seit Gründung der Armco-Thyssen

Breitband-Verarbeitung GmbH, Dinslaken, neben zahlreichen anderen Produkten auch zu deren Fertigungsprogramm. Die Meinungen bei den Baufachleuten der Bundesrepublik über die Tragfähigkeit dieses Armco Multi-Plate-Maulprofils, wie es fachlich genannt wird, gingen jedoch bisher stark auseinander. Dazu trug unter anderem bei, daß Statiker glaubten, die von der Armco bei diesem Erzeugnis zugrundegelegten Bogendrücke für eine tatsächliche Belastung nicht anerkennen zu können.

Angeregt durch ein Colloquium, das im Dezember letzten Jahres am Lehrstuhl von Professor Dr.-Ing. Klöppel an der Technischen Hochschule Darmstadt zusammen mit freischaffenden Statikern und Vertretern der Deutschen Bundesbahn stattfand, beschloß die Armco-Thyssen, einen Traglastversuch an einem großen Maulprofil mit einer Überschüttungshöhe von $\frac{1}{4}$ der Spannweite durchzuführen. Da sich die Deutsche Bundesbahn für eine zusätzliche noch härtere Belastungsprobe mit der geringsten Überschüttungshöhe, d. h. nur $\frac{1}{6}$ der Spannweite interessierte, wurden praktisch zwei Versuche erforderlich. Sie fanden in der Zeit vom 21. Juni bis 5. Juli auf dem Baugelände von Werk II der ATH in Beeckerwerth statt.



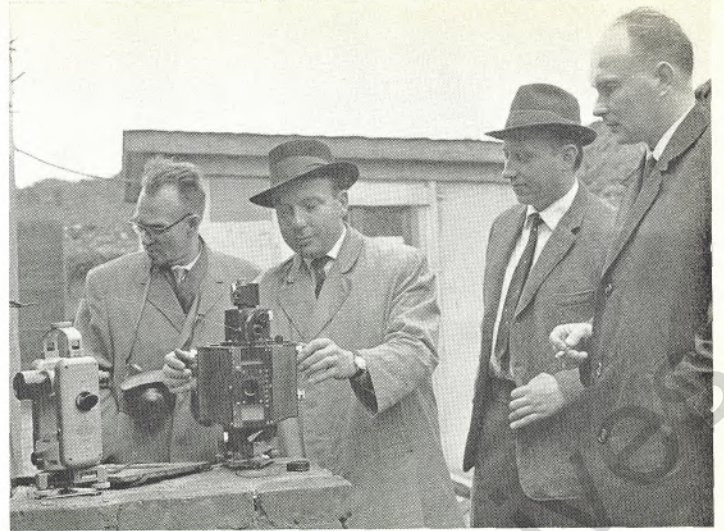
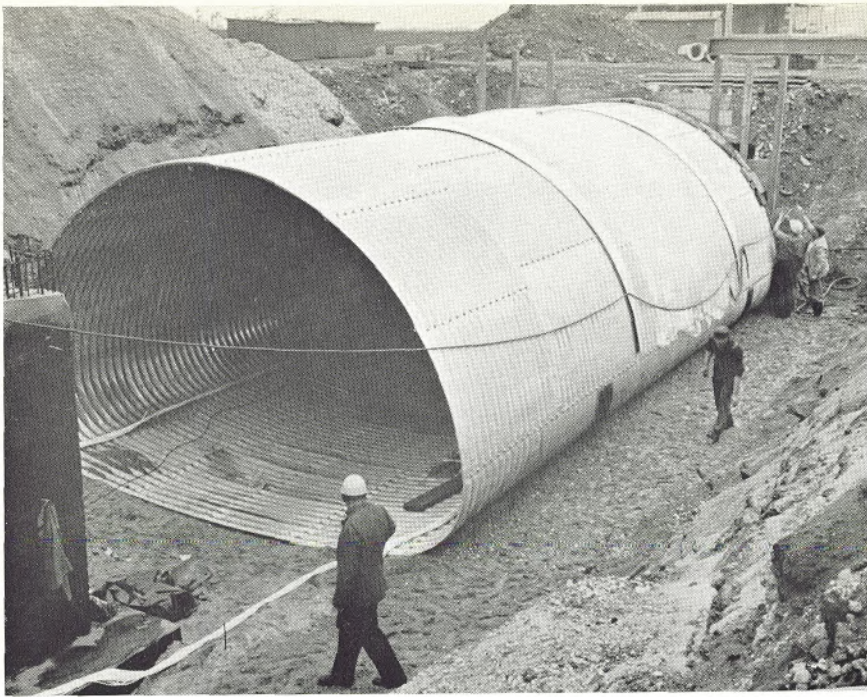
Für die Belastungsprobe, die am 21. Juni eingeleitet wurde, wurde eine Verkehrslast, die durch einen Achsschemel mit zwei Achsen erzeugt wird, als ungünstigste Belastung für das Rohr angesehen. Da jede Achse mit 25 Tonnen angesetzt wird, ergab sich eine Gesamtbelastung von fünfzig Tonnen auf einer Lastfläche von etwa drei Meter Länge und 2,6 Meter Schwellbreite. Unter Berücksichtigung eines Sicherheitsfaktors 3 wurde die Belastungsprobe mit 150 Tonnen durchgeführt.

Bei dieser Belastung des Armco-Thyssen-Durchlasses ergab sich eine maximale senkrechte Durchbiegung des Scheitels am Maulprofil Nr. 58 von nur sechs Millimeter. Diese Belastung von 150 Tonnen wurde für eine Woche unverändert gelassen. Die Durchbiegung am Maulprofil, das völlig in Kies eingebettet war und eine Überschüttung von nur etwas mehr als einen Meter hatte, war in den darauffolgenden Tagen sehr gering. Am zweiten Tag wurde eine weitere Durchbiegung von nur zwei Millimeter im Scheitel gemessen. Am darauffolgenden Tag, dem 23. Juni, war es nur noch ein Millimeter und am 24. Juni 0,1 Millimeter. Vom 25. Juni ab konnte eine weitere Zunahme nicht mehr festgestellt werden, obwohl die Brammen mit einem Gesamtgewicht von 150 Tonnen das Maulprofil unverändert belasteten.

Um den Messungen, die vom Ingenieur-Laboratorium des Lehrstuhls für Statik, Stahlbrücken- und Stahlbau der TH Darmstadt durchgeführt wurden, eine besondere Genauigkeit zu geben, hatte man mehrere Dehnungstreifen im Innern des Maulprofils installiert. Hinzu kamen noch zwei Dutzend kleiner Kontrollbirnen, die für die fotografischen Messungen erforderlich waren. Was an Kabel zu den Meßgeräten verlegt war, war nur für den Laien ein scheinbares Durcheinander. Immerhin erreichten die Kabelstränge eine Gesamtlänge von 1,5 Kilometer.



Nach der eigentlichen Belastungsprobe bis 150 Tonnen wurden dann die Vorbereitungen für den Traglast-Versuch vorgenommen, zu dem ein großer Kreis von Fachexperten eingeladen worden war. Hierzu gehörte das Heranschaffen von Brammen, die sich neben dem Ort dieses einmaligen Versuches wie in einem Brammenlager



Unsere Bilder zeigen: links: Mit diesem Maulprofil-Durchlaß von 6,5 Meter Spannweite wurde in Beeckerwerth ein erfolgreicher Belastungsversuch unternommen — Oben: Präzisionsgeräte wurden zur Messung der Belastung vom Technisch-Physikalischen Laboratorium der TH Darmstadt eingesetzt — Unten: Dehnungstreifen im Innern des Durchlasses

anhäufte. Schon am 3. Juli hatte man mit dem Stapeln begonnen. Während am 4. Juli die Gäste um zehn Uhr noch im Sportjugenheim einer fachlichen Einführung zuhörten, waren bereits vierhundert Tonnen Brammen aufeinander-gestapelt worden. Welches Interesse dieser Traglast-Versuch hervorgerufen hatte, geht schon daraus hervor, daß neben zahlreichen Vertretern von Baudezernaten der Deutschen Bundesbahn und der Straßenbaubehörden auch das Bundesverkehrsministerium, Ingenieurschulen sowie zahlreiche Ingenieurbüros Experten nach Ham-born entsandt hatten.

Nachdem die mehr als siebzig Gäste durch Hüt-tendirektor Dr. Michel, als Beiratsmitglied der Armco-Thyssen Breitband-Verarbeitung GmbH., und Geschäftsführer Lubberger begrüßt worden waren, erläuterte Prok. Dipl.-Ing. Demmin die Vorgeschichte des Versuchs. Trotz langjähriger Bemühungen, die Tragfähigkeit von nachgiebi-gen Rohrdurchlässen theoretisch nachzuweisen, habe man bisher kein befriedigendes Verfahren hierfür gefunden. Dieser für den 4. Juli vorbereitete Traglast-Versuch solle nun zeigen, bei welcher Belastung eine derart nachgiebige Kon-struktion zu Bruch gehe. Darüber hinaus wolle man Aufschluß darüber erhalten, wie ein der-artiger Bruchzustand aussehe. „Wenn uns der Versuch planmäßig gelingt“, sagte Dipl.-Ing. Demmin, „werden wir heute abend wissen, ob das Rohr oder der Boden bei der Versuchsan-ordnung den Bruch einleiteten. Anschließend La-borversuche werden zusammen mit den Ergeb-nissen dieses Versuchs sicher weitere wert-volle Aufschlüsse über das Verhalten von nach-giebigen Rohrdurchlässen geben.“

Auf den hohen wissenschaftlichen Wert dieser Versuche sowie auf ihre Bedeutung und Aus-wirkung für die Praxis ging dann Prof. Dr.-Ing. Klöppel näher ein. Der Traglast-Versuch, den man bei Armco-Thyssen vornehme, sei einmalig und werfe auch entsprechende Probleme auf, da bei der vorgesehenen Belastung des großen Profils die klassischen Regeln der Statik nicht mehr anwendbar seien. Denn über das Zusam-menwirken von Erdreich und Stahl gebe es in der Baustatik bisher keine Erfahrungen.

Prof. Dr. Klöppel gab dabei jedoch zu bedenken, daß statische Berechnungen zuweilen reine Theorie sein können. Ein gutes Tragsystem sollte nicht schon allein deshalb abgelehnt werden, weil ihm mit den klassischen Regeln der Statik nicht beizukommen sei. Der Traglast-Versuch in Hamborn solle ja gerade dazu dienen, etwaige Unsicherheitsfaktoren auszuräumen. Kennzeichnend dafür, daß Statiker und Praxis daraus lernen wollten, sei die Tatsache, daß er sowohl von freischaffenden Statikern wie auch von der Deutschen Bundesbahn angeregt worden sei. Prof. Dr. Klöppel bezeichnete zum Schluß seiner Ausführungen das hier eintretende Zusammenwirken von Boden und Blechhaut als einen Glücksgriff. „Diese Rohre“, so sagte er, „haben keine Kreislaufstörungen“.



Anschließend besichtigten die Gäste das Ver-suchsobjekt auf unserem Hüttengelände in Beeckerwerth. Dabei gab es rege Diskussionen — nicht nur weil drei Flaschen Whisky winkten für den, der mit seiner Schätzung dem Zusammenbruch des Profils am nächsten liegen würde.

Diesen Preis gewann übrigens niemand, da alle Schätzungen weit hinter der Sicherheit des Pro-fils zurückblieben.

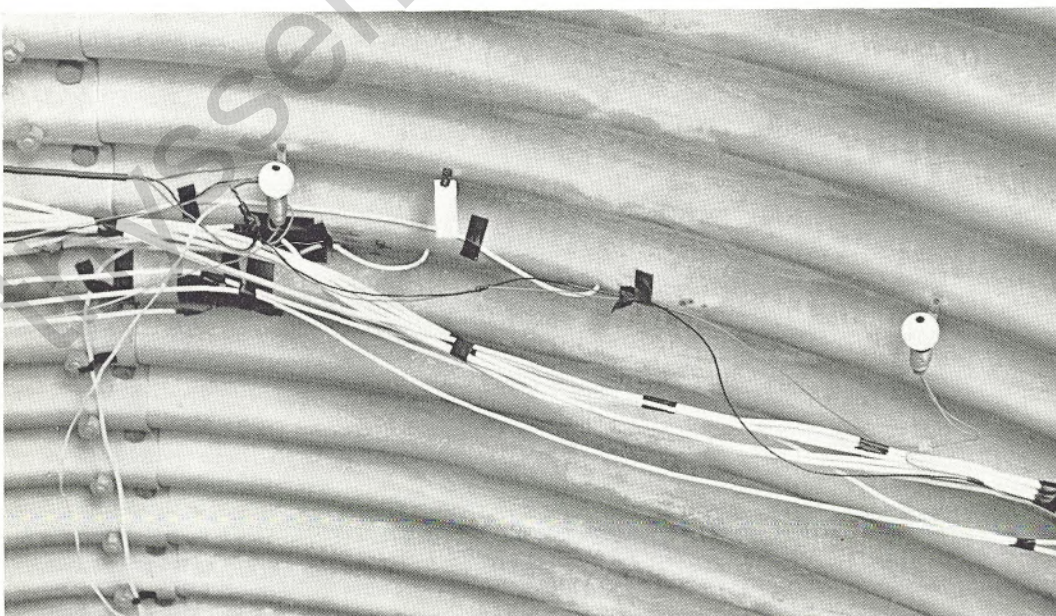
Der Brammenstapel nahm mit dem Tagesablauf an Höhe immer mehr zu. Die Tonnenzahl auf der Tafel wurde größer und größer. Es ging auf 22 Uhr zu, als man bei einer Belastung von 953,47 Tonnen lediglich zwei leichte Einbeulun-gen im Maulprofil feststellte. Niemand wußte, was nun geschehen würde. Wegen der Dunkelheit wurde der Traglast-Versuch deshalb zunächst abgebrochen und die weitere Belastung bis zum nächsten Tag eingestellt. Bei dieser Belastung hatte sich das Profil mit seiner Spannweite von 6,27 Meter nur um 15 Zentimeter verändert. Doch an ein Zusammenbrechen war nicht zu denken.

Im Laufe des nächsten Nachmittags stapelte man dann mit Hilfe eines Magnetkrans weitere Brammen auf den großen Stapel. Als die Be-lastung 1079,77 Tonnen erreicht hatte, war man zum großen Bedauern aus sicherheitstechnischen Gründen genötigt, den Traglast-Versuch abzu-brechen. Denn es bestand die Gefahr, daß der Brammenstapel, der eine Höhe von neun Meter erreicht hatte, ins Rutschen geraten könnte und die Kranbesatzungen sowie Hilfskräfte gefähr-den würde.



Obwohl das Multi-Plate-Maulprofil aus Thyssen-stahl einer zwanzigfachen Belastung standgehal-ten hatte und nicht zusammengebrochen war, hätte Armco-Thyssen den Versuch gerne bis zum Bruch fortgeführt, um exakt feststellen zu können, wo bei einem derartigen Durchlaß der kritische Punkt einer Überbelastung liegt. Aber auch jetzt war ein großer Erfolg erreicht. Der volle Erfolg des Versuchs wird erst dann zu er-kennen sein, wenn man die gesamten Meßwerte ausgewertet hat.

„Sie glauben gar nicht, was Eisen hält“, hatte Professor Klöppel vor diesem Traglast-Versuch gesagt. Daß Stahl wirklich viel zu halten ver-mag, hat dieser Versuch auch den Skeptikern bewiesen.



Neue Betriebs-Jugendvertretung der ATH gewählt

Zu Mitgliedern der Betriebs-Jugendvertretung der ATH wählten die jugendlichen Belegschaftsmitglieder unserer Hütte Elektrikerlehrling Detlef König (erster Vorsitzender), kfm. Lehrling Klaus-Dieter Buchholz (zweiter Vorsitzender) sowie Maschinenschlosser-Lehrling Heinz-Dieter Groß, Betriebsschlosser-Lehrling Paul Siojewski und Dreherlehrling Günter Linde. Von den wahlberechtigten 605 Jugendlichen der ATH gaben 438 ihre Stimmen ab.

Stahl bleibt weiter eine junge Industrie

Anlässlich der Mitgliederversammlung hatte zunächst Bundesaußenminister Dr. Schröder über „Schwerpunkte der deutschen Außenpolitik“ gesprochen und dabei einen umfassenden Überblick über die politischen und wirtschaftlichen Ziele der Bundesregierung gegeben. Insbesondere hatte sich Dr. Schröder in dieser Rede, die ein ungewöhnlich großes Echo in der Öffentlichkeit fand, auch mit dem Funktionieren des Gemeinsamen Marktes und der begonnenen Einigung Europas auf wirtschaftlichen Gebiet befaßt. Dabei unterstrich er, daß die wirtschaftliche Integration bisher unausgeglichen verlaufen sei und große Anstrengungen nötig sein würden. Er sei fest davon überzeugt, daß die Schwierigkeiten überwunden würden; denn die einzelnen Gemeinschaften hätten sich bereits so sehr auf den Integrations-Prozeß eingestellt, daß die Entwicklung nicht rückgängig gemacht werden könne.

Deutsche Stahlproduktion blieb zurück

In seinem Rechenschaftsbericht wies Dr. Sohl im einzelnen darauf hin, daß die Rohstahl-Erzeugung in der Welt sich von 1960 bis 1962 um fast sieben Prozent auf 370 Millionen Tonnen erhöht habe. Innerhalb der Montanunion sei die Stahlerzeugung zwar mit 73 Millionen Tonnen etwa unverändert geblieben, habe jedoch eine sehr unterschiedliche Entwicklung in den einzelnen Ländern genommen. Holland habe seine Stahlproduktion in den beiden letzten Jahren um mehr als sieben Prozent, Italien sogar um 15 Prozent steigern können.

- Während die Erzeugung in Frankreich, Belgien und Luxemburg sich auf der Höhe von 1960 gehalten habe, sei dagegen in der Bundesrepublik ein Rückgang von 34,1 Millionen Tonnen auf 32,6 Millionen Tonnen oder um fast fünf Prozent zu verzeichnen.

Leider sei festzustellen, daß sich dieser rückläufige Prozeß im ersten Halbjahr 1963 noch verstärkt habe und deshalb alle mit ernster Sorge erfülle, weil er im bedenklichen Gegensatz zur Entwicklung in der Montanunion und der Welt insgesamt stehe.

Der mengenmäßige Ausfall allein wäre trotzdem kaum Anlaß, um von ernsten Sorgen zu sprechen, sagte Dr. Sohl, weil die Rohstahl-Kapazität im Durchschnitt der Werke noch zu etwa 80 Prozent ausgenutzt wäre. Entscheidender sei jedoch der Preisverfall, der gleichzeitig eingetreten sei. Allein von der Preisseite her hätte im letzten Jahr eine Minderung der Erlöse hingenommen werden müssen, die im Vergleich zu 1960 fast eine Milliarde DM erreicht habe. Das entspreche ungefähr den jährlichen Abschreibungen der gesamten deutschen Stahlindustrie.

Dr. Sohl befaßte sich dann im einzelnen mit den Gründen, die zu der jetzigen Lage geführt haben. Gelegentlich werde in der Öffentlichkeit gesagt, der Stahl befinde sich in einer Strukturkrise, vor allem weil neue Werkstoffe in angestammte Verwendungsbereiche von Stahl eingedrungen seien. Dem gegenüber wies Dr. Sohl auf den unaufhaltsamen Anstieg der Stahlerzeugung in der Welt von 110 Millionen Tonnen im Jahre 1938 auf fast 370 Millionen Tonnen im letzten Jahre hin; sie habe sich also im Verlauf von 25 Jahren mehr als verdreifacht, und die ECE habe für Mitte der 70er Jahre eine Welterzeugung von sogar 630 Millionen Tonnen

Wohl selten habe die deutsche Eisen- und Stahlindustrie vor solchen Schwierigkeiten wie in den letzten beiden Jahren gestanden, sagte Dr. Sohl auf der Mitgliederversammlung der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie Ende Juni in Düsseldorf. Die schlechte Entwicklung, über die er seit der letzten Versammlung vor zwei Jahren berichten müsse, habe Ende 1961 eingesetzt, während des ganzen Jahres 1962 angehalten und dauere bis heute verstärkt an. Zur Überwindung der Schwierigkeiten forderte Dr. Sohl als Vorsitzender der Wirtschaftsvereinigung eine Beseitigung der Wettbewerbs-Ungleichheiten im Gemeinsamen Markt, da die Stahlerzeugung lediglich in der Bundesrepublik in den letzten drei Jahren abgefallen sei. Denn weder strukturelle noch Standort-Gründe, weder angebliche Überkapazitäten noch die Preispolitik der Werke habe den gegenwärtigen Zustand am deutschen Stahlmarkt herbeigeführt. Dr. Sohl gab im Verlauf seiner Ansprache seiner Überzeugung Ausdruck, daß, wie insgesamt in der Welt, auch im Inland der Stahlverbrauch weiter ansteige und die Stahlindustrie auch von der technischen Entwicklung her in der nächsten Zukunft noch starke neue Impulse erwarte.



Dr. Sohl und AR-Vorsitzender Dr. Birrenbach im Gespräch mit Bundesaußenminister Dr. Schröder auf der Jahrestagung der Wirtschaftsvereinigung in Düsseldorf

vorausgesagt. „Selbst wenn die Steigerung nicht ganz in diesem Ausmaß und in diesem Tempo eintreten sollte“, unterstrich Dr. Sohl in diesem Zusammenhang, „an einem kann kein Zweifel bestehen, nämlich daran: daß der Stahlverbrauch der Welt weiter stark wachsen wird.“

Sicherlich sei eine Verschiebung zugunsten jüngerer Länder und zu Lasten der alten Industrieländer zu erwarten. Deshalb werde sich auch der Wettbewerb weiter verschärfen. Für diesen Wettbewerb müsse die deutsche Stahlindustrie faire und gerechte Startbedingungen haben.

Als entscheidende Ursache für das gegenwärtige Stagnieren der Stahlerzeugung innerhalb der Montanunion bezeichnete Dr. Sohl den starken Anstieg der Importe und das gleichzeitige Nachlassen der Exporte. Dabei habe sich nach Ansicht der Hohen Behörde allein im letzten Vierteljahr 1962 ein Produktionsausfall von über 1 Million Tonnen Rohstahl ergeben. Wenn das so bleibe, sagte Dr. Sohl — und leider böte das erste Vierteljahr 1963 kein anderes Bild — so würde dies die Erzeugungsmöglichkeiten im Jahr um rund vier Millionen Tonnen mindern. Andererseits heiße das aber, daß die Hüttenwerke der Montanunion — gäbe es keine solche Verschlechterung im Außenhandel gegenüber den Dritten Ländern — keine großen Sorgen um die Mengen-Entwicklung zu haben brauchten.

Strukturell gesehen sei auch im Inland ein weiter steigender Stahlverbrauch zu verzeichnen. Daran ändere nichts das Vordringen der Kunststoffe — die übrigens nach dem Urteil der Sachverständigen dieses Wachstum nicht wesentlich beeinträchtigen würden —, auch nicht der Zug zur leichteren Bauweise sowie der Übergang zu dünneren Abmessungen, auch auf dem Flachstahl-Sektor.

Dr. Sohl griff in diesem Zusammenhang eine Feststellung des Chairmans des amerikanischen Iron and Steel Institute, Mr. Patton, vor der

kürzlichen Jahrestagung in New York auf, daß nämlich Stahl weiterhin der leistungsfähigste und billigste aller Werkstoffe bleibe. „Und ebenso wie wir in der Stahlverwendung große neue Möglichkeiten für unsere Industrie sehen“, versicherte Dr. Sohl, „glauben wir, daß auch von der technologischen Entwicklung her starke neue Impulse auf den Markt ausgehen werden. Hier können wir wirklich von einem Strukturwandel sprechen.“

In diesem Zusammenhang wies Dr. Sohl auf die Erweiterung der Rohstoffbasen, die weitgehende Verwendung eines vorbereiteten Möllers im Großraumofen, die Anwendung der Oxygen-Verfahren bei der Stahlerzeugung, die Entwicklung des Stranggusses sowie auf die weitere Mechanisierung und Automatisierung der Walzstraßen hin.

- Stahl, so stellte Dr. Sohl fest, sei nicht nur eine neue Industrie, um den Titel des Hauptreferates der Jahrestagung des amerikanischen Instituts zu benutzen. Er möchte vielmehr hinzufügen, Stahl sei eine junge Industrie, und darin die Antwort auf die Frage nach einer „Strukturkrise“ zusammenfassen.

Standort — auch eine Frage des Absatzes

Die Frage des Standort-Problems sei in den letzten Jahren vor allem deshalb aufgetaucht, weil der bisherige Standortvorteil an der Ruhr, nämlich die Kohle, an Bedeutung verloren habe, seit US-Kohle überall in der Welt billiger angeboten werde und sich die italienischen und holländischen Hüttenwerke weitgehend auf amerikanische Kohle umgestellt hätten. Auch die deutsche Stahlindustrie habe an sich die Möglichkeit, mit einer relativ geringeren zusätzlichen Frachtbelastung Kohle aus USA zu importieren, was in den Jahren der Kohle-Knappheit bekanntlich im großen Umfang habe erfolgen müssen.

- „Die deutsche Eisen- und Stahlindustrie“, so betonte Dr. Sohl in diesem Zusammenhang mit Nachdruck, „ist aber an einem gesunden und leistungsfähigen heimischen Bergbau interessiert und unterstützt deshalb dessen Bemühungen, uns die Kohle zu internationalen Wettbewerbs-Bedingungen zu liefern.“

Bei einer Gesamtbetrachtung der Standort-Frage müsse man die Gesamtbelastung aus den Transportkosten der Rohstoffe und auch der Absatzseite in Betracht ziehen. Es sei interessant festzustellen, daß in den USA zur Zeit zwei neue Hüttenwerke bei Chicago im Zentrum des Stahlverbrauchs gebaut würden.

In Deutschland seien die Absatzwege im Inland in der Regel sehr kurz. Der weitaus größte Teil der Stahlverarbeiter liege — nicht nur im Revier — in unmittelbarer Nähe der Stahlwerke. Ebenso frachtgünstig sei auch die Lage der meisten Hüttenwerke für den Bezug ausländischer Rohstoffe. Außerdem habe schon immer ein hochentwickelter Energie-Verbund mit der benachbarten Kohle bestanden. Zudem verfügten die deutschen Hüttenwerke als großes traditionelles Stahl-Land über einen ausgebildeten Stamm fachlich hochqualifizierter Facharbeiter.

Von doppelter Bedeutung sei jedoch ein weiterer Standort-Faktor, nämlich die Frage der Lohn- und Arbeitszeit, weil gerade hier enge Zusammenhänge zwischen Kohle und Stahl be-

In den deutschen Außenhandelshäusern und Verkaufsabteilungen von Industrie-Unternehmen mit Exportinteressen werden die Rechenmaschinen in den letzten Wochen auf Hochtouren gelaufen und ihre Ergebnisse auf den Kontrollstreifen mit Spannung erwartet worden sein. Die Mienen der Kaufleute werden sich, je nach Plus- oder Minusresultat, erhellt oder verdunkelt haben, hing doch der künftige Geschäftserfolg oder Mißerfolg des Hauses z. T. von den zum Vorschein kommenden Ziffern ab. Bisherige Bezugsquellen und Absatzmärkte wurden überprüft, Länder und Kontinente auf neue Handelsmöglichkeiten durchforstet. Der Grund für soviel eilige Geschäftigkeit: der „große“ EWG-Zolltermin vom 1. Juli 1963.

Neue Chancen und Risiken im Außenhandel

EWG-Binnenzölle erneut gesenkt

Mit dem 1. Juli 1963 sind die Zollsätze zwischen den Mitgliedsländern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) um weitere 10 Prozent auf nur noch 40 Prozent ihrer ursprünglichen Höhe gesenkt worden. Damit beträgt der bisherige Zollabbau in der Gemeinschaft seit dem 1. 1. 1957 60 Prozent des damaligen Standes, und zwar mit einem Vorsprung von zweieinhalb Jahren vor dem ursprünglichen Zeitplan. Für die Verwirklichung des Gemeinsamen Marktes ist das sicherlich ein wichtiger Schritt. Die Wirtschaft geht, wie so oft, der Europa-Politik voraus, die in letzter Zeit etwas auf der Strecke geblieben ist.

Am 1. Juli 1963 passierte auf dem Zollgebiet aber noch etwas anderes. Die EWG wird — wenn sie spätestens 1970 fertig ist — eine Zollunion sein, das heißt ohne Zölle im Innern, aber mit einer gemeinsamen Zollmauer nach draußen. Dazu müssen die Partnerländer ihre sehr verschiedenen Zolltarife schrittweise an den künftigen „Außentarif“ anpassen, also Gemeinschaftsländer mit hohen Zöllen diese auf den Mittelwert senken, solche mit niedrigen Sätzen sie entsprechend erhöhen. Am 1. Juli wurde nun eine weitere derartige Anpassung vorgenommen, so daß die Zölle der Partnerländer gegenüber der Außenwelt bereits zu 60 Prozent an den künftigen Gemeinschaftstarif herangeführt sind, und zwar ebenfalls zweieinhalb Jahre „vor der Zeit“.

Mit dem „Zoll“ hat der durchschnittliche Zeitgenosse ungern etwas zu tun, — umgekehrt ist das schon anders, jedenfalls kommt der Zöllner Staat zu seinem Geld — und das bezahlen letzten Endes wir, sofern wir Importwaren kaufen. Deshalb gehen uns die Zollveränderungen vom 1. Juli alle an. Auf den Binnen- und Außenhandel der EWG wirken sie sich von Land zu Land, je nach dem bisherigen Stand der Zölle, unterschiedlich aus. Während die Hochzoll-Länder Frankreich und Italien ihre Grenzen am 1. Juli 1963 sowohl den übrigen EWG-Partnern als auch den sog. Dritten Ländern weiter öffnen mußten, wird das deutsche Einfuhr-Tor für die Waren aus Nicht-EWG-Ländern ein wenig enger; und zwar deshalb, weil die deutschen Außenzölle — bisher relativ niedrig — in Richtung auf den Gemeinschaftstarif angehoben werden müssen und sich damit naturgemäß Importe aus Dritten Ländern entsprechend verteuern. Es kann nicht ausbleiben, daß das gewisse Veränderungen in den bisherigen Handelsströmen mit sich bringen wird.

Ein Blick auf die Zollsätze für einige wichtige Einfuhrwaren macht das deutlich:

	am 1. Januar 1957	ab 1. Juli 1963
	für alle Lieferländer	für EWG-Länder (Binnenzölle) für alle übrigen Länder (Außenzölle)
Elektrotechnische Erzeugnisse	8—12	3,2—4,8
Kraftfahrzeuge	17	5
Werkzeugmaschinen	3—8	1,2—3,2
Büromaschinen	8—12	0—3,2

Während beispielsweise ein Citroën, ein Renault oder ein FIAT 1957 beim Import in die Bundesrepublik noch mit 17 Prozent Zoll belegt

wurde, braucht für diese Modelle jetzt nur noch 5 Prozent Zoll bezahlt zu werden; ein englischer Austin, ein schwedischer Volvo oder ein amerikanischer Buick müssen demgegenüber eine Zollhürde von 20 Prozent (3 Prozent mehr als 1957) überspringen, wenn sie zum deutschen Käufer gelangen wollen. Ähnlich ist es mit den anderen Waren. Die Zollsätze für beide Räume streben auseinander. Für Bezüge aus Dritten Ländern sind sie etwa drei- bis viermal so hoch wie für EWG-Lieferungen.

Konsequenz: wer auf Mark und Pfennig sieht, kauft mehr in der EWG; wer aber lieber einen englischen Stoff kauft statt eines Tuches, das direkt aus Aachen kommt, muß eben — leider — mehr Zoll bezahlen. Zwei Drittel der deutschen Einfuhr stammen aus Nicht-EWG-Ländern, darunter ein knappes Fünftel aus der EFTA.*) Bei diesem hohen Lieferanteil der Außenwelt muß sich die Zollerhöhung in einer Verteuerung der Importe auswirken. Es wird also zu einer gewissen Verlagerung der Handelsströme kommen. Trotzdem wäre es verkehrt, wollten wir unsere Importe von dorthin drastisch einschränken, denn von ihnen hängen wiederum unsere Exportmöglichkeiten ab.

Bisher hat sich der Außenhandel der EWG mit Dritten Ländern auch Jahr für Jahr ausgeweitet, wenn auch der Binnenhandel der Gemeinschaft schneller zugenommen hat. Die Absatzchancen der deutschen Exporteure in den EWG-Ländern selbst werden aber auch dadurch berührt, daß die Außenzölle Frankreichs und Italiens gegenüber Dritten Ländern ebenfalls gesenkt wurden. Hinzukommt, daß die EFTA-Länder ihrerseits die Binnenzölle senken und sich damit gegenseitig begünstigen. Der Graben zwischen der Sechser- und der Siebenergemeinschaft wird mit den beiderseitigen Zollmaßnahmen leider immer breiter. Erst kürzlich klagte ein deutsches Automobilwerk, daß es in diesem Jahr seine Ausfuhr in die EFTA nur noch mit Mühe um knapp 10 Prozent steigern konnte, während sich sein EWG-Export um 40 Prozent erhöhte.

Das kann erst anders werden, wenn man sich im weltweiten Rahmen entschließt, die Zölle allseitig abzubauen. Das bezwecken die für 1964 vorgesehenen internationalen Zollverhandlungen, die bereits heute den Spitznamen „Kennedy-Runde“ tragen, und zwar deshalb, weil die Initiative von dem amerikanischen Präsidenten ausging, nachdem er ein neues Außenhandels-gesetz der USA durchgesetzt hatte. Dabei wird es nicht nur um Zollabbau gehen, sondern auch um die Beseitigung allzu krasser Unterschiede in den Zollsätzen für die gleiche Ware von Land zu Land (z. B. für Stahl), die einigen Industrien einseitige Vorteile im Wettbewerb verschaffen. Die Stahl-Außenzölle der Montanunions-Länder sind übrigens von dem EWG-Zolltermin 1. Juli nicht berührt worden; sie sind im Montanunions-Rahmen auf dem niedrigen deutschen Niveau von durchschnittlich vier bis sechs Prozent harmonisiert, mit Ausnahme Italiens, dessen Stahlzölle im Schnitt zehn Prozent betragen. E. Koeve

*) Kleine Freihandelszone = England, die skandinavischen Staaten, Schweiz, Österreich und Portugal.

Jahren erschreckend zu unseren Ungunsten verschoben. Die hohe Lohnbelastung sei ein entscheidender Standort-Faktor, der nicht ohne Rückwirkungen auf die weitere Entwicklung der Stahlindustrie und ihre Stellung im Weltmarkt bleiben würde.

Hinzu komme schließlich, daß die ausländischen Hüttenwerke in ihren Warmbetrieben — auch in den Walzwerken — an sieben Tagen der Woche in 21 Schichten voll durcharbeiteten und damit im Vergleich zur deutschen Stahlindustrie mit ihrer sog. kontinuierlichen Arbeitsweise ein Siebtel ihrer Walzwerks-Erzeugnisse ohne Berechnung der Fixkosten auf dem Weltmarkt absetzen könnten.

Was das Problem der Kapazitäten angehe, so seien in der Bundesrepublik von 1960 bis 1962 die Kapazitäten für Rohstahl jährlich um knapp vier, auf der Walzwerkseite für Flachstahl um stark vier und bei den Profilen um etwas weniger als drei Prozent gestiegen. Aus finanziellen Gründen habe man eine Reihe großer Investitionsvorhaben vorläufig zurückgestellt und stattdessen eine Zusammenarbeit zwischen voneinander unabhängigen Unternehmens-Gruppen erreicht; sie trüge der heutigen Lage Rechnung und habe auch die volle Zustimmung und Förderung der Hohen Behörde gefunden.

Man dürfe das Investitions-Problem aber nicht nur für Deutschland isoliert betrachten, sondern müsse es im internationalen Rahmen sehen. Bis 1960 habe die deutsche Stahlindustrie einen Produktions-Anteil an der Montanunion von 46 bis 47 Prozent besessen, der inzwischen auf 45 Prozent gefallen sei, bei den Investitions-Aufwendungen 1962 aber lediglich 34 Prozent erreicht. Andere Länder dagegen investierten erheblich mehr, so zum Beispiel die französische Stahlindustrie im vergangenen Jahr annähernd 34 Prozent gegenüber einem Produktionsanteil von nur 24 Prozent.

● Dr. Sohl unterstrich mit Nachdruck, daß die deutsche Stahlindustrie bei aller Vorsicht und Anpassungsfähigkeit auf diesem Wege keineswegs fortschreiten dürfe, wolle sie nicht Gefahr laufen, in absehbarer Zeit zu veraltern und den Anschluß an die internationale Entwicklung zu verlieren.

Der Erlösverfall

Zur Frage einer richtigen oder falschen Preispolitik sagte Dr. Sohl, er verrate sicherlich kein Geheimnis, wenn er offen bekenne, daß die Stahlindustrie seit einiger Zeit eine vernünftige Preispolitik überhaupt nicht mehr betreiben könne. Die Preisunterschiede, wie sie sich aus autonomen währungspolitischen Maßnahmen, aus der staatlichen Beeinflussung der Stahlpreise in Frankreich und den Regeln des Montan-Vertrags ergäben, seien mit privatwirtschaftlichen Mitteln einfach nicht mehr zu überbrücken.

Hinzu komme schließlich, daß mit zunehmendem Erlösverfall auf den Exportmärkten auch belgische und luxemburgische Werke immer mehr in den Markt der Gemeinschaft eingedrungen seien und einen verstärkten Preisdruck auf den deutschen Markt ausübten. Infolgedessen sei der mengenmäßige und preisliche Einbruch tiefer als je zuvor.

Während alle anderen großen Stahlländer, durch Zoll oder Steuergrenzen geschützt, einen Inlandsmarkt mit stabilem Preis-Niveau hätten, sei der deutsche Stahlmarkt zum Exportziel für alle Länder der Welt geworden.

● Vor fünf Jahren habe etwa jede zehnte in Deutschland verbrauchte Tonne Stahl aus Einführen gestammt, Ende 1962 aber bereits jede fünfte Tonne — eine höchst bedenkliche Tatsache. Diese Tendenz habe sich im Frühjahr dieses Jahres noch weiter fortgesetzt, so daß bei Feinblech im April jede dritte Tonne aus Importen stammte.

Die Auswirkungen dieser Einfuhren auf die Erlöse seien noch weitaus entscheidender als die mengenmäßigen. Wenn heute einige große und leistungsfähige Werke Mühe hätten, ihre Abschreibungen voll zu verdienen, so beleuchte dies das Ausmaß der Erlös-Einbußen und Ergebnis-Verschlechterungen. Dieses Ergebnis sei um so bedenklicher, weil es in einer Zeit noch relativ guter Kapazitäts-Auslastung eingetreten sei.

● „Die Gründe liegen nicht bei uns“, stellte Dr. Sohl fest, „sie liegen ausschließlich auf

stunden. Eine Entlastung der Bergbau-Kosten sei dringend notwendig; denn eine weitere Verteuerung der Brennstoff-Kosten werde für die Stahlindustrie das Problem der amerikanischen Kohle erneut aufrollen.

Leider wirke sich jedoch eine Lohnerhöhung bei der Eisen schaffenden Industrie auch auf den

Bergbau aus und schlage deshalb doppelt zu- rück. Denn die deutsche Stahlindustrie habe innerhalb der Montanunion die kürzeste Arbeitszeit, aber gleichzeitig die höchsten Lohnkosten für die geleisteten Arbeitsstunden. Auch die Lohnbelastung je Tonne Rohstahl habe sich im Vergleich zu anderen Ländern in den letzten

wirtschaftspolitischem oder politischem Gebiet. Wir brauchen oder verlangen keine Unterstützung des Staates, wir brauchen und verlangen nur Schutz gegen Diskriminierungen und die Beseitigung aller Wettbewerbs-Verfälschungen".

Die am 1. Juni endlich erfolgte Anpassung der Umsatz-Ausgleichsteuer in Deutschland sei um Jahre zu spät gekommen. Zum anderen bestünden aber die Steuergrenzen innerhalb der Gemeinschaft zum Nachteil der deutschen Stahlerzeuger unverändert weiter; es sei auch noch nicht abzusehen, wann sie endlich beseitigt werden. Schließlich schufen die Regierungen in einigen Ländern — im Widerspruch zum Montan-Vertrag — unterschiedliche Wettbewerbs-Bedingungen, indem sie aktiv in die Preispolitik der Stahlindustrie eingriffen.

Die wirkungsvollste und einfachste Möglichkeit, die steuerliche Wettbewerbs-Verzerrung zu beseitigen, bestehe darin, daß Ursprungsland-Prinzip auch bei der Umsatzsteuer anzuwenden, wie dies für alle anderen allgemeinen Steuern bereits der Fall sei. Die Mitgliederversammlung gebe der deutschen Stahlindustrie erneut Anlaß, nochmals mit großer Dringlichkeit zu fordern, daß alsbald ein Endtermin für den Abbau der Steuergrenzen festgelegt werde. Spätestens zu dem Zeitpunkt, an dem der Zollabbau beendet sei, müßten auch die steuerlichen Wettbewerbs-Verzerrungen verschwunden sein.

„Wir haben keinen Gemeinsamen Markt“

Dr. Sohl forderte schließlich eine Harmonisierung der Außenzölle der Gemeinschaft mit denen der übrigen Stahlländer, um die Handelsbeziehungen zu den Dritten Ländern zu normalisieren und die gegenwärtige Benachteiligung im Außenhandel zu beseitigen.

Zum Schluß befaßte sich Dr. Sohl mit den verschiedenen Problemen, die ein Beitritt Großbritanniens zur Montanunion aufwerfe. Dabei stellte er die Frage, ob gegenwärtig überhaupt bereits ein Gemeinsamer Markt erreicht sei.

- „Seien wir doch ehrlich“, stellte Dr. Sohl fest, „wir haben gute Ansatzpunkte für einen Gemeinsamen Markt, aber nicht mehr. Wir haben keinen Gemeinsamen Markt und können ihn nicht haben,
- solange die Steuergrenzen weiterbestehen,
- solange nationale Regierungen im Alleingang die Währungsparitäten ändern,
- und solange die Preisfreiheit praktisch so unterschiedlich gehandhabt wird wie bisher.

Gerade auch dem letzten Punkt kommt in der Praxis besondere Bedeutung zu. Wenn nicht endlich mit der antiquierten Vorstellung aufgeräumt wird, der Stahlpreis sei ein politischer Preis, dann werden wir nie zu einem Gemeinsamen Stahlmarkt kommen. Es ist schlechterdings unerträglich, wie diese These von nationalen Regierungen immer wieder aufgestellt und verfochten wird, während uns bei allen Lohnverhandlungen von unseren Tarifpartnern erklärt wird, der Stahlpreis sei für den Arbeiter völlig uninteressant.“

Abschließend wies Dr. Sohl darauf hin, es seien nicht nur ernste wirtschaftliche, sondern auch politische Sorgen, die die Stahlindustrie bewegten. Kohle und Stahl hätten sich in den ersten Jahren des Gemeinsamen Marktes erfreulich entwickelt. Wenn sich die Lage des Bergbaus schon seit längerer Zeit und die der Stahlindustrie in vielen Ländern erheblich verschlechtert habe, so sei dies nicht nur von wirtschaftlicher, sondern auch von politischer Bedeutung.

Wirtschaftliche und politische Integration müßten Hand in Hand gehen und die eine dürfe nicht von der anderen auf halbem Wege im Stich gelassen werden. „Genug der wirtschaftlichen Vorleistungen durch uns“, sagte Dr. Sohl, „sonst besteht die Gefahr, daß die Wirtschaft nicht der Schrittmacher, sondern der Prügelknabe der Politik wird, und das könnte nicht ohne gefährliche Rückwirkungen auf die Politik selbst bedeuten.“

Nur dann könne die deutsche Wirtschaft einen wirkungsvollen Beitrag zur europäischen Wirtschaft leisten, wenn sie gesund bleibe und wirklich die besten Wettbewerbs-Bedingungen erhalte, wie ihr das bei Unterzeichnung des Schuman-Plans zugesagt worden sei. „Wir wollen gute Europäer sein“, schloß Dr. Sohl, „aber das können wir nur, wenn wir gleichzeitig auch gute Deutsche bleiben.“

ATH wird gegen Auflagen klagen

Zum Entscheid der Hohen Behörde über den Zusammenschluß mit Phoenix-Rheinrohr

Die Hohe Behörde hat am 10. Juli ihre lang erwartete Entscheidung über den Genehmigungs-Antrag der ATH auf Übernahme der Aktienmehrheit an der Phoenix-Rheinrohr AG getroffen. Sie hat den Zusammenschluß gebilligt, nachdem die Prüfung des im Mai 1962 eingereichten Antrages ergeben hätte, es sei nicht anzunehmen, daß — wie es in der Begründung heißt — „die Bildung der neuen Unternehmensgruppe den in ihr zusammengefaßten Unternehmen die Möglichkeit verschafft, einen wirklichen Wettbewerb zu verhindern oder den aus der Anwendung des Vertrags sich ergebenden Wettbewerbsregeln zu entgehen...“ Die Hohe Behörde hat aber ihre Zustimmung an eine schwerwiegende Bedingung geknüpft, die den Vorstand der ATH vor ernste Überlegungen stellt. Sie hat nämlich verlangt, daß die ATH ihren langfristigen Liefervertrag mit den Hüttenwerken Siegerland nach Laufzeit und Liefermenge so abändert, daß „er die Möglichkeit wettbewerbsbeschränkender Einflüsse entscheidend verringert...“ Gegen den Entscheid wird die ATH deshalb Klage beim Europäischen Gerichtshof in Luxemburg erheben.

Hierzu ein kleiner Rückblick auf die wechselvolle Geschichte unseres Antrags. Erstmals im Oktober 1958 suchte die ATH in Luxemburg um Genehmigung des Zusammenschlusses mit Phoenix nach. Sie wollte damit den Schlußpunkt unter die Neuordnung der von Demontage und Entflechtung schwer getroffenen Thyssen-Unternehmen setzen und sie durch Stärkung ihrer wirtschaftlichen und technischen Grundlage für den zunehmenden Wettbewerb auf wachsenden Märkten vorbereiten.

Als anderthalb Jahre später erkennbar wurde, daß die Hohe Behörde ihre Genehmigung nur unter der Bedingung erteilen würde, daß sich die ATH einer ständigen Investitionskontrolle unterwerfe, zog der Vorstand den Antrag im April 1960 kurzerhand zurück. In der Folgezeit zeigte aber die stahlwirtschaftliche Entwicklung, daß in aller Welt und auch in der Montanunion Stahlunternehmen und Stahlwerksgruppen zu Größenordnungen heranwuchsen bzw. nach ihren Planungen in Kürze heranwachsen würden, die denen von ATH und Phoenix nach ihrem Zusammenschluß durchaus vergleichbar oder sogar größer als sie sind. Der ATH-Vorstand reichte daher im Mai 1962 den Antrag erneut ein.

Einen Tag vor der letzten Hauptversammlung der ATH — am 27. März 1963 — teilte die Hohe Behörde unserem Vorstandsvorsitzer, Dr. Sohl, mit, daß sie den Antrag in den nächsten Wochen „mit Auflagen“ genehmigen werde. Herr Sohl erklärte auf Grund von Informationen über den damaligen Stand der Beratungen den in der Mercator-Halle versammelten Aktionären: „Wir zweifeln nicht daran, daß es sich hierbei nicht um Auflagen handeln wird, welche die Unternehmen der Thyssen-Gruppe im Wettbewerb behindern oder diskriminieren. Vielmehr rechnen wir fest damit, daß der Zusammenschluß alsbald vollzogen werden kann.“

Diese Erwartung wurde dreieinhalb Monate später enttäuscht, als die Art der von Luxemburg vorgesehenen Auflage bekannt wurde. Die Hohe Behörde ist der Meinung, daß der Zusammenschluß ATH/Phoenix nur dann den Wettbewerb nicht beeinträchtigen könne, wenn die mit den Thyssen-Unternehmen im Wettbewerb stehenden Gruppen von ihnen unabhängig bleiben. In dem langfristigen Vertrag zwischen ATH und Siegerland über die Lieferung von Warmbreitband glaubt die Hohe Behörde nun ein Mittel sehen zu müssen, die Geschäftspolitik

der Gruppe Dortmund-Hörde/Siegerland in unzulässiger Weise zu beeinflussen.

Der Vorstand der ATH hat daher am 11. Juli — einen Tag nach der Entscheidung der Hohen Behörde — eine Erklärung abgegeben, die wir nachstehend im Wortlaut wiedergeben und der wir nichts hinzuzufügen haben:

Die Erklärung des Vorstandes

„In der Verwaltung der ATH ist die Entscheidung der Hohen Behörde mit großer Zurückhaltung aufgenommen worden. Es wird darauf hingewiesen, daß

1. die Auflage hinsichtlich des Coils-Liefervertrages ATH/Siegerland einen schwerwiegenden Eingriff in ein langfristiges privatwirtschaftliches Abkommen darstellt, für den nach Auffassung des ATH-Vorstandes keine Rechtsgrundlage gegeben ist;
2. dieser Eingriff von beiden Vertragspartnern gegenüber der Hohen Behörde als unerwünscht bezeichnet wurde;
3. der jetzige, seit Herbst 1961 laufende Liefervertrag seinerzeit von der Hohen Behörde ausdrücklich als wettbewerbsneutral anerkannt worden ist.

In ihrer Entscheidung vom 27. September 1961 (Genehmigung des Zusammenschlusses der ATH mit der Handelsunion und Rasselstein) heißt es hinsichtlich dieses Vertrages: „... Art und Umfang verschaffen angesichts der derzeitigen und der künftigen Versorgung des Marktes mit Warmbreitband keine künstliche Vorzugsstellung, und zwar weder im Zugang zu den Absatzmärkten für die August Thyssen-Hütte noch im Zugang zu den Versorgungsquellen für die Hüttenwerke Siegerland...“;

4. die Gültigkeit dieser Feststellung von einem Zusammenschluß mit Phoenix-Rheinrohr nicht berührt werden kann, da diese Gesellschaft Breitband nicht erzeugt und sich somit an der Marktstellung der Gruppe nichts ändert.

Der fragliche Coils-Liefervertrag steht zudem in engem rechtlichen und wirtschaftlichen Zusammenhang mit der seinerzeit vereinbarten Übernahme der von der ATH an Dortmund-Hörde verkauften HWS-Aktien einerseits sowie andererseits mit den Liefer- und Abnahme-Verträgen zwischen der ATH-Tochtergesellschaft Handelsunion AG und der Gruppe Dortmund-Hörde/Siegerland.

Die ATH beabsichtigt, beim Europäischen Gerichtshof Klage zu erheben.“

Die Presse: „Zweierlei Maß“

Einhellig hat die deutsche Presse die Entscheidung der Hohen Behörde, die Genehmigung zum Zusammenschluß von ATH und Phoenix mit so gravierenden Auflagen zu versehen, in ihren Kommentaren kritisiert und abgelehnt.

Unter der Überschrift „Das Luxemburger Diktat“ schreibt der Düsseldorfer „Industriekurier“, die Hohe Behörde betreibe eine „Politik der Auflagen, die einfach unzumutbar sind... Die Auflage, die Lieferung von Coils an Siegerland zeitlich und mengenmäßig einzuschränken, ist eine Nötigung, nicht nur gegenüber der ATH, sondern auch gegenüber ihrem an diesem Genehmigungsverfahren gar nicht beteiligten Vertragspartner“.

Die bekannte Wirtschaftszeitung „Handelsblatt“ nennt den Luxemburger Entscheid „ein trauriges Ergebnis“. Wörtlich schreibt sie: „Die Skrupel der Hohen Behörde in bezug auf eine etwaige Beeinträchtigung der Wettbewerbsfreiheit am gemeinsamen Stahlmarkt durch den Zusammenschluß ATH/Phoenix-Rheinrohr bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Liefervertrages mit dem Hüttenwerk Siegerland sind um so weniger verständlich, als auch in anderen Montanunions-Ländern die Konzen-

Hohe Ehrung für DGB-Vorsitzenden Ludwig Rosenberg



Der Bundespräsident verlieh dem Vorsitzenden des Deutschen Gewerkschaftsbundes Ludwig Rosenberg zu seinem sechzigsten Geburtstag am 29. Juni das Große Bundesverdienstkreuz mit Stern und Schulterband des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland. Der Vorstand der ATH, deren Aufsichtsrat der DGB-Vorsitzende seit der Jahreshauptversammlung 1962 angehört, hat ihm im Namen von Werksleitung und Belegschaft zu dieser hohen Auszeichnung, mit der sein Wirken und seine Verdienste in besonders ehrenvoller Form gewürdigt werden, herzlich gratuliert.

Das Bundesverdienstkreuz wurde dem DGB-Vorsitzenden durch den Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen, Dr. Meyers, überreicht.

Rosenbergs Name, so sagte Dr. Meyers bei dieser Gelegenheit, sei weit über die Grenzen der Bundesrepublik hinaus geachtet. In Deutschland verbinde sich mit ihm die Vorstellung von einem Mann, der bei aller Bejahung der Aufgaben und Rechte der Gewerkschaften immer bereit sei, das gewerkschaftliche Wirken mit den gesamtstaatlichen Erfordernissen in den rechten Einklang zu bringen. Rosenberg nahm die Auszeichnung als Anerkennung für die Bedeutung der Arbeitnehmer-schaft im demokratischen Staat entgegen.

Bundespräsident Dr. Lübke sagte in einem Glückwunschtelegramm, er nehme diesen Tag der Auszeichnung gern zum Anlaß, der Verdienste zu gedenken, die sich Ludwig Rosenberg nach den bitteren Jahren seiner Emigration von 1946 an um die Neuordnung von Staat und Gesellschaft in der Bundesrepublik erworben habe. Dabei wies er unter anderem auch darauf hin, daß Rosenberg vor allem durch seine Tätigkeit im Wirtschafts- und Sozialausschuß der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und bei „Euratom“ einen entscheidenden Anteil bei der Förderung der europäischen Integrationsbestrebungen habe.

Einstellung von Lehrlingen und Anlernlingen

Auch zu Ostern 1964 wird die ATH wieder technische und kaufmännische Lehrlinge sowie Anlernlinge einstellen.

Technische Lehrlinge werden für folgende Berufe angenommen: Maschinenschlosser, Rohrschlosser, Betriebsschlosser (Hüttenjungwerker), Schmelzschweißer, Dreher, Walzendreher, Starkstromelektriker, Elektromaschinenbauer, Fernmeldemonteur, Meß- und Regelmechaniker, Buchbinder, Schriftsetzer, Chem. Laboranten und Werkstoffprüfer.

Jugendliche, die Ostern 1964 aus der Schule entlassen werden, können sich ab sofort an jedem Werktag zwischen 13 bis 16 Uhr bei unserer Abteilung Technisches Ausbildungswesen, Lehrwerkstatt, Tor III, melden. Meldeschluß ist der 31. Oktober 1963.

Die Einstellung wird vom Ergebnis der ärztlichen Untersuchung und der Eignungsprüfung abhängig gemacht.

Im kaufmännischen Bereich werden Jungen zur Ausbildung als Industriekaufmann und Mädchen zur Ausbildung als Bürogehilfin eingestellt. Bewerber können ihre Unterlagen (handgeschriebener Lebenslauf, Abschriften der letzten drei Schulzeugnisse — Herbstzeugnis 1963 kann nachgereicht werden — und Lichtbild) der Abteilung Kaufmännisches Ausbildungswesen einreichen. Letzter Bewerbungstermin ist der 21. Oktober 1963.

Der Entscheid der Hohen Behörde zum Zusammenschluß mit Phoenix-Rheinrohr

(Fortsetzung von Seite 7)

tration zu Unternehmensgruppierungen mit großer Rohstahlkapazität im Gange ist.“

Die „Süddeutsche Zeitung“, die sich in ihrem Kommentar ebenfalls insbesondere mit den Kapazitäts-Ausweitungen der ausländischen Stahlunternehmen beschäftigt, schreibt: „... Der Prozeß, den die August Thyssen-Hütte AG beim Gerichtshof in Luxemburg gegen die Hohe Behörde führen will, betrifft nicht nur die Interessen dieser Gesellschaft, sondern die Belange der ganzen deutschen Stahlindustrie.“

In der Wirtschaftszeitschrift „Der Volkswirt“ heißt es: „Der Eingriff der Luxemburger Montan-Exekutive in die Lieferverträge der Thyssen-Gruppe bedeutet eine klare Kompetenzüberschreitung, für die die Bestimmungen des Montanvertrags keine Rechtsgrundlage bilden. Es kommt hinzu, daß bisher in der zwölfjährigen Geschichte der Montanunion noch keine Entscheidung mit so weitreichenden negativen Folgen für die Betroffenen gefällt worden ist wie im Fall Thyssen. Das Luxemburger Votum... verleiht jenen Überlegungen eine aktuelle Vordringlichkeit, die in den letzten Jahren von verschiedenen Seiten über eine Reform des Unionvertrages angestellt wurden.“

Die „Westdeutsche Allgemeine“ betont zu den von der Hohen Behörde festgelegten Bedingungen für den Zusammenschluß: „Sie sind schon deshalb unbegreiflich, weil bereits 1961 der Thyssenhütte bei der Übernahme

von Aktien der Handelsunion AG. und der Rasselstein AG. eine Halbierung der Laufzeit des Siegerland-Vertrages auferlegt worden war. Im übrigen ändert sich beim Vollzug der geplanten Transaktion an der Marktlage nichts; denn Phoenix-Rheinrohr stellt überhaupt kein Breitband her.“

Das „Hamburger Abendblatt“ schreibt in seinem kritischen Kommentar mit der Überschrift „Zweierlei Maß“: „Wenn den Deutschen aus formalistischen Gründen Schritte verwehrt werden, die den anderen EWG-Partnern erlaubt sind, so bedeutet dies eine Schwächung der Leistungsfähigkeit der deutschen Stahlindustrie... Die Hohe Behörde hat den Befürwortern einer möglichst schnellen Überleitung der Montanunion in die EWG bei gleichzeitiger Zusammenlegung der Exekutive jetzt ein weiteres Argument in die Hand gegeben.“

Die Berliner Zeitung „Der Kurier“ unterstreicht unter der Überschrift „Das Maß ist voll“, daß es der Hohen Behörde offensichtlich bei ihrer Entscheidung nicht ganz wohl gewesen sei, da sie selbst mit einer Klage seitens der ATH rechne: „Der Zusammenschluß muß erneut auf die lange Bank geschoben werden, während in den Partnerländern die Kapazitäten schnell anwachsen... Nach dem ewigen Streit um den Ruhrkohlenverkauf, dem Versagen in der Energiepolitik und der wenig glücklichen Hand in der Stahlpolitik, wobei sich immer die Ruhr als benachteiligt fühlen mußte, scheint das Maß nun voll zu sein.“

In den „Düsseldorfer Nachrichten“ heißt es in einer Stellungnahme: „Die Hohe Behörde wird sich dessen bewußt sein müssen, daß ihre neuen unverständlichen Auflagen auf die Kritik der ganzen deutschen Montanindustrie stoßen. Abgesehen davon, daß für die deutsche Stahlindustrie heute mehr denn je nicht die Frage

der Wettbewerbsbeschränkung, sondern der internationalen Wettbewerbsfähigkeit wichtig ist. Darum geht es aber bei diesem Zusammenschluß in erster Linie.“

Die „Deutsche Zeitung“ untersucht in einem Artikel „Ungereimte Auflagen der Hohen Behörde“ u. a., weshalb der Liefervertrag ATH/Siegerland, den Luxemburg vor zwei Jahren selbst genehmigt habe, heute ein Hindernis für die Genehmigung sein könne. „Es zwingt sich die Frage auf“, so schreibt das Blatt, „wer für den unmotivierten Sinneswandel verantwortlich ist. Man wird hoffen dürfen, daß sich hier nicht etwa der Einfluß von Konkurrenzunternehmen niederschlägt, die die Lieferungen übernehmen wollen, auf die die Thyssen-Hütte verzichten soll. Dann nämlich könnte nur noch von einem wahren Skandal gesprochen werden.“

Unter der Überschrift „Fabeln aus Luxemburg“ unterstreicht die „Stuttgarter Zeitung“ in ihrer Stellungnahme, die Marktposition der Thyssen-Gruppe, die durch den Zusammenschluß der ATH mit Phoenix zustandekommen soll, würde nicht durch Zusammenlegung von Marktquoten bisher miteinander konkurrierender Unternehmen zusätzlich gestärkt, sondern durch Kosten-senkung auf Grund betrieblicher Rationalisierungsmöglichkeiten. Die Zeitung kritisiert die Luxemburger Entscheidung, wenn sie schreibt: „Nach den Auflagen soll indessen die vorhandene Marktsicherung durch langfristige Lieferabkommen abgebaut werden. Offensichtlich übersieht man in Luxemburg gewisse Realitäten. Dazu gehört die Tatsache, daß die Breitband-lieferanten bis auf weiteres am kürzeren Hebelarm gegenüber den Feinblech-Herstellern sitzen. Werke wie Hütte Siegen, Rasselstein oder Stahl Bochum als Breitband-Bezieher „erfreuen“ sich aller Vorteile eines Käufermarktes.“



Für Einsatz im Unfallschutz belohnt

Keiner kennt seinen Arbeitsplatz so gut wie jeder selbst. Wir alle sind sicherlich davon überzeugt, daß alle sicherheitstechnischen Maßnahmen bisher getroffen wurden, um jeden einzelnen Mitarbeiter vor Unfällen zu bewahren. Denn sehr oft sind mit geringem Aufwand erhebliche Verbesserungen im Betrieb getroffen worden, die auch gleichzeitig eine größere Sicherheit am Arbeitsplatz bewirkten.

Die Verantwortung für die Sicherheit am Arbeitsplatz liegt bei jedem, der einen sicherheitswidrigen Zustand erkennt. Die Verantwortung für den „Unfall“ aber liegt bei dem, der den sicherheitswidrigen Zustand erkannte, aber ihn den zuständigen Stellen nicht gemeldet hat. In unserem Werk sehen naturgemäß 30 000 Augenpaare mehr als alle Sicherheitsbeauftragten zusammen. Erfreulicherweise gibt es immer wieder Mitarbeiter, die ihren Arbeitsbereich sehr genau „unter die Lupe“ nehmen und denen auch in bezug auf Sicherheit so leicht nichts entgeht.

So konnte Arbeitsdirektor Meyer am 28. Juni wiederum neun Mitarbeiter auf Vorschlag der Abteilung Sicherheitswesen in Anwesenheit des Sicherheitsingenieurs für ihre Aufmerksamkeit und damit für Verhütung von Unfällen sowie für den Einsatz ihrer ganzen Person zur Rettung eines Mitarbeiters Belohnungen überreichen.

Der Arbeitsdirektor würdigte dabei die Aufmerksamkeit der Mitarbeiter. Er freute sich, wiederum neun Belegschaftsmitgliedern eine Belohnung überreichen zu können.

Folgende Mitarbeiter wurden für ihre Initiative belohnt:

Heinz Ruby, Flämmer in der Zurichtung I, bemerkte beim Transport eines 11 Tonnen schweren Paketes Röhrenstreifen, daß ein gerissenes Kettenglied sich bereits drei Zentimeter auseinandergezogen hatte. Ruby ließ das Paket sofort absetzen, um die defekte Kette dem Kettenprüfer zur Reparatur zu übergeben.

Wilhelm Ehm, Vorarbeiter im SM-Stahlwerk I, hat eine Vorrichtung zum Wenden unserer Kokillenhauben konstruiert, durch die der bisher notwendige Arbeitsaufwand und vor allem die Unfallgefahren beim Anhängen der Hauben vermindert wurden.

Rudolf Neubauer, Schlosser im Elektrobetrieb Hochofen, meldete einen Seilriß am Hunt des Ofens 9. Das Seil war so weit am Seilkopf durchgebrochen, daß nur noch ein Drittel der Seillitzen den Hunt gehalten hat. Das Seil lag erst ein halbes Jahr auf und wurde regelmäßig kontrolliert. Aus nicht zu klärender Ursache muß sich dieser Riß plötzlich gebildet haben.

Gerhard Cords, 1. Pfannenmann im Oxygen-Stahlwerk, bemerkte, daß der Kettenbolzen für

die Kippeinrichtung der Gießpfanne durchgebrochen war. Er hat den Schaden sofort dem zuständigen Meister gemeldet. Beim Gebrauch der Kippeinrichtung wäre die Kette gerissen und die 180-t-Gießpfanne aus dem Gehänge geruscht.

Herbert Reichert, Steuermann, und Günter Clasen, Ofenmann in der Tiefofenanlage, setzten sich mit besonderem Mut ein, als eine glühende Brame in den Keller gefallen war. Sie besichtigten den Schaden im Keller und stellten fest, daß neben der heruntergefallenen Brame drei Sauerstoff- und eine Gasflasche lagen. Clasen erkannte die Gefahr einer möglichen Explosion und beide schafften die Gasflaschen sofort gemeinsam aus der Gefahrenzone.

Franz Hojka, Kolonnenführer in der Zurichtung I, bewies große Geistesgegenwart, als sich am 11. Mai auf dem Warmbett ein Unfall ereignete, der zum Glück nur eine Knöchelverletzung und einen Bluterguß zur Folge hatte. Der Unfall geschah, als beim Abziehen vom Rollgang ein krummer Knüppel neben den Anschlag lief. Beim Abziehen durch den Schlepper blieb dieser Knüppel am Anschlag hängen, so daß die übrigen Knüppel zur Seite ausschlugen. Hojka riß geistesgegenwärtig den in der Nähe stehenden Warmbettarbeiter Vennemann zur Seite und verhinderte dadurch einen Unfall.

Hans Joachim Angeli, Pfannenmann im SM-Stahlwerk II, sah beim Anhängen einer Gießpfanne, daß die Sicherungsscheibe am Bolzen des Lamellenhakens abgebrochen war. Er meldete es Herrn Szymanski und dem Elektrobetrieb. — Der Schaden wurde behoben.

Walter Niesporek, Schlosser im Maschinenbetrieb Kraftanlagen, hat sich anlässlich eines Brandes an der Sauerstoffleitung in der Tiefofenhalle am Donnerstag, dem 14. März für mutiges und geistesgegenwärtiges Verhalten eine Belobigung und Anerkennung verdient. Unter Einsatz seines Lebens hat er den schwerverletzten Maschinisten Hans Krebs aus dem Flammenbereich herausgetragen, wobei er selbst Verbrennungen ersten und zweiten Grades im Gesicht, an Händen und Beinen erlitt. Er hat hier ein hohes Maß an persönlichem Einsatz, Geistesgegenwart und Kameradschaft bewiesen.

Alle diese Mitarbeiter sorgten durch ihre Aufmerksamkeit und ihre Einsatzbereitschaft für noch mehr Sicherheit am Arbeitsplatz, denn jeder Mitarbeiter weiß, daß sichere Arbeitsplätze auch wirtschaftliche Arbeitsplätze sind.

Theo Mauermann, Sicherheitsingenieur

Betriebs- und Wege-Unfälle der ATH

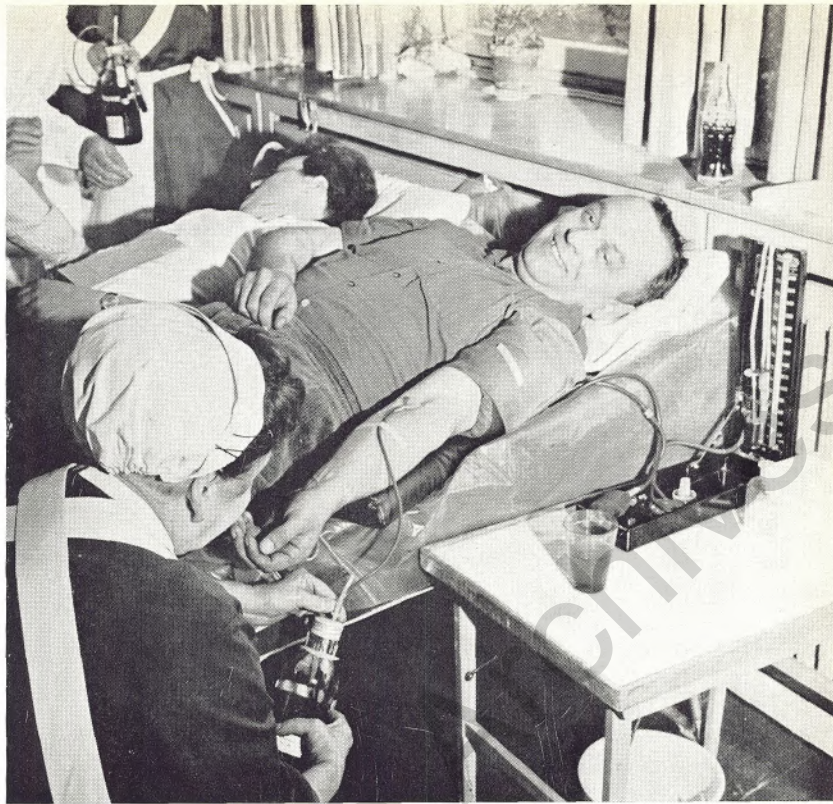
	Mai 1963		Mai 1962		Juni 1963		Juni 1962	
	Betriebs-Unfälle	Wege-Unfälle	Betriebs-Unfälle	Wege-Unfälle	Betriebs-Unfälle	Wege-Unfälle	Betriebs-Unfälle	Wege-Unfälle
1. Hochofen	3	2	4	—	6	—	5	2
2. Thomaswerk	10	—	4	1	5	—	7	—
3. SM-Stahlwerk I	2	—	1	—	5	—	3	—
4. SM-Stahlwerk II	4	—	4	—	3	—	6	—
5. Oxygen-Stahlwerk	3	1	—	—	1	—	—	—
6. Block- und Profilstraße	8	—	10	1	3	1	5	—
7. Zurichtung I und V	12	1	7	1	12	—	9	—
8. Warmbandwerk	8	1	7	—	7	1	5	1
9. Kaltbandwerk	2	1	3	—	3	—	4	—
10. Blechzurichtung	8	2	9	2	14	—	8	—
11. Verzinkerei	2	—	2	—	2	—	—	—
12. Maschinen-Abteilung	27	5	29	4	18	1	20	—
13. Elektro-Abteilung	7	1	11	2	6	4	6	1
14. Bauabteilung	3	—	1	—	7	1	7	1
15. Thomasschlackenmühle	1	—	2	—	1	—	1	1
16. ff. Steinfabrik	1	1	—	—	1	1	2	—
17. Techn. Ausbildungswesen	1	—	2	—	2	—	2	—
18. Sonstige Betriebe	11	2	8	6	12	3	7	1
	113	17	104	17	108	12	97	7

Sicherheitswesen ist umgezogen

Die Abteilung Sicherheitswesen ist vom Kasinogebäude zur alten Hauptverwaltung Franz-Lenze-Straße 3 (zweites Obergeschoß, linker Flügel) umgezogen.

750 Liter Blut flossen aus der ATH für das Deutsche Rote Kreuz

An drei Tagen führte die ATH Ende Juni wieder eine Blutspende-Aktion für das Deutsche Rote Kreuz durch. An ihr beteiligten sich insgesamt 1578 Spender, davon 1417 von der ATH, 29 aus der Belegschaft der Thyssen-Industrie und 127 vom Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen. Insgesamt 750 Liter Blut konnten die Blutspende-Teams der Düsseldorfer Blutspende-Zentrale aus Hamborn mit nach Hause nehmen.



Zusammen mit 28 freiwilligen Helferinnen hatten die DRK-Ärzte und die Besatzungen der Blutspende-Fahrzeuge alle Mühe, den Ansturm der Blutspender während des diesjährigen Termins bei der ATH zu bewältigen. Mit dem erzielten Ergebnis liegt unsere Hütte an der Spitze aller großen Hüttenwerke des Ruhrgebiets. Der Vorstand des Kreisverbandes des Deutschen Roten Kreuzes und die Blutspende-Zentrale waren über den Erfolg der diesjährigen Blutspendeaktion bei der ATH — die übrigens dank der guten Vorarbeit der Betriebskrankenkasse reibungslos und ohne unnötigen Aufenthalt für die Spender ablief — sehr erfreut.

Innerhalb von zehn Jahren konnten damit bei der ATH 7635 Blutspenden dem Roten Kreuz zur Verfügung gestellt werden. Waren es bei der ersten Blutspende im November 1953 nur 67 Mitarbeiter oder 1,2 Prozent der Belegschaft, so erreichte sie jetzt rund 12 Prozent. Dabei konnten in diesem Jahr einige Hundert Anmeldungen nicht berücksichtigt werden, da die zur Verfügung stehenden Blutspende-Teams der DRK-Blutspende-Zentrale nur eine begrenzte Aufnahmefähigkeit besitzen.

795 erhalten Unfallschutzkarte

Der Werksärztliche Dienst stellte erstmals auf Wunsch allen motorisierten Blutspendern die



Unfallschutzkarte des Deutschen Grünen Kreuzes aus, in die die bei der Blutspende festgestellte Blutgruppenformel eingetragen wurde. Bei Un-

fall oder Krankheit kann im Krankenhaus im Notfall ohne lange Verzögerung eine Blutübertragung erfolgen. 795 Kraftfahrern wird diese Unfallschutzkarte in den nächsten Wochen zugehen. Eine Plakette am Fahrzeug wird darauf aufmerksam machen, daß der Fahrzeugführer im Besitze der Unfallschutzkarte ist.

Die Vorsitzende des Ortsvereins Duisburg des DRK, Frau König, besuchte übrigens zusammen mit Frau Hueck und der Leiterin der Frauenbereitschaft, Frau Hoffmann, einen Spendetermin im Sportjugendheim, bei der sie zusammen mit Werksarzt Dr. Niemann und dem Geschäftsführer der Betriebskrankenkasse, Feldmann, sowie Frau Dr. Dischinger vom DRK-Blutspendedienst auch der Lokalpresse Rede und Antwort standen.

*

Dr. med. Niemann, der Leiter des Werksärztlichen Dienstes der ATH, wurde in den Vorstand des Ortsvereins Duisburg des Deutschen Roten Kreuzes berufen.

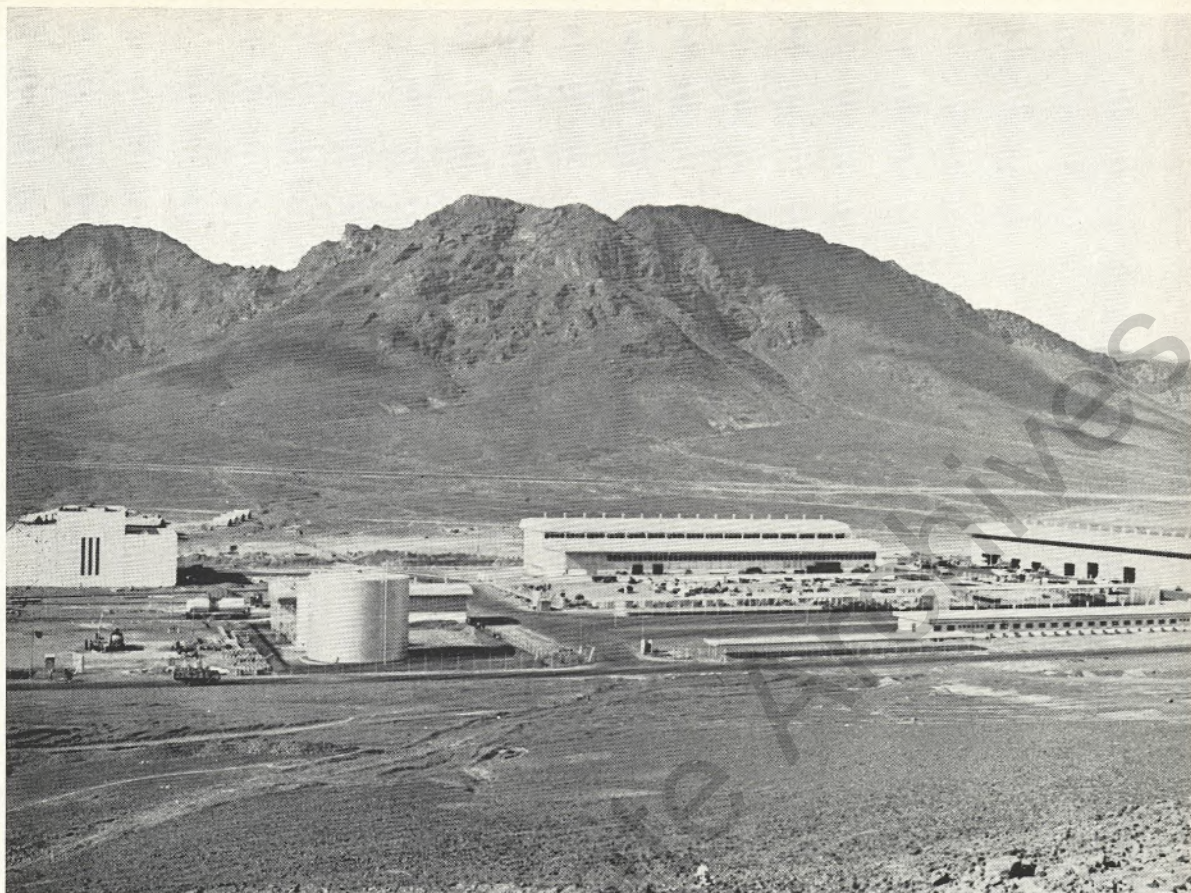
■



UNSERE BILDER

zeigen (Mitte) die Besichtigung bei der Blutspende durch Vorstandsmitglieder des DRK-Ortsvereins Duisburg in Begleitung von Werksarzt Dr. med. Niemann und Geschäftsführer Feldmann sowie Mitarbeiter bei der Anmeldung und Blutspende

In den Erzbergen von Fort Gouraud



Ende Juni konnte die ATH in ihren Hochöfen als erstes Hüttenwerk Tazadit-Erz der „Miferma“ aus Fort Gouraud verarbeiten. Es war am 15. Juni, wie die Werkzeitung bereits berichtete, mit dem Motorschiff „Anita Thyssen“ in Rotterdam eingetroffen. Insgesamt brachte der Erzfrachter 16 000 Tonnen dieses hochwertigen Erzes aus Mauretanien, wo mit einem Kostenaufwand von etwa 175 Millionen US-Dollar als Gemeinschaftsunternehmen französischer, britischer, italienischer und deutscher Hüttenwerke und Banken ein Betrieb zum Abbau der Vorräte von über 200 Millionen Tonnen Erz eingerichtet wurde. Redakteur Günther Meyer von der Werkzeitung informierte sich an Ort und Stelle. Heute berichtet er über seinen Besuch zu Anfang Juni auf der Grube im Innern Mauretaniens, deren Inbetriebnahme die „Miferma“ inzwischen am 15. Juni festlich begangen hat.

FORT GOURAUD (Mauretanien)

Ein recht eigenartiges Gefühl hatte ich an diesem Morgen Ende Mai, als sich unser Flugzeug — über dem Atlantischen Ozean fliegend — der Westküste Afrikas näherte. Noch am gestrigen Nachmittag stand ich auf dem Flughafen in Düsseldorf-Lohausen und bestieg dort bei strahlendem Sonnenschein eine „Caravelle“ der Air France, die mich in knapp einer Stunde nach Orly, dem Flughafen von Paris gebracht hatte. Nach Erledigung der recht langwierigen Zoll-Formalitäten konnte ich dann umsteigen in eine DC 6 der französischen Fluggesellschaft, die zweimal wöchentlich die Strecke Paris—Liberia befliegt und unterwegs in Bordeaux, in der mauretanischen Hafenstadt Port Etienne und schließlich noch in Dakar, der großen Drehscheibe an der Küste Westafrikas für zahlreiche Fluglinien nach Südafrika und Südamerika, zwischenlandet.

Seit 23 Uhr flogen wir von Bordeaux aus fast ununterbrochen über See. Beruhigend für uns alle, die wir zum erstenmal auf dieser Route waren, das Hinweisschild neben unserem Sitz auf die „Nothelfer“ am Boden des Flugzeugs: Schwimmwesten für Männer und Frauen. Ungewöhnlich ruhig war dieser Flug, was wir besonders stark gerade in den Minuten empfanden, da sich zum ersten Male seit der spanisch-portugiesischen Küste wieder Lichter in der Ferne zeigten. Wir näherten uns — es war noch tief dunkle Nacht, morgens gegen fünf Uhr — dem Flughafen von Port Etienne. Von hier aus sollte ich in den nächsten acht Tagen den Grubenbetrieb der „Miferma“ tief im Lan-

desinnern und die Hafen- und Umschlag-Anlagen in Port Etienne besichtigen und zum Abschluß dann die Verladung des ersten Erzes nach Europa. Daß ich das alles als einziger Journalist erleben sollte, wußte ich in diesem Augenblick noch nicht.



Einen Tag später: Es ist morgens, kurz vor acht Uhr; die Sonne lugt eben über den Horizont hinaus. Wir stehen auf dem Flughafen von Port Etienne. Vor uns die DC 3 der Air Afrique, die uns nach dem 650 Kilometer entfernten Fort Gouraud in der Sahara bringen soll. Ich begeben mich auf die Spuren zahlreicher Piloten des Luftpostdienstes, die einige Jahre vor dem letzten Krieg durch das Ausschlagen ihres Bordkompasses beim Überfliegen der fast sechshundert Meter hohen Berggruppen den entscheidenden Hinweis auf mögliche Eisen-Erzlager erhielten, die man hier seit Beginn des Jahrhunderts vermutete.

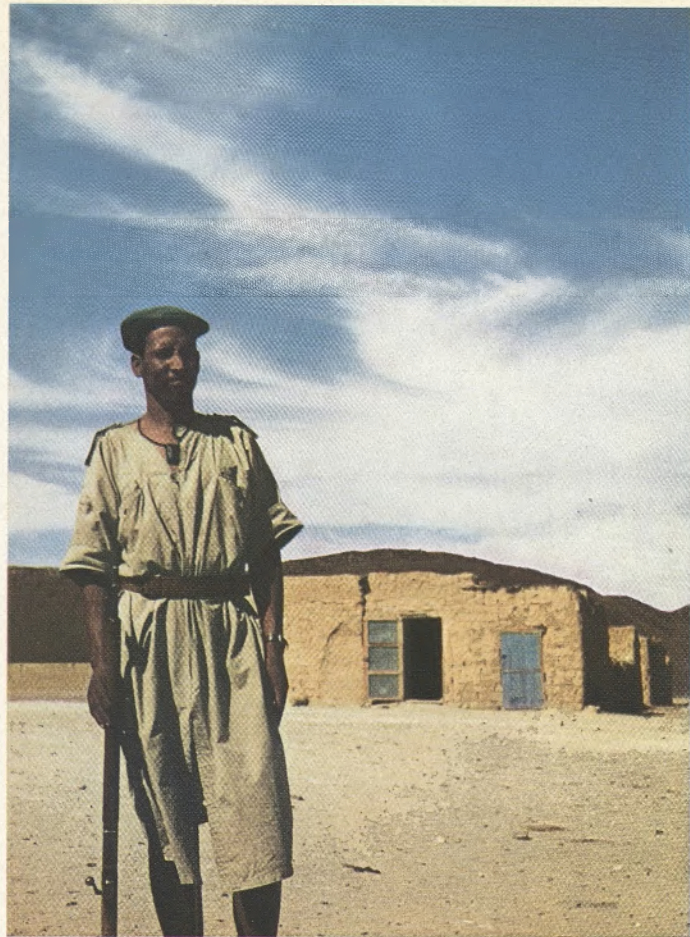
1941 konnten französische Geologen bestätigen, was die Piloten des Luftpostdienstes nur geahnt hatten: in den Bergen des Kédia d'Idjil lagern abbauwürdige Erze in großer Menge, die man inzwischen auf über 200 Millionen Tonnen beziffert. 1948 untersuchte dann eine amerikanische Gesellschaft in großen Zügen diese Berge bei Fort Gouraud, die Engländer, Franzosen und Kanadier von 1951 an genau erkundeten. Schon ein Jahr später kam es dann zur Gründung der „Miferma“, (Mines de Fer de Mauritanie), dem größten auf internationaler Ebene arbeitenden Unternehmen dieser Art in Afrika. Den deutschen Anteil von vier Prozent an dieser Gesellschaft hält die ATH. Die Thyssen-Gruppe wird von 1964 an jährlich rund 250 000 Tonnen Erze aus der auf vier bis fünf Millionen Tonnen geschätzten Jahresförderung beziehen.

Unser Flugzeug fliegt die gleiche Route jener ersten Luftpostpiloten, doch die Aufgabe der Maschinen ist heute eine andere. Sie bilden eine Brücke zwischen Port Etienne und den zwei Flugstunden von der Küste entfernt bei Fort Gouraud liegenden Erzgruben und der dort geschaffenen Stadt Zouérate. Sie befördern Menschen, Post und wichtige Güter, die mit

ZWEI FARBSEITEN

veröffentlichen wir auf den beiden nächsten Seiten
(Farbaufnahmen: Günther Meyer)

Die Fotos dieser Seite zeigen oben die Zentral-Verwaltung des Grubenbetriebs der „Miferma“ in der Sahara in Nähe der neuen Stadt Zouérate, im Hintergrund das Bergmassiv Kédia d'Idjil — Links: Mauretanischer Grubenarbeiter



Unsere Bilder führen den Leser nach Mauretanien, von wo die ATH seit Juni laufend Erz der „Miferma“ erhält — Unten Mitte: Ein Blick von einer Bergkuppe im Grubengelände mitten in der Sahara auf die Grube Tazadit — Unten links: Mauretanische „Miferma“-Arbeiter bei einer Tee-pause, im Hintergrund das Vorkommen von F'Derik — Oben links: Zwei Bilder aus Fort Gouraud mit einem Posten der mauretanischen Armee —



Daneben Mauretanier auf dem sonst sehr belebten Platz des Kamelmarktes — Rechts: Zwei Hafenbilder von der Küste, der Fischer-Hafen von Port Etienne; ganz rechts ein mauretanischer Hafenarbeiter der „Miferma“, der in der Mittagspause einen guten Fischfang für den Heimweg zurechtmacht — Unten rechts: MS „Anita Thyssen“ beim Anlegen am 6. Juni am Erz-Pier von Port Etienne zur Übernahme der ersten Ladung



Auf den Spuren des Erzes in Mauretanien





UNSERE BILDER ZEIGEN:

Seite 14:

Links: Verladen von Erz auf der Grube Tazadit in Schwerlast-Muldenkipper — Unten die Verladestation von Tazadit mit dem Ende der Bandanlage an der 650 Kilometer langen „Miferma“-Eisenbahn nach Port Etienne — Oben rechts: Installation einer Bandanlage in F'Derik bei Fort Gouraud

Seite 15:

Oben: Verladebunker an der Bahn-Verladestation in F'Derik — Unten: Fort Gouraud mit den Erzvorkommen von F'Derik (im Hintergrund); vorne die ersten, heute nicht mehr bewohnten Baracken, die von der „Miferma“ in der Wüste für den Aufschluß der Grube und den Bau der Eisenbahn errichtet wurden



Flugzeugen von Paris oder via Dakar in Port Etienne ankommen. Geschäftsleute sind unter ihnen und Handwerker, zum Teil mit Frau und Kindern; aber auch Katzen und Hunde gehören zu ihrer Fracht.

Berge mitten in der Wüste

In etwas mehr als zweitausend Meter Höhe geht es in östlicher Richtung über das spanische Gebiet Rio de Oro mit direktem Kurs auf Fort Gouraud. Das Gesicht dieser Landschaft, in der zunächst von Port Etienne landeinwärts die „Miferma“-Eisenbahn als schmales Band unter uns liegt, ist eintönig. Nur bei genauem Hinsehen erkennt man aus dieser Höhe doch gewisse Veränderungen durch Hügel und Wanderdünen.

Meine Reisegefährten sind überwiegend mit sich selbst beschäftigt. Die einen schlafen, die anderen lesen gelangweilt in einem Buch. Ein Mauretanier in einem farbenfreudigen Gewand verrichtet mit halbgeschlossenen Augen eines seiner fünf Tagesgebete. Die Gebetskette in den Händen haltend, führt er in genauen Zeitabständen eine Perle nach der anderen zur rechten Seite herüber. Man könnte nach diesem Gebetsrhythmus die Uhr kontrollieren; denn es sind jeweils zehn Sekunden für eine Perle der Gebetskette. So wirkt alles irgendwie monoton: der Lauf der Motore und auch die meist flache Landschaft unter uns.

Erst nach knapp anderthalb Stunden ändert sich das Bild. Aus der gelblich braunen Wüstenebene ragen, zunächst nur vereinzelt, dunkle kegelförmige Berge hervor. Es mögen seit dem Abflug etwa zwei Stunden vergangen sein, als wir in geringer Höhe die Landepiste und das Fort mit der Ansiedlung von Fort Gouraud überfliegen. Dann geht alles sehr schnell. Schon beginnt die Maschine in Auf- und Abwärtsbewegungen zu tanzen. Des Rätsels Lösung über diesen Tanz finde ich, als ich zur rechten Seite aus der DC 3 blicke. Die Berge der Kédia d'Iadjil sind zum Greifen nahe und überragen sogar unsere jetzige Flughöhe. Sekunden später rollt die Maschine, riesige Staubwolken hinter sich lassend, auf einer Wüstenpiste aus.

Es ist zehn Uhr Greenwich-Zeit, als wir aus der Maschine steigen. Männer mit einem turbanähnlichen Gebilde auf dem Kopf bemächtigen sich des Gepäcks. Ich stehe während-

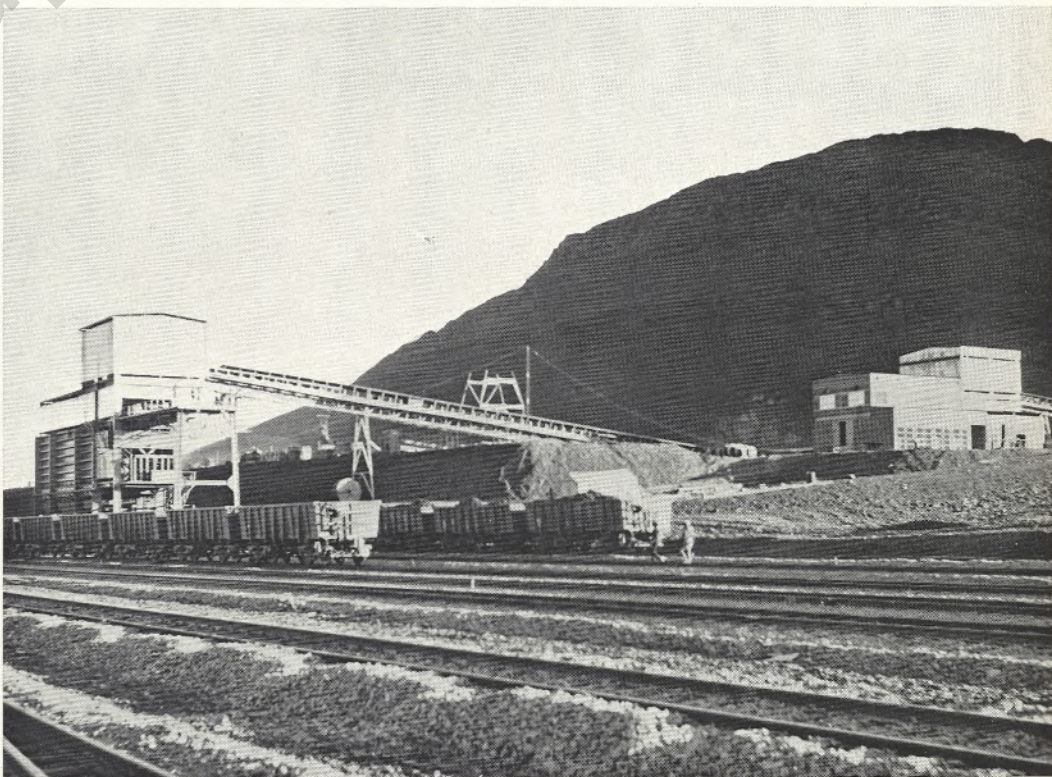
dessen fröstelnd zwischen den mit mir ausgestiegenen Fluggästen und kann es nicht fassen, wieso man hier auf afrikanischen Boden vormittags um zehn Uhr leicht frieren kann. Weiter komme ich mit meinen Überlegungen nicht, da plötzlich jemand „c'est vous Monsieur Meyer“ zu mir sagt.

Der „Miferma“-Lotse hat mich sofort unter den Reisenden erkannt. Kurz darauf geht es mit dem Auto in schneller Fahrt nach Zouérate. Es ist eine mitten in der Wüste völlig neuerrichtete Stadt. Mauretanier und Europäer leben hier nebeneinander — ein Gewirr von Menschen, das jetzt wie in einem Film vor meinen Augen passiert.

Im Quartier und Büro halte ich mich nur kurz auf, dann mache ich mich in einem geländegängigen Land-Rover auf die erste Fahrt in das Bergmassiv der Kédia d'Iadjil. Über gut ausgebaute Serpentina rollend, erlebe ich eine Berg-

landschaft, in der nur kahle Felsen das Bild bestimmen. Weit und breit kein Baum, kein Strauch. Stattdessen treffen wir überschwere Muldenkipper. Dann sehen wir nach einer größeren Biegung die Erz-Abbaustelle von Tazadit.

Nachdem man meinem Begleiter und mir einen weißen Sicherheitshelm verpaßt hat, legen wir auch die letzten hundert Meter zur Abraumstelle — hier jedoch holpernd im Fahrzeug — zurück. Dieses Bergmassiv nimmt sich, wenn man auf dem Gipfel bei der Abbaustelle steht und hinuntersieht, noch gewaltiger aus. In der sonst nur leicht hügeligen Wüste erstreckt es sich 25 Kilometer in etwa östlicher Richtung und mißt in der größten Breite zehn Kilometer. Es bedeckt also eine Fläche etwa von der dreifachen Größe der Stadt Duisburg. Im Osten, nach Zouérate, liegt die Grube von Tazadit, im Westen nach Fort Gouraud die Vorkommen von F'Derik.



So beeindruckend mein Blick auf die Grube Tazadit auch ist, so möchte ich zunächst einmal nach den Spuren des Anfangs suchen. Abseits dieses hektischen Treibens im Tal von Tazadit sehe ich auf einer halbwegs ebenen Fläche helle runde Punkte. Hier standen die ersten acht Zelte, sagt mein Begleiter, — der zufällig auch Deutscher ist — nicht ohne Stolz; denn er selbst war bei den ersten sieben Mann dabei, die vor etwas mehr als vier Jahren in Tazadit den Anfang machten.

Im Tal zur guten Kamelweide

Über Geröllwege geht es hinunter in dieses Tal. Auf dieser Seite des Hanges, wo die ersten Zelte standen, kann man sich vorstellen, wie es damals hier wohl gewesen sein mag; denn das einzige, was man vom alten und nun kahlen Lagerplatz sieht, sind zwei Bohrstellen am Hang, in denen zur Zeit Probekerne aus dem Berg geholt werden. Ein anderer Zeuge aus jenen Tagen ist eine in einem Felsspalt angelegte Zisterne, mit der man zu Beginn für die ersten Monate mühsam die Wasserversorgung der Menschen, Tiere und Maschinen sicherzustellen suchte. Auch diese Stelle am Rand des Tals von Tazadit ist heute einsam und verlassen.

Hier und da im Tal selbst ziehen Kamele umher und suchen an den sehr verstreut stehenden Bäumen Nahrung. Sie erholen sich im Tal von Tazadit mehrere Monate lang, um dann wieder mit Salz den Weg nach Süden zum Senegal anzutreten. Es ist ein Weg, der fast tausend Kilometer lang ist und für die Kamelkarawanen hin und zurück drei Monate in Anspruch nimmt.

So leben hier zwei Welten nebeneinander: In den Bergen der Kédia d'Idjil fördern modernste Maschinen hochwertiges Erz, während hier im Tal Tazadit — was zu deutsch etwa „Zur guten Kamelweide“ bedeutet — die unberührte Natur und die Nomaden mit ihren Kamelen noch das ursprüngliche Bild dieses Landes vermitteln.

Über Geröll holpert unser Fahrzeug durch den Paß von Tazadit — durch eine düstere und beeindruckende Schlucht. In den steil emporstrebenden Felswänden von bläulichem und violetttem Schwarz flimmert die Hitze. Nur dann und wann fliegt ein kleiner Vogel, — dessen Namen mir selbst „alte“ Mauretanier nicht zu nennen vermochten — vom Motorengeräusch unseres Fahrzeuges aufgeschreckt, aufgeregt umher. Es ist ein seltsames Gefühl, wenn man diesen düsteren Ort verläßt, der ein Stück grauer Vorgeschichte dieses Landes ist. Denn



in einer schattendunklen Ecke der Felsschlucht befindet sich noch ein alter Brunnen, der sicherlich früher sehr viele Nomaden anlockte. Wie alt er sein mag, weiß niemand.

Nach kurzer holpriger Wegstrecke ladet wieder eine glatte, von der „Miferma“ angelegte Asphaltpiste zum zügigen Fahren ein. Wenn man aus der Welt des Ursprünglichen zurück in das Abbaugbiet von Tazadit fährt, wird einem klar, welche gewaltige Arbeit geleistet werden mußte, um heute nach den modernsten Erkenntnissen des Erzbergbaues das hochwertige Erz im Tagebau abbauen und verladen zu können. Alle Materialien und Maschinen mußten unter schwierigsten Bedingungen herangeschafft werden.

Bis zur Fertigstellung der Eisenbahnlinie quer durch die Wüste im Herbst letzten Jahres kamen hierfür nur zwei Möglichkeiten in Frage: Einmal der Lufttransport für leichtere Güter, zum andern der Transport von schweren Gütern und Maschinen auf Schwerlastwagen, die im Convoy einen beschwerlichen Weg durch die Wüste zurücklegen mußten. Diese Jahre des Aufbaus werden die Männer der „Miferma“ nicht vergessen. Der Fluß des Erzabbaues in der Grube wird diese Pionierarbeit sehr bald Ge-

schichte werden lassen. Was an Geräten und Maschinen aufgebaut und installiert wurde, wird sich nun bewähren müssen.

Mit schweren Bohrmaschinen werden in Tazadit zehn Meter tiefe Sprenglöcher gebohrt, was auch der gegenwärtigen Abbauhöhe des Erzes entspricht. Mit Diesel- und Elektrobaggern wird das freigesprengte Erz auf Muldenkipper von 27 Tonnen und 65 Tonnen Eigengewicht verladen, die es zu einem Brecher bringen. Dieser Brecher nimmt Stücke bis zu 72 Zoll (über 1,80 Meter) auf und gibt sie bei einer Maximalleistung von 1800 Tonnen in der Stunde in einer Stückgröße bis zu 200 Millimeter auf eine 1400 Meter lange Bandanlage. Diese Bandanlage hat die gleiche Leistung wie der Brecher und muß eine Höhe von 220 Meter überwinden. Dabei unterfährt sie einen Hügel zwischen Erzgrube und Verladestelle in einem 700 Meter langen Tunnel.

An der Bahnverladestelle teilt sich die Bandanlage, so daß man bei vorhandenen Waggons direkt verlädt oder aber über die Gabelung der Bandanlage das Erz bis zum Abruf auf ein Lager geben kann. Hier wird es im Bedarfsfall mit einem großen Schaufelbagger abgeräumt. Das Verladen selbst wird über modernste Steuerungsanlagen vorgenommen, wobei auch das Gewicht automatisch ermittelt wird.

Im Erzzug 16 Stunden bis zur Küste

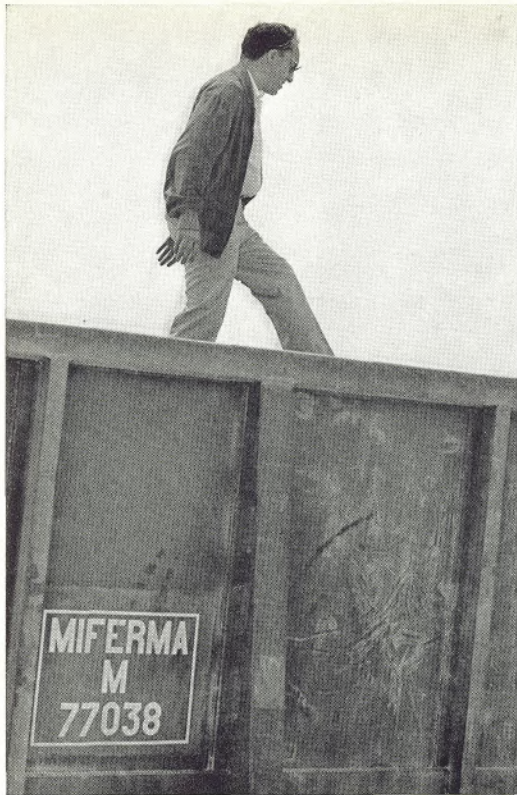
In Gruppen von jeweils vierzehn Waggons wird das Erz an der Bahnstation verladen. 140 Waggons mit insgesamt 10 000 Tonnen Erz bilden einen Zug und werden von drei Dieselloks mit einer Gesamtleistung von 7500 PS auf die 650 Kilometer lange Strecke nach Port Etienne geschickt. Es ist ein Weg, der sechzehn Stunden durch einsame Wüstenlandschaft führt. Das Personal löst sich auf halbem Wege ab. Seine einzige Verbindung nach Port Etienne oder Fort Gouraud während dieser langen Fahrt ist das Funkgerät auf der Lokomotive.

Um die technischen Einrichtungen von Grube und Bahn stets in bestem Zustand zu halten, mußte ein großer Reparaturbetrieb eingerichtet werden. Nicht zu vergessen die bedeutende Elektrozentrale für die Stromversorgung.

Dies alles heute zu sehen, macht es dem Betrachter schwer, sich vorzustellen, daß am Anfang, noch vor fünf Jahren, nahe dem Tal von Tazadit nur acht Zelte standen. Heute steht vor der mächtigen Kulisse der Kédia d'Idjil ein neues Verwaltungsgebäude mit den dazugehörigen Erhaltungsbetrieben und Reparatur-Werkstätten.

Nicht weit davon entfernt liegt, durch eine gute Asphaltstraße verbunden, die gleichfalls völlig





aus dem Nichts geschaffene neue Stadt Zouérate, in der Schule und Krankenhaus nicht fehlen. Alles in allem ist das eine beachtliche Leistung, bei der jedem einzelnen viel abverlangt wurde.

Trinkwasser aus 570 Kilometer Entfernung

Auch die Versorgung dieser Stadt, die in dieser Einöde zu errichten schon mehr eine Frage des Muts war, will heute Tag für Tag gemeistert sein. Allein 600 Tonnen Lebensmittel müssen jeden Monat mit der Eisenbahn in die Wüste herangeschafft werden. Der Wasserbedarf beträgt siebzig Kubikmeter pro Tag. Das sind Mengen, die zusätzlich zu der ständigen Reserve in diese wasserlose Landschaft gebracht werden müssen. Das Trinkwasser wird in Kesselwagen von dem 570 Kilometer entfernten, nahe Port Etienne gelegenen Boulanouar geholt. Da das Leben hier in der Wüste schon vom Klima her hart ist, ist die gute Versorgung der Bevölkerung dieser an sich kleinen, aber modernen Wüstenstadt eine Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit der Arbeitskräfte auch in physischer Hinsicht.

Einzige Zerstreuung nach Feierabend bieten der Club und ein Kino, das mehrmals in der Woche eine Vorstellung gibt. Bei einer solchen Vorstellung haben aber nicht alle bezahlt, die sich den Film ansehen. Des Klimas wegen hat der Zuschauerraum kein Dach. Denn in den letzten sechs Jahren hat es hier in Zouérate nur ein einziges Mal für mehrere Tage geregnet. So werden, wenn ein Film läuft, alle erhöhten Punkte in der Nähe des Kinos von den Mauretanien erklimmen, wozu auch parkende Autos gehören. Von ihren improvisierten Hochsitzen sehen sie sich dann über die Umfassungsmauer des Kinos hinweg den neuesten, meist französischen Film an.

Hammelbraten unter nächtlichem Himmel

Bevor mein Weg nach Port Etienne zurückführt, erhalte ich noch eine ganz besondere Einladung. Es ist mein letzter Abend in Fort Gouraud. Ein Elektroingenieur holt mich mit seinem Fahrzeug ab. Dann warten wir im Hause eines „Miferma“-Angestellten auf einen Mauretanier, der uns zum Ort einer kleinen Feier führen soll. Wenig später geht die Fahrt dann auch los. Unser Lotse, der mehr Senegalese als Mauretanier ist, führt uns aus Zouérate hinaus in die Wüste.

Nach einer holprigen Wegstrecke steigen wir aus und sehen schon nach wenigen Schritten einen frisch hergerichteten Lagerplatz, an dem

acht junge Mauretanier in ihren langen Gewändern auf uns warten. Unter freiem Himmel, vom Vollmond beschienen, ist auf dem Wüstensand ein großer Teppich ausgebreitet. Auf seinem Rand sind einige Sitzkissen gruppiert. Nachdem man mich als deutschen Journalisten vorgestellt hat, werde ich herzlich willkommen geheißen und von einem der jungen Mauretanier zu einem Sitzkissen geleitet. Es ist, wie ich sehe, der schönste Platz, der mir angeboten wird, und so bedanke ich mich für diese Aufmerksamkeit.

Nach Landessitte sitze ich mit verschränkten Beinen da und warte nun der Dinge, die da kommen werden. Es ist auf alle Fälle ein besonderes Festmahl; denn die acht Mauretanier haben bei der „Miferma“ eine Kurzausbildung als Elektriker gemacht und möchten das mit ihren französischen Ausbildern an diesem Abend entsprechend feiern.

Vor mir sind Zigaretten ausgebreitet. Doch ehe wir recht zum Rauchen kommen, beginnt das Teezeremoniell. Mit einem gewissen Rhythmus wird der Tee zubereitet. Nach langem Hin- und Hergießen werden kleine Gläser knapp bis zur Hälfte gefüllt und dann zuerst den Gästen gereicht. Dieser Vorgang spielt sich dreimal ab.

Danach werden große Schalen auf den Teppich gestellt, in denen jeweils ein halbiertes Hammel liegt. Außerdem befindet sich in den Schalen sogenanntes Cheke Keba, kleine verschiedene Fleischwürfel ähnlich dem in Deutschland bekannten Schaschlik. Dieses Cheke Keba wird zuerst gereicht, dann ist das Hammelfleisch an der Reihe. Um die Gastfreundschaft nicht zu verletzen, versucht man genauso begierig und ausgiebig zu essen wie die Gastgeber. Obwohl die kleinen Weißbrotstücke nur als Zugabe gedacht sind, esse ich reichlich davon, um Komplikationen im Magen und im Darm zu vermeiden. Dieses Diner wird ohne Besteck abgewickelt, wie es landesüblich ist. An einem mehr buschähnlichen Baum hängt ein aus Ziegenfell gefertigter Wassersack mit Wasser zur Reinigung der Hände. Die Hände werden über einer Schale mit Wasser übergossen. Dann folgt wieder das Teezeremoniell. Erst danach wird es lebhaft in dieser Runde, während es bisher ruhig und feierlich zugegangen war.

Auf meine Frage, ob diese acht jungen Mauretanier sich weiter fortbilden lassen wollen, antwortet einer für alle, das sei sehr sicher und

Oben links: Generaldirektor Montagne bei der Besichtigung der ersten Ladung Tazadit-Erz am 4. Juni 1963 in Port Etienne — Rechts: Fährbare Bohrmaschine auf der Grube beim Anbringen eines Sprengloches — Unten: Französische Markscheider bei der Arbeit in tropischer Sonnenhitze



man habe in dieser Hinsicht auch schon feste Vorstellungen. Alle sind sehr helle Burschen, von denen sich einer einige deutsche Worte und Ausdrücke von mir erklären läßt. Die Art, wie er alles nachzusprechen versucht, löst Freude und Heiterkeit aus. Nach dem dritten Glas Tee ist dieses kleine Festmahl dann auch zu Ende. Schöner konnte mein letzter Abend in Fort Gouraud nicht sein.

Der erste Erzzug rollt zur Küste

Am nächsten Morgen besteige ich auf der Landepiste bei Zouérate wieder das Flugzeug für den Rückflug nach Port Etienne. Zwischen dem eigentlichen Fort Gouraud und dem äußersten Gipfel der Kédia d'Idjil, der den Namen F'Derik führt, geht die Maschine auf westlichen Kurs. Hier in Fort Gouraud mit seiner Ansiedlung war der Ausgangspunkt dieses Erzprojektes. Einige alte Hütten erinnern noch daran, wo die „Miferma“ hier in Mauretanien ihre ersten Räume hatte. Dahinter erhebt sich das Vorkommen von F'Derik, wo die Vorbereitungen für den Erzabbau im September abgeschlossen sein sollen. Dann wird man neben Tazadit auch hier Erze abbauen. Rouessa, ein weiteres Erzlager etwa in der Mitte des Massivs, soll erst später angegangen werden.

Fast schneller als diese meine Gedanken trägt uns das Flugzeug in etwa zweitausend Meter Höhe westwärts. Über das spanische Gebiet Rio de Oro geht es wieder zurück zum Hafen Port Etienne. Auch der Rückflug dauert nicht ganz zwei Stunden.

Unter uns das gleiche Bild wie auf dem Hinflug — eine trostlose Landschaft, über die bräunlicher Wüstensand vom hier ständig wehenden Wind davongetrieben wird. Kurz vor dem Ziel dieser Flugreise ändert sich das Bild. Zur rechten Seite unter uns kommt dann plötzlich der Atlantik in Sicht und fast zur gleichen Zeit sieht man auf der linken Seite die Bai du Levrier, an dem Port Etienne und die Halbinsel mit den neuen Hafenanlagen liegen.

Auf der Landzunge dazwischen rollt wie ein Lindwurm ein beladener Erzzug zum Hafen. Es ist das erste zur Küste fahrende Tazadit-Erz, das von dem unter der Frigga-Flagge fahrenden Erzfrachter MS „Anita Thyssen“ übernommen werden soll und für die August Thyssen-Hütte bestimmt ist.

Über den Hafenbetrieb von Port Etienne und die auch hier entstandenen neuen Wohngebiete sowie über die Menschen, die hier leben und arbeiten, berichten wir in einem weiteren Artikel.

ATH-Pensionär stellte bei Ruhrfestspielen als Laienmaler aus



Der zuletzt als Pumpenwärter bei der ATH tätige Schlosser Karl Kazmierczak konnte wie bereits kurz berichtet, bei den diesjährigen Ruhr-Festspielen erneut ausstellen. Er war einer von den 41 Laienmalern, die vom Deutschen Gewerkschaftsbund und der Stadt Recklinghausen zur Teilnahme an der Ausstellung „Laienkunst im Ruhrgebiet“ eingeladen worden waren.

Die Laienkunst-Ausstellung hat in der Öffentlichkeit einen großen Widerhall gefunden. Direktor Dr. Grochowiak und Frau Dr. Anneliese Schröder von der Städtischen Kunsthalle Recklinghausen hatten hier insgesamt 190 Arbeiten zu einer wirkungsvollen Schau rheinischer und westfälischer Laienkünstler zusammengetragen.

Thomas Grochowiak, der sich auch als Leiter der Ausstellungen anlässlich der Ruhr-Festspiele der Laienmaler immer mit besonderer Liebe angenommen hat, kennzeichnete im Ausstellungskatalog die Arbeitsweise der Laien-

UNSERE BILDER zeigen unten Arbeiten von Karl Kazmierczak, von Besuchern betrachtet, u. a. eine Ansicht der ATH — Oben: Der ATH-Pensionär (zweiter von links) im Gespräch mit O. Burrmeister, Leiter der Ruhr-Festspiele, Ministerialdirigent Mäurer vom Kultusministerium des Landes Nordrhein-Westfalen und Vizepräsident Graumann von der Bezirksregierung Münster — Mitte: Lebhaftige Diskussion mit dem greisen Professor Eberhard Viegener, einem bedeutenden westfälischen Künstler (rechts) und dem Laienmaler Bödecker



maler, wenn er schrieb: „Gelegentlich sind es die Stätten der Berufsarbeit, aber weit häufiger

verweilen die Gedanken unserer Maler in Landschaften und Räumen ihrer Sehnsucht oder bei Begebenheiten aus ihrer Kindheit. Sie wollen auch anderen mitteilen, wie schön es in der Vergangenheit gewesen ist, wie schön das nicht Erreichbare gewesen wäre. Gern halten sie auch die kleinen Freuden, die ihnen irgendwann im Alltag begegnet sind, in liebevoll geschilderten Details fest. Mancher von ihnen greift auch zu Pinsel und Feder und schreibt sich vom Herzen, was er gedacht und geträumt hat. Sie sehen offenbar alles oder vieles mit den Augen glücklicher Kinder, diese Maler des ‚Sonntags‘, unter deren Händen sich banale Alltäglichkeiten poetisch verklären und verwandeln.“

Frau Dr. Schröder stellte in der offiziellen Zeitschrift der Ruhr-Festspiele fest: „Mit Humor und Selbstironie stellt sich Karl Kazmierczak vor: stillvergnügt sehen wir den Malersmann am Werk. Sein Hobby, seinen ‚Vogel‘, karikiert er durch seinen Kanarienvogel auf seiner Schulter. Die gute Stube ist zum Atelier geworden. Voll Stolz präsentiert er einige frühere Arbeiten an der Wand.“

Kazmierczak, von dem acht Bilder und die Tonplastik „Der lachende Vagabund“ ausgestellt wurden, hat in den letzten 35 Jahren — wie er selbst schreibt — „stillvergnügt in der Freizeit“ seine Werke geschaffen und kleine Gedichte geschrieben, mit denen er sich im Ausstellungskatalog selbst vorstellt. Einige seiner Arbeiten hat die Recklinghäuser Kunsthalle kürzlich in ihre Sammlungen aufgenommen. Er gehört, so schrieb die Presse nach der Ausstellungseröffnung anerkennend, zu jenen Malern, deren Bilder ganze Geschichten erzählen.

Die „Kölnische Rundschau“ war vor allem von dem — wie sie schreibt — „hintergründigen“ Bild „Karneval“ des früheren ATH-Mitarbeiters gepackt. Sie wies insbesondere darauf hin, daß manche Laienmaler in der Hitze des Hochofens und dem Rauch der Fabriken sich oft eine paradiesische Umgebung und eine sonnige Welt wünschen. Kazmierczak hat übrigens in Recklinghausen auch ein Bild „Paradies“ ausgestellt, das in der Laienkunst-Sammlung des Recklinghäuser Museums inzwischen einen sehr beachteten Platz gefunden hat.





Kulturring Hamborn plant für 1963/64 zehn Veranstaltungen

Rückblick auf die kulturelle Arbeit in
der Spielzeit 1962/63 — Vorschau
auf die kommenden Veranstaltungen

Der Kulturring Hamborn konnte in seiner letzten Hauptversammlung insgesamt gesehen eine recht befriedigende Bilanz für die abgelaufene Spielzeit 1962/63 ziehen. Trotz der immer noch leidigen Raumfrage — seit Anfang 1963 steht die schöne Aula des Elly-Heuss-Knapp-Gymnasiums nicht mehr zur Verfügung — und aller übrigen Schwierigkeiten, die im allgemeinen kulturellen Bemühungen entgegenwirken, wurde das beschlossene Programm gut abgewickelt.

Die notwendige Nestwärme bot sich dem Hamborner Kulturring inzwischen im Fritz-Woike-Haus und im Ernst-Lohmeyer-Haus. Konzerte und die gemeinsamen Veranstaltungen mit der Volkshochschule haben in der Berufsschule Dahlmannstraße, ein sehr erfolgreicher Opernabend in der neuen Schule an der Kopernikustraße stattgefunden. Der Nachteil asylbittenden Vagantentums mit all seinen unangenehmen Erscheinungen hat sich insofern zum Vorteil ausgewirkt, als Veranstaltungen auch in der Randlage von Hamborn für noch nicht interessierte Kreise werbend waren.

In den Referaten des ersten Vorsitzenden, Dr. Spiecker, des Geschäftsführers, Dr. Fussek, und der Schatzmeisterin, Frl. S. Pankonin, wurde mit besonderem Dank hervorgehoben, daß die Existenz des Kulturrings ohne die dauernde finanzielle Unterstützung der August Thyssen-Hütte eindeutig in Frage gestellt wäre. Sie allein trägt die Hälfte aller Ausgaben neben sonstigen oft nicht faßbaren Unterstützungen. Andere Industrie-Unternehmen und die Stadt Duisburg haben im Rahmen ihrer Möglichkeiten dankenswerterweise ebenfalls Zuschüsse gewährt, so daß neben der chronischen Sorge um einen festen Veranstaltungsraum wenigstens die finanzielle Seite nicht dauernd Grund zur Beunruhigung gab. Außerdem konnte noch ein ursprünglich nicht vorgesehener Opernabend eingeschoben werden, um den künstlerischen Nachwuchs zu fördern. Dieser Optimismus bleibt jedoch stets mit einer wachsamen Vorsicht verbunden, da die Honorare und andere Auslagen



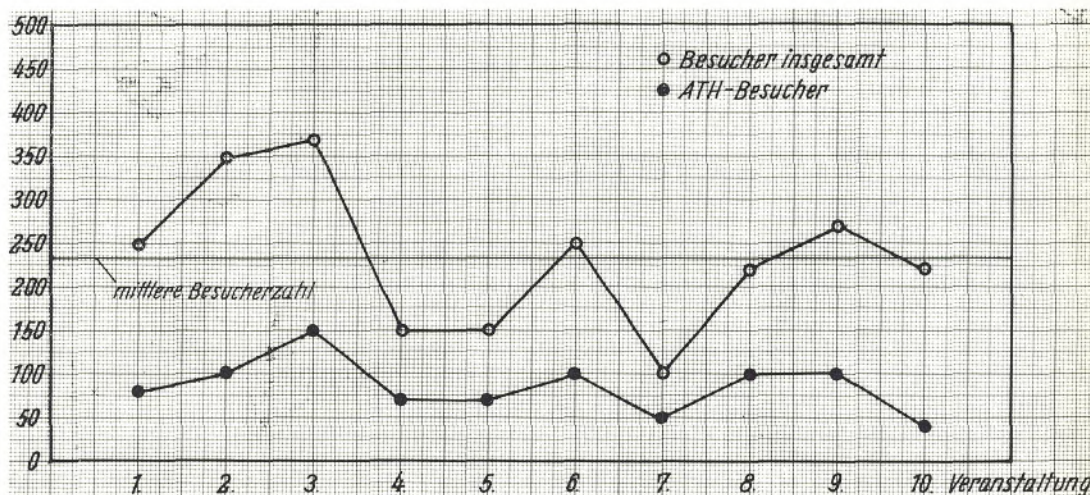
steigen und praktisch um jede einzelne Mark gerungen wird.

Die lokale Presse hat immer und spontan die Arbeit des Kulturrings unterstützt, seine Sorgen geteilt und kaum Anlaß gehabt, einen Mißerfolg von der Darstellung her zu registrieren. Trotz Abnahme der Mitgliederzahl durch Weggang von Hamborn und aus anderen Gründen, wie sie sich vor allem aus der geistigen Situation unserer Zeit ergeben, hat sich die Gesamtbesucherzahl gegenüber 1961/62 nicht unwesentlich erhöht. Vor allem ist hier der Anteil der ATH-Belegschaft gestiegen.

Die mittlere Besucherzahl der Veranstaltungen lag bei 233 Personen. Eine Relation zwischen dieser Zahl und der gesamten Einwohnerschaft in Hamborn herzustellen, das doch früher kulturell ziemlich eigenständig war, dürfte kaum ermutigend sein. Immerhin — auch wenn man den Einsatz bedenkt, der jeder Veranstaltung vorausgeht, nimmt sich diese Durchschnittszahl im Hamborner Steppengras noch ganz annehmbar aus. Einschließlich des Anteils an gemeinsamen Abenden mit der Volkshochschule — die Zusammenarbeit ist erfreulich reibungslos — sind vom Kulturring Hamborn für seine Veranstal-

Veranstaltungen und Besucherzahlen 1962/63

1. Warten auf Godot (21. 9. 1962); 2. Helden (12. 10. 1962); 3. Romeo und Jeanette (13. 11. 1962); 4. Konzertabend Röhrig-Quartett (10. 12. 1962); 5. Dame Kobold (14. 1. 1963); 6. Prairie-Saloon (12. 2. 1963); 7. Violin-Konzert Eilfriede Früh (11. 3. 1963); 8. Kaiser von Amerika (9. 4. 1963); 9. Opernabend (4. 5. 1963); 10. Scampolo (27. 5. 1963).



tungen in der vergangenen Spielzeit etwa 3000 Personen gewonnen worden; die graphische Darstellung zeigt weitere Einzelheiten.

An Stelle von Frl. S. Pankonin, die das Amt der Schatzmeisterin interimistisch verwaltet hatte, übernahm Dipl. Kfm. Gregor (ATH) diese Funktion; er gehört damit zum erweiterten Vorstand des Kulturrings. Die satzungsgemäße Neuwahl des gesamten Vorstandes erfolgt erst am Ende des neuen Spieljahres.

Die Festsetzung des Programms konnte durch die Anwesenheit des Dramaturgen von der Klever Bühne, Dr. Doerry, der Leiterin der Dinslakener Burghof-Bühne, Frau Türks und eines Vertreters des Duisburger städtischen Kulturamtes verhältnismäßig schnell und auch — unter Berücksichtigung der Veranstaltungen der Stadt Duisburg und des Kulturrings Meiderich — diesmal zeitlich genau festgelegt werden. Eventuelle Terminverschiebungen werden rechtzeitig bekanntgegeben.

6. September

Konzert der Pianistin Alla von Buch

17. Oktober

„Eine etwas sonderbare Dame“,
Komödie v. J. Patrick

16. November

„Der öffentliche Ankläger“,
Schauspiel v. F. Hochwälder

9. Dezember

„Die Polizei“, Satire v. S. Mrozek

23. Januar 1964

„Brave Diebe“, Lustspiel v. J. Popplewell

19. Februar 1964

„Donna Diana“, Lustspiel v. A. Moreto

13. März 1964

„Die Physiker“, Komödie v. F. Dürrenmatt

7. April 1964

„Die schmutzigen Hände“,
Schauspiel v. J. P. Sartre

Mai

Konzert

Zu den sieben Theateraufführungen im Fritz-Woike-Haus, Ernst-Lohmeyer-Haus und, wenn möglich im Elly-Heuss-Knapp-Gymnasium, kommen noch zwei bis drei Konzerte und die gemeinsamen Veranstaltungen mit der Volkshochschule Duisburg-Hamborn in der Berufsschule Dahlmannstraße.

Der erste Abend im September 1963 ist ein Konzert der bekannten Münchener Pianistin Alla von Buch in der Aula der Berufsschule Dahlmannstraße mit Werken von Bach, Beethoven, Mozart und Chopin. Alle Veranstaltungen werden durch die Werkzeitung (soweit terminlich erreichbar), durch die Lokalpresse, Plakate und besondere Verständigungen angekündigt.



Angesichts der zunehmenden Tendenz, recht fragwürdigen technischen Kultursymbolen zu huldigen, die gerade jungen Menschen Illusionen vorgaukeln und der Bequemlichkeit im Urteil und im Denken Vorschub leisten, sollte ein Appell zur Besinnung auf echte Werte nicht ungehört bleiben. Diese in Klassik und Moderne zu pflegen ist und bleibt die Aufgabe des Kulturrings Hamborn, der dafür zunächst die ideelle Hilfe aller Bevölkerungsschichten braucht und sucht.

Wenn sich diese in einer Zunahme der Mitglieder und einem vermehrten Besuch der Aufführungen ausdrücken wollte, wäre es Lohn und

ZU DEN BILDERN:

Die Aufnahmen zeigen: Linke Seite oben eine Szene aus „Scampolo“ mit der Burghofbühne Dinslaken, rechte Seite unten aus „Warten auf Godot“ der Klever Bühne; ferner links die Geigerin Elfriede Früh, Köln; rechts oben das Röhrig-Quartett, Duisburg

Dank für diejenigen, die sich trotz zeitweiliger Rückschläge manchem Sog des Ungeistigen und dem wachsenden materiellen Denken entgegenstemmen. Dies geht aber nur so lange, wie die moralische Stärkung aus der Bevölkerung von Hamborn selbst durch die Macht der Zahl in jeder Form gegeben wird.

Dr. Fu.

Macht es den Autodieben nicht so leicht!

Drei junge Burschen, keiner älter als siebzehn Jahre, schlendern gelangweilt durch eine Nebenstraße der Düsseldorfer Innenstadt. Dicht an dicht stehen hier die Autos geparkt. Gleichsam spielerisch zieht einer der Jungen der Reihe nach an den Türklinken. Bereits die dritte Tür springt auf. Der Schlüssel des schweren Wagens steckt im Zündschloß. Im nächsten Augenblick springen alle drei hinein und rasen ohne Rücksicht auf die Geschwindigkeitsbegrenzung in Richtung Autobahn. Hier schert der gestohlene Wagen rücksichtslos in den schnellen Autobahnverkehr hinein und rammt ein Auto, in dem eine holländische Familie ist. Der holländische Wagen schleudert, gerät auf den Grünstreifen und überschlägt sich. Das Auto der

Diebe wirbelt um seine eigene Achse und stürzt rückwärts von der Autobahn.

Jahr für Jahr ereignen sich Hunderte ähnlicher Unfälle, weil viele Autobesitzer zu bequem oder zu gedankenlos sind, ihr Fahrzeug richtig zu sichern. In der Bundesrepublik werden jeden Tag mehr als dreihundert Kraftfahrzeuge gestohlen. Die meisten davon waren unzureichend oder gar nicht gesichert — eine Beobachtung, die man leider auch auf den Parkplätzen unserer Hütte und in den Wohnsiedlungen der Belegschaft machen kann. Die Diebe sind meist Jugendliche. Von den 30 186 Personen, die im Jahr 1960 wegen Kraftfahrzeugdiebstahls verhaftet wurden, waren über 60 Prozent noch keine einundzwanzig Jahre alt. Fast alle sagten vor dem Richter dasselbe: „Der Wagen war nicht verschlossen. Ich hätte ihn nicht gestohlen, wenn es nicht so einfach gewesen wäre.“

Das Bundesverkehrsministerium hat Mitte 1960 im Paragraphen 38 a der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung bestimmt, daß alle Fahrzeuge hinreichend wirksame Sicherungseinrichtungen gegen mißbräuchliche Benutzung haben müssen. Es gilt nicht mehr als ausreichende Sicherung, wenn man die Türen verschließt und den Zündschlüssel abzieht. Deshalb haben seit dem 1. Juli 1961 alle neuzugelassenen Fahrzeuge serienmäßig eingebaute Lenkschlösser. Doch ist die beste Sicherung nichts wert, wenn sie nicht benutzt wird. Dabei sollte sich jeder Autobesitzer vor Augen halten, daß er für Schäden, die durch den Mißbrauch seines schlechtgesicherten Fahrzeuges entstehen, weitgehend verantwortlich gemacht werden kann. Es kann ihm so ergehen, wie dem Karlsruher Autofahrer, dessen ungesicherten Wagen ein achtzehnjähriger Lehrling stahl und mit ihm einen Unfall verursachte. Die Geschädigten hielten sich nämlich an den Bestohlenen und warfen ihm Fahrlässigkeit bei der Verwahrung seines Autos vor. Das Gericht gab ihnen recht.





Ein Reisebericht zur Urlaubszeit

Erlebnisse in Skandinavien im Land der Mitternachtssonne

Italien ist sicherlich auch in dieser Reisesaison wieder „modern“. Warum fahren eigentlich so wenig Touristen zum Norden? Sicherlich meistens nur deshalb, weil sie sich etwas Falsches unter Skandinavien vorstellen. Mit dem heutigen Bericht eines Mitarbeiters der ATH möchte die Werkzeitung den Südländ-Fahrern den Norden ein klein wenig schmackhaft machen.

Als Gott die Welt geschaffen hatte, so berichtet eine alte Sage über die Entstehung Skandiaviens, ergrimte der Satan. Voller Zorn stürzte er einen riesigen Felsen in das Meer. Der lag nun da, schwarz, kahl und kalt. Doch Gott in seiner Güte erbarmte sich. Er hatte die übrige Erde mit verschwenderischer Fülle bedacht, nun war ihm fast nichts mehr geblieben. Aber was er noch hatte, von allem ein wenig, nahm er, diesen steinernen Koloß zu bekleiden. Und er führte Menschen in dieses neue, wenngleich nicht fruchtbare, so doch schöne Land. Er senkte Heimatliebe in ihre Herzen und gab ihnen ihren Stolz. Er zeigte ihnen fischreiche Gewässer und schuf das Ren, daß es auf dem kargen Boden äse und den Menschen diene... Schon immer war es mein großer Wunschtraum, eine Reise in die Länder des hohen Nordens statt des von den Touristen eroberten sonnigen Südens zu machen. Ich entschloß mich daher, auf eigene Faust eine Fahrt in die Länder der Mitternachtssonne zu unternehmen. Es wurde viel überlegt und schließlich die „Wunschroute“ festgelegt. Dann war es soweit.

Über Stockholm und Finnland

In kurzer Zeit erreichte ich — zunächst per Tramp — Größenbrode-Kai. Von hier setzte ich mit der „Theodor Heuß“ nach Gjedser in Dänemark über. Mit dem Skandinavien-Expreß ging es über Kopenhagen zur schwedischen Hauptstadt Stockholm. Hier suchte ich die Jugendherberge „af Chapman“ auf. Sie ist in einem wunderschönen Segelschiff ähnlich der „Pamir“ untergebracht. Nach dreitägigem Aufenthalt, den ich mit Stadtbesichtigungen Stockholms und mit Besuchen bei Freunden ausfüllte, bahnte sich mein finnischer Dampfer im Schein der Abendsonne einen Weg durch die vielen Inseln, die dem schwedischen Festland vorgelagert sind. Ein großer Schwarm kreischender und hungriger Möven gab mir das Geleit bis zur Küste Finnlands.

In Turku, einer Hafen- und Universitätsstadt Mittelfinnlands, begann meine abenteuerliche Fahrt. Über staubige und einfache Landstraßen erreichte ich die schönste und sauberste Fabrikstadt der Welt, Tampere.

Hier blieb ich einige Tage in der herrlich gelegenen Jugendherberge Varala. Mein Aufenthalt wurde durch die freundliche Aufnahme der Herbergseltern, durch Paddeltouren, Sauna und Schwimmen in den herrlichen blauen Seen, die ringum von Tannen und Birken umgeben waren, zu einer wirklichen Erholung. Der Höhe-

punkt meines Aufenthaltes ließ nicht lange auf sich warten. Schon am zweiten Tag erhielt ich persönlichen Kontakt mit einer finnischen Familie, durch die ich dann Tampere richtig kennenlernte.

70 Hektar großer Naturpark

Tampere liegt auf einer schmalen Landzunge zwischen zwei schimmernden Seen, dem Näsijärvi und dem Pyhäjärvi. Im Zentrum der Stadt erhebt sich der Pyynikki, ein bewaldeter Hügelrücken, der seine Entstehung der Eiszeit verdankt. Zwischen seinen Föhren hat man herrliche Aussichten auf die zwei großen Seen mit ihren Inseln.

Durch die Stadt fließen die Wasser des Tammerkoski, das schlagende Herz und die Kraftquelle der Industrie-Anlagen von Tampere. Von hier aus kann man sehr schöne Fahrten unternehmen, zum Beispiel eine achtstündige Schiffsfahrt auf dem Dichterwege, der sich von Tampere nach Virrat erstreckt; oder auch eine Schiffsfahrt mit der finnischen „Silberlinie“ bis Hämeenlinna.

Einladungen am laufenden Band

Nachdem ich einige Tage im Seegebiet in Mittelfinnland verbracht hatte, wollte ich so schnell

wie möglich nach Lappland, dem eigentlichen Ziel meiner Reise in den Norden. Aber es kam anders. Ich konnte meinen Fahrtenplan nicht mehr einhalten; denn ich wurde mit Einladungen überschüttet. Nahm mich ein Autofahrer mit, so wurde ich von diesem fast immer eingeladen, entweder zu ihm nach Hause oder zu mindest zu einem kleinen Imbiß in einem Hotel. Wollte ich mich dann nach langem, freundlichem Erzählen und Unterhalten bedanken und verabschieden, so hörte ich des öfteren diese Worte: „Ja, ja, die Deutschen, sie haben keine Zeit, immer nur weiter wollen sie!“ Man versuchte alles mögliche, mich länger festzuhalten. So blieb ich bei einigen Familien oftmals zwei bis drei Tage.

So kam ich dann aber doch bald nördlicher. Die Städte und Dörfer wurden langsam weniger, und ich glaubte, obwohl ich noch südlich des Polarkreises war, fast am Ende der Welt zu sein. Doch eine schlechte, schmale Straße, die Europastraße 4, führte mich dann weiter nach Kemi. Kemi ist eine Stadt am Bottnischen Meerbusen. Der Kemijoki dient als Beförderungsmittel der gefällten Baumstämme, die teils in Flößen und auch einzeln ihren Weg flußabwärts treiben. Da dieser Transport billig ist, wird er in den nordischen Gebieten ausschließlich angewandt.

Bei einer finnischen Familie zu Gast

Am frühen Morgen des nächsten Tages ging meine Fahrt am Kemijoki entlang in nordöstlicher Richtung nach Rovaniemi. Ich suchte hier mit meinem Empfehlungsschreiben eine finnische Familie auf. Ich wurde sehr freundlich aufgenommen.

Hier nun lernte ich gründlich die Finnen verstehen, und zudem konnte ich ihre Sitten und Gebräuche studieren. Man lernt hier, und bekommt es zu spüren, was es heißt, zwischen einfachen, naturverbundenen Menschen zu leben, die nichts Künstliches um sich haben. Wir dagegen müssen ständig Betrieb um uns haben, damit wir uns nicht leer und unbeachtet vorkommen. Ich weiß nicht, was uns in Westdeutschland dazu treibt, immer noch mehr zu verdienen und mehr zu besitzen als der Nachbar. Im Grunde macht uns das nicht reicher und auch nicht glücklicher.

Es ist bei den Finnen fast Landessitte, daß alle Stadtbewohner ein kleines Sommerhäuschen auf dem Lande haben. Hier leben sie in den Sommermonaten Juni bis August. Diese Häuser sind aus Holz gebaut und sehr gut eingerichtet. Es ist selbstverständlich, daß auch hier die Sauna nicht fehlt. Mindestens zweimal in der Woche suchen die Finnen die Sauna auf. Hier auf ist es wohl zurückzuführen, daß die Menschen hier so zäh und widerstandsfähig sind. So ist es üblich, daß sie nach einer Sauna, die oft über 90 Grad erhitzt war, ins eiskalte Wasser springen. Ich ließ mir sagen, daß sie im



ZU UNSEREN BILDERN:

Das Land der Mitternachtssonne bietet dem Besucher mit seinen Seen, Fjorden und der Tundra eine Fülle landschaftlicher Schönheiten. Unsere Bilder wollen etwas von diesem Reiz ahnen lassen — Unten: Am Nördlichen Polarkreis



Winter, wenn die Seen zugefroren sind, unbekleidet durch den Schnee laufen würden.

Am Nördlichen Polarkreis

Auf meinem Weg von Rovaniemi, der Hauptstadt Finnisch-Lapplands, nach Inari am großen Inari-See lenkte ein einfaches Schild meine Aufmerksamkeit auf sich. Zu meinem Erstaunen las ich, daß ich mich am Nördlichen Polarkreis befand. Ich wollte es gar nicht glauben; denn immerhin waren es hier 30 Grad im Schatten und das am Nördlichen Polarkreis!

Ursprünglich hatte ich daran gedacht, mich wie zu einer kleinen Nordpol-Expedition auszurüsten. Das erwies sich aber schon lange als unnütz; denn fast überall auf meiner Reise hatte ich herrliches Sommerwetter.

Schon während meiner Fahrt mit einem der Post-Omnibusse, die einmal am Tage im hohen Norden verkehren, sah ich einige Rentiere mitten auf der Straße oder rechts und links im Wald herumlaufen. Jedoch meine größte Überraschung machte ich am anderen Morgen, als ich aus dem Fenster der Jugendherberge blickte. Etwa zwanzig Rentiere lagen dort auf dem Rasen. Die übergroßen Geweihe und die Zähmheit der Tiere ließen mich staunen.

Mein größtes Erlebnis war freilich die Tatsache, daß es im hohen Norden nicht Nacht wurde. Um zwei Uhr nachts war noch ein Betrieb auf den Straßen wie bei uns am hellen Nachmittag. Man ißt erst gegen 22 oder 24 Uhr zu Abend. Es ist etwas sehr Eigenartiges, und man wird kaum damit fertig, daß es die ganze Nacht hindurch hell ist. Rotgolden steht die Sonne am Himmel. Kaum ist sie untergegangen, da geht sie auch schon in neuer Pracht wieder auf.

Dies Naturschauspiel erlebte ich besonders in der nördlichsten Stadt Europas, in Hammerfest. Dort dauert dafür dann allerdings der Winter, in dem es überhaupt nicht hell wird, vom 21. November bis zum 22. Januar.

Fjorde, Berge und viel Straßenstaub

Sehr gespannt war ich auf die Begegnung mit den ersten Lappen. In Karasjok, dem Zentrum der Lappen Norwegens, kam es dann dazu. Es sind Menschen, denen man vom Gesicht abliest, daß sie ein hartes und rauhes, sehr mit der Natur verbundenes Leben führen. Sie sind aber sehr fröhlich, und man kann sich sehr schnell mit ihnen befreunden. Ihre farbenfrohe Kleidung und ihre Schuhe aus Rentierfell sind ihr Stolz. Ihre Herden Rentiere sind ihr Besitz und liefern ihnen alles zum Leben.

Von Hammerfest, der Stadt ohne jegliche Vegetation, ging meine Fahrt entlang der zerklüfteten Küste des Atlantischen Ozeans. Hohe Berge mit schneebedeckten Gipfeln säumten den Weg. In Narvik, dem Hauptausfuhrhafen für nord-

schwedische Eisenerze, entstieg ich dann mit steifen Gliedern dem Nord-Norge-Bus. Meinen Rucksack, den ich während dieser Fahrt auf dem Dach des Busses untergebracht hatte, erkannte ich kaum wieder; denn er war dick mit Staub bedeckt. Auch die Luft im Omnibus war während der Fahrt in diesen Abschnitten des hohen Norden nicht gerade angenehm. Der Staub wirbelte hinter jedem Fahrzeug in großen Wolken auf.

Die schönste Eisenbahnstrecke

Es ist etwas Großartiges, was die Norweger im Eisenbahnbau vollbracht haben. Auf hohen Kämmen, durch kilometerlange Tunnel und über weite Ebenen rast die Eisenbahn daher. Rechts schaut man hinauf zu den hohen Bergen, und links fällt der Blick hinunter ins Tal, in dem sich die Straße — es ist die einzige die zum Norden führt — daherschlingt. Neben der Straße fließt dann oftmals noch ein Fluß daher. Dieses Erlebnis, nämlich eine Eisenbahnreise von Fauske bis Oslo, war dann eines der letzten meiner großen Nordlandfahrt. In Oslo bestieg ich die Fähre, die mich nach Frederikshavn in Dänemark brachte.

Es war für mich sehr beeindruckend, daß die Menschen in ganz Skandinavien überall sehr gastfreundlich und nett zu mir waren. Besonders aber die Finnen, als sie hörten, daß ich Deutscher sei.

Diethelm Reschke



„Ferienort“ Tester Berge

Aus einem kleinen Sketch mit Empfehlungen zur Reisezeit, belauscht bei einem „Telefongespräch“ anläßlich der Abschlusfeier des zweiten Anlernjahres der ATH.

Hallo! Hier Reisebüro „In aller Welt und nirgends“. Guten Tag, Herr Schleppermaul!

Bitte, was meinen Sie? Ach so, Sie haben noch kein passendes Urlaubsziel. Das macht nichts, Herr Schleppermaul. Ich kann Ihnen eine Sensation an Ferienort vorschlagen. Haben Sie schon einmal etwas von dem herrlichen Ferienort „Tester Berge“ gehört?

Nicht das Beste? Aber, Herr Schleppermaul! Wie kommen Sie denn auf so was? Das stimmt ja ganz und gar nicht! Tester Berge liegt in einem Gebiet mit reichen Erdschätzen. Man buddelt dort Sand. Ja, Sand! Außerdem ist die Natur mit ihren unübersehbaren Wäldern, Feldern und Auen einzigartig in ihrer Schönheit. Ein beliebtes Ausflugsziel gleich in der Nähe ist das Cola-Häuschen.

Nein, nein, für ganze Tage ist das nichts.

Und dann der unübertroffene Komfort des Kurhotels. Einzelbetten gibt es in großen Sälen zum geselligen Beisammensein. In einem anderen Saal die „Meyerische Knutschsäule“, die von einer äußerst findigen Reiseleiterin nach einer ehemaligen Reisenden benannt wurde. Außerdem liegt dort noch ein sehr junger Berg, der „Pflauehügel“. — Apropos, Pflau — diese einzigartigen Tiere sind dort in großen Mengen zu finden; denn sie haben mit ihren Stimmen die Aufgabe übernommen, morgens alle Reisenden zu wecken. Ich sage Ihnen, diese nicht zu überhörenden Stimmen treiben auch Sie bestimmt aus dem Bett! Als besondere Ehre für jeden Reisenden ist das Arbeiten im Garten anzusehen.

Was fragten Sie? Ob Sie dort Vollpension erhalten? Aber selbstverständlich, Herr Schleppermaul! Voller geht's gar nicht mehr. Ich sage Ihnen, wenn Sie an Untergewicht leiden, dann ist das „Ihr“ Ferienort!

Ah, Sie leiden nicht daran. Sie sind eher etwas dicklich. Ja, für eine leichte Gymnastik ist unser Herr Schädlich zuständig. Nein, nein, der ist nicht schädlich, er heißt nur so.

Zu diesem Ferienort bringt Sie ein einmaliger Ferienbus mit einem noch einmaligeren Fahrer. Dieser Bus, Herr Schleppermaul, fährt so sanft und leicht, daß Sie außer einigen Beulen am Hinterkopf nicht das Geringste verspüren.

Beim Eintreffen im Kurhotel werden Sie von einigen Leuten mit einem Lied begrüßt, das bald zur Heimathymne ernannt werden dürfte. Es heißt: „Grünet die Hoffnung.“ Für Unterhaltung und gute Laune sorgen unsere Reiseleiter mit allen Mitteln und Schikanen. Dort können Sie an lustigen Spielen teilnehmen, die in ihrer Problematik selbst für Erwachsene einzig sind, wie etwa „Armer schwarzer Kater“.

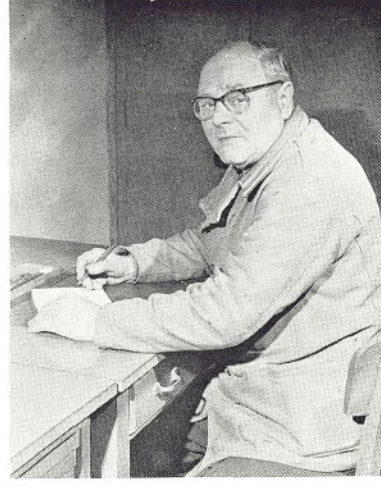
Doch das Beste, Herr Schleppermaul, kommt immer zum Schluß! Wenn Sie 14 Tage in Tester Berge gewesen sind, erhalten Sie noch zusätzlich einen Sonderurlaub. Warum? Ja, Sie müssen sich doch dann erst einmal erholen ...!



JOSEF BROX, Verwiegler
Verkehrsabteilung — 22. August



HEINRICH SCHMIDT, Vorarbeiter
Stoffwirtschaft — 25. August



AUGUST HUNOLD, Mischer-Vorarbeiter
Thomaswerk — 31. August



JOHANN MÄHLER, Walzhelfer
Warmbandwerk — 3. September



ERICH BRESSLER, Ofenbrenner
Steinfabrik — 7. September



PAUL KWOSSEK, Maurer-Vorarbeiter
Martinwerk II — 7. September



WALTER FULEDA, Vorarbeiter
Walzwerk I, Magazin — 10. September



ERICH HILDEBRANDT, Steinpresser
Steinfabrik — 10. September

25 JAHRE IM DIENST

Johann Fojcik, Schlosser und Nieter, Elektrobetrieb/Stahlwerke, am 28. Juli
Kurt Bastian, Angestellter, Betriebskrankenkasse, am 1. August
Paul Musial, Stahlkontrollleur, Zurichtung I, am 1. August
Johann Chechla, Wachmann, Werkschutz, am 2. August
Hermann Karg, Waschraumwärter, Soziale Betriebseinrichtungen II, am 6. August
Richard Klump, Dressierer, Kaltbandwerk, am 8. August
Josef Sternberg, Verladler, Blechzurichtung/Kaltbandwerk, am 12. August
Aloisius Radtke, Erzfabrik, Hochofen, am 12. August
Wladislaus Kempik, Handlanger, Martinwerk II, am 12. August
Walter Lohmann, Verladler, Blechzurichtung, am 13. August
Theodor Braun, Koksverladler, Kokerei August Thyssen, am 13. August
Helmut Biek, Scherenmann, Blechzurichtung, am 15. August
Michael Schreyer, 1. Maurer, Martinwerk II, am 15. August
Johann Böngler, Schlackenlager, Martinwerk II, am 16. August
(am 8. Januar 1963 ausgeschieden)
Heinrich Jörgens, Hilfsschlosser, Mech. Hauptwerkstatt, am 18. August
Josef Quast, Kraftfahrer, Kraftfahrbetrieb, am 19. August
Otto Braun, Koksverladler, Kokerei August Thyssen, am 19. August
Karl Schelenz, Türabheber, Kokerei August Thyssen, am 19. August
Karl Schneider, Druckmaschinist, Kokerei August Thyssen, am 24. August

Rudolf Schulz, Koksverladler, Kokerei August Thyssen, am 24. August
Josef Krzyzalewski, Koksmeister, Kokerei August Thyssen, am 24. August
Bernhard Beck, Reiniger, Maschinen-Betrieb/Sinteranlage, am 26. August
Heinrich Bätz, Koksverladler, Kokerei August Thyssen, am 27. August
Josef Wilms, Löschwagenmaschinist, Kokerei August Thyssen, am 27. August
Karl Wettmann, Vorarbeiter, Steinfabrik, am 29. August
Gerhard Winkelmann, Zimmermann, Bauabteilung, am 29. August
Thaddäus Günther, Mattenhersteller, Versehrtenwerkstatt, am 30. August
Wladislaus Retaiski, Elektro-Schweißer, Mech. Hauptwerkstatt, am 30. August
Franz Mumot, 2. Kokillenmann, Oxygen-Stahlwerk, am 30. August
Johann Gilles, Vorarbeiter, Kokerei August Thyssen, am 30. August
Josef Hoche, angel. Elektriker, Kokerei August Thyssen, am 30. August
Anton Wasielek, Kohlenzuführer, Kokerei August Thyssen, am 30. August
Wilhelm Dernovsek, Koksverladler, Kokerei August Thyssen, am 1. September
Paul Gilles, Kohlenzuführer, Kokerei August Thyssen, am 1. September
Anton Königs, Handlanger, Martinwerk II, am 3. September
Emil Horstmann, Krankenbesucher, Betriebskrankenkasse, am 5. September
Felix Gusowski, Destillateur, Kokerei August Thyssen, am 6. September
Franz Schwarz, Vorarbeiter, Kokerei August Thyssen, am 6. September
Max Panknin, Lagerarbeiter, Zurichtung I, am 7. September
Peter Mereien, Türabheber, Kokerei August Thyssen, am 8. September

Fritz Murmann, 1. Walzer, Walzwerk I, am 8. September
Friedrich Knüferrmann, Vorarbeiter, Versehrtenwerkstatt, am 9. September
Friedrich Arnzen, Kolonnenführer, Stoffwirtschaft, am 9. September
Franz Demski, Vorarbeiter, Martinwerk II, am 9. September
Hermann Böhme, Lagerarbeiter, Zurichtung, am 10. September
Josef Wetsch, Materialausgeber, Kokerei August Thyssen, am 11. September
Hermann Kuhn, Bunkermann, Thomas-Schlackenmühle, am 12. September
Paul Lange, Bote, Neubauabteilung, am 12. September
Gerhard Wiesner, Maurer, Kokerei August Thyssen, am 13. September
Otto Sandreck, Elektro-Vorarbeiter, Kokerei August Thyssen, am 16. September
Wilhelm Becker, Vorsteher, Chemisches Hauptlabor, am 18. September
Johann Smarzel, Packer, Blechzurichtung/Kaltbandwerk, am 20. September
Richard Marohn, Schlosser, Maschinenbetrieb I, am 20. September
Johannes Brefeld, Vorarbeiter, Thomaswerk, am 21. September
Franz Allerup, Schweißer, Kokerei August Thyssen, am 22. September
Roman Drosda, Packer, Blechzurichtung/Kaltbandwerk, am 23. September
Josef Plokarz, Steinpresser, Steinfabrik, am 23. September
Friedrich Martin, Flämmer, Martinwerk II, am 26. September
Witold Legowski, Hilfsschmelzer, Hochofen, am 26. September
(am 30. Juni 1963 ausgeschieden)
Ceslaus Kolasinski, Koksverladler, Kokerei August Thyssen, am 28. September

PERSONALMAPPE

Es wurden ernannt:

Dipl.-Ing. Hans Ross zum Oberingenieur und Leiter der neu geschaffenen Energiewirtschaftsstelle (El.-Zentralen und Stromverteilung/Wärmestelle);
Kurt Hennig zum Betriebsleiter des Elektrobetriebes Walzwerke;
Dipl.-Ing. Willi Kaiser zum Betriebsleiter der El.-Zentralen und Stromverteilung.

85 JAHRE ALT

Lorenz Badowski, Duisburg-Hamborn, Wilfriedstr. 63, am 6. August
Johann Brandt, Osterholz-Ellen/Bremen, am Hilgeskamp 17, am 6. September
Michael Serba, Duisburg-Hamborn, Steigerstr. 13, am 15. September

80 JAHRE ALT

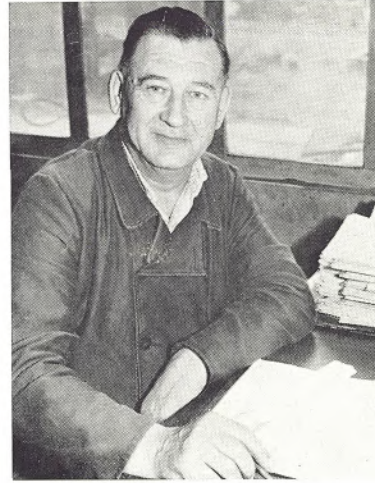
Wilhelm Spieker, Duisburg-Ruhrort, Ruhrorter Str. 183, am 1. Juli
Jakob Wolter, Duisburg-Beek, Lierheggenstr. 38, am 11. August
Heinrich Deutges, Duisburg-Hamborn, Schlesische Str. 12, am 17. August
Peter Schwarz, Duisburg-Beek, Bruckhauser Str. 32, am 20. August
Hermann Voss, Walsum, Feldstr. 8, am 24. August
Reinhold Philipp, Duisburg-Beek, Arnoldstr. 30, am 3. September
Ernst Czesnick, Duisburg-Hamborn, Ostackerweg 122, am 3. September
Friedrich Braatz, Duisburg-Hamborn, Auguststr. 27, am 19. September



WILHELM GRAF, Kfm. Angestellter Thyssen Industrie — 15. September



JOHANN SCHOMMER, Meister El.-Zentrale u. Stromverteilg. — 24. Sept.



PETER MÜLLER, Vorarbeiter Martinwerk II — 24. September

Peter Schönfeld, Blechzurichtung/Kaltbandwerk, mit Sibylle Grubner, am 31. Mai

Erich-Ernst Walther, Breitband, mit Hildegard Fuchs, am 1. Juni

Klaus Heidel, Elektrobetrieb/Stahlwerk, mit Anneliese Hoffmann, am 5. Juni

Johannes Cox, Warmbandwerk, mit Meike Dubberke, am 6. Juni

Gerhard Brackmann, Elektrobetrieb/Stahlwerk, mit Ingrid Mortineit, am 6. Juni

Heinz-Jürgen Lehmkuhl, Elektrobetrieb/Stahlwerk, mit Heidrun Schullen, am 6. Juni

Elke Nehles, Lohnwesen, mit Josef Bienen, am 7. Juni

Hermann Jasinski, Blechbearbeitungs-Werkstatt, mit Anna Roggenbuck, am 7. Juni

Hans Grajoszek, Kaltbandwerk, mit Ursula Hinz, am 7. Juni

Bernhard Krüger, Blechzurichtung/Warmbandwerk, mit Christine van Barneveld, am 7. Juni

Gisela Jaskulski, Waschanstalt, mit Hans-Ruprecht Luther, am 7. Juni

Fred Wos, Blechzurichtung/Warmbandwerk, mit Grete Maurer, am 7. Juni

Wilhelm Lehnert, Thomaswerk, mit Christine Clever, am 7. Juni

Maximilian Feiertag, Elektrobetrieb/Hochofen, mit Doris Kierzynowski, am 11. Juni

Bruno Schnier, Elektrobetrieb/Stahlwerk, mit Maria Rings, am 12. Juni

Martha Peter, Werkküche, mit Klaus Bruckner, Rohrnetz- und Heizanlagen, am 14. Juni

Karl-Heinz Schubert, Blechzurichtung/Kaltbandwerk, mit Martha Schrandt, am 14. Juni

Werner Bresler, Waschanstalt, mit Erika Mausolf, am 14. Juni

Reinhold Wydra, Elektrobetrieb/Stahlwerk, mit Gerda Heiligenpahl, am 14. Juni

Adolf Jaeger, Kaltbandwerk, mit Hannelore Falk, am 14. Juni

Hans-Joachim Rainer, Elektrobetrieb/Stahlwerk, mit Gerda Boche, am 20. Juni

Rolf Hallmann, Mechanische Hauptwerkstatt, mit Elisabeth Schürmann, am 21. Juni

Günter van Linn, Zurichtung V, mit Ursula Knoppe, am 21. Juni

Dieter Börner, Verzinkung, mit Annemarie Stoerbrauck, am 21. Juni

Wille Hinnemann, Blechzurichtung/Kaltbandwerk, mit Helma Stein, am 21. Juni

Hildegard Hinz, Geschäftsbuchhaltung, mit Wilfried Preuß, am 28. Juni

Diamantene Hochzeit

Eheleute Balser



In der Bruckhauser Straße 21 in Duisburg-Beeck gab es am 16. Juli zahlreiche Gratulanten anlässlich der Diamantenen Hochzeit der Eheleute Wilhelm und Katharina Balser. In dem Westerwald-Dörfchen Rennerod geboren und groß geworden, waren beide vor ebenfalls genau sechzig Jahren nach Duisburg gekommen und in Beeck heimisch geworden. Im gleichen Jahr — es war der 18. September — hatte dann Wilhelm Balser auf der Hütte seinen ständigen Arbeitsplatz gefunden

und war im Maschinenbetrieb I als Scherenmaschinist bis zum 5. Dezember 1945 tätig. Als 66jähriger trat Balser in seinen wohlverdienten Ruhestand, der leider von dem schweren Schicksalsschlag der vor einigen Jahren eingetretenen Erblindung überschattet ist. Zu den zahlreichen Gratulanten des Tages gehörten auch unsere Werksführerin, Frau Scheiermann, sowie Herr Kauth von der Sozialabteilung, die Grüße und Glückwünsche der August Thyssen-Hütte überbrachten

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

28. August:: Eheleute **Wilhelm Waterkamp**, Duisburg-Hamborn, Edithstr. 8

30. August: Eheleute **Franz Figaj**, Duisburg-Hamborn, Alleestr. 9

13. September: Eheleute **Hermann Krawinkel**, Kaldenhausen Kreis Moers, Düsseldorf Str. 32

19. September: Eheleute **Franz Piekarski**, Duisburg-Hamborn, Ranenbergstr. 27

DIE EHE SCHLOSSEN

Eduard Pöß, Warmbandwerk, mit Berta Adamek, am 19. April

Hannelore Mertens, Verkauf I, mit Paul Zittler, am 26. April

Kurt Freyling, Oxygen-Stahlwerk, mit Renate Thiel, am 26. April

Rolf Segerath, Stoffwirtschaft, mit Jutta Zimmermann, am 3. Mai

Manfred Raphael, Blechzurichtung/Warmbandwerk, mit Ursula Lohmann,, am 3. Mai

Herbert Bienzeisler, Block- und Profilwalzwerk, mit Renate Miethmann, am 10. Mai

Dieter Stein, Warmbandwerk, mit Renate Wrembel, am 10. Mai

Erwin Herbst, Warmbandwerk, mit Christel Praviza, am 10. Mai

Ewald Müller, Elektrohauptwerkstatt, mit Helga Bröcher, am 10. Mai

Walter Grabowski, Elektrobetrieb/Schlackenwerk, mit Gerda Tathoff, am 16. Mai

Helmut Klefisch, Warmbandwerk, mit Maria Camps, am 16. Mai

Reiner Schönberg, Rohrnetz- und Heizanlagen, mit Elisabeth Diesing, am 17. Mai

Georg Plich, Kaltbandwerk, mit Maria Rahm, am 17. Mai

Egon Eimler, Thomasschlackenmühle, mit Hilde Tyborczyk, am 17. Mai

Günter Tolewski, Warmbandwerk, mit Gisela Jakubczyk, am 17. Mai

Wilhelm Brahm, Stoffwirtschaft, mit Ingrid Martschinke, am 17. Mai

Erwin Meier, Lochkartenabteilung, mit Margitta Damrau, am 24. Mai

Ursula Böhm, Verkauf II, mit Johannes Jacobs, am 24. Mai

Sigrid Walter, Verkehrsabteilung, mit Otto Schneidewind, am 24. Mai

Manfred Kipp, Einkauf, mit **Brigitte Stenschke**, Verkauf II, am 24. Mai

Franz Barwenzik, Maschinenbetrieb I, mit Margarete Fröhlen, am 24. Mai

Rainer Kartik, Warmbandwerk, mit Gerda Kozar, am 24. Mai

Horst Dohm, Verzinkung, mit Christel Goerke, am 24. Mai

Erwin Hell, Elektrobetrieb/Stahlwerk, mit Margot Kindler, am 24. Mai

Manfred Loose, Stoffwirtschaft, mit Renate Windhaus, am 24. Mai

Hans-Joachim Wagner, Blechzurichtung/Warmbandwerk, mit Renate Urban, am 24. Mai

Hans-Willi Hafener, Elektrobetrieb/Stahlwerk, mit Huberine Bädorf, am 28. Mai

Rudolf Wawerek, Elektrobetrieb/Stahlwerk, mit Inge Uhlenbrock, am 28. Mai

Jutta Häusler, Rechtsabteilung, mit **Fritz-Werner Kühn**, Walzendreherei, am 29. Mai

Horst Kiel, Rohrnetz- und Heizanlagen, mit Brunhilde Rüse, am 29. Mai

Wolfgang Kleemann, Betriebswirtschaft, mit **Ursula Gotthardt**, Betriebswirtschaft, am 30. Mai

Karlheinz Braier, Thyssen Industrie, mit Eveline Engelmohr, am 30. Mai

Ewald Sarhof, Geschäftsbuchhaltung, mit **Thea Klaschke**, Buchhaltung, am 31. Mai

Waltraud Essing, Verkaufsabrechnung, mit Herbert Kinzius, am 31. Mai

Herwig Schmidt, Elektrobetrieb, mit Karin Brandt, am 31. Mai

Dieter Kalinowski, Baubetrieb, mit Ursula Wunder, am 31. Mai

Karlheinz Scholten, Thyssen Industrie, mit Anneliese Müller, am 31. Mai

Hermann Koch, Hochofen, mit Marianne Lorenz, am 31. Mai

Unsere Toten

WIR BEWAHREN IHNEN EIN EHRENDES ANDENKEN

SCHYNALSKI, Johann	Pensionär (Handlanger, Bauabteilung)	31. Mai
KROPMANNS, Erich	Magazinausgeber, Kraftanlagen	7. Juni
KNÜFERMANN, Hans	Starkstromelektriker-Lehrling, Lehrwerkstatt	11. Juni
KRUPP, Ernst	Pensionär (Vorarbeiter, Kraftanlagen)	15. Juni
MÄRKER, Fritz	Pfannenmann, Thomaswerk	24. Juni
KUSTER, Johann	Pensionär (Hilfsschweißschmied, Werkstatt für Stromverteilung)	25. Juni
MELOCH, Konrad	Pensionär (Wuchtförderer, Sinteranlage)	27. Juni
SCHNEIDERS, Josef	Pensionär (Wachmann, Werkschutz)	30. Juni
KANIA, Ludwig	Pensionär (Lokführer, Maschinenbetrieb I)	1. Juli
SONDERBERG, Friedhelm	Gärtner, Gärtnerei	2. Juli
BIRKENDORF, Werner	Schlosser, Mechanische Hauptwerkstatt	4. Juli
ROEDER, Hermann	Pensionär (Schlosser, Elektro-Hauptwerkstatt)	5. Juli

