



unsere ATH

Werkzeitschrift der August Thyssen-Hütte AG • Duisburg-Hamborn

9





ACHTHUNDERT NEUE WOHNUNGEN werden im Geschäftsjahr 1966/67 den Mitarbeitern der ATH in verschiedenen neuen Wohnbereichen zur Verfügung gestellt. Unser Bild zeigt spielende Kinder im Bezirk Baßfeldhöfe in Dinslaken, einem der Schwerpunkte des augenblicklichen Wohnungs-Bauprogramms unserer Hütte. Siehe hierzu auch den Bericht auf der Seite 8 dieses Heftes: „Viele Mitarbeiter erhalten eine neue Wohnung“

■ Im Blasstahlwerk Ruhrort der ATH ging jetzt der erste umgerüstete und entstaubte Thomasstahl-Konverter in Betrieb. (Siehe hierzu den Bericht auf den Seiten 3 und 4.)

■ Nach dem Tode des Betriebsratsmitgliedes Franz Baranski rückte Frau Hilde Dörschel (Soziale Betriebs-einrichtungen) in die Hamborner Betriebsvertretung nach. Als Nachfolger des Verstorbenen wählte der Betriebsrat in seiner Sitzung vom 24. August Schlosser Franz Matschy (Mechanische Hauptwerkstatt) in den geschäftsführenden Ausschub.

■ Die Thyssen-Gruppe wird zum ersten Male auf der diesjährigen Automobil-Ausstellung in Frankfurt mit einem eigenen Stand vertreten sein. Über aktuelle Fragen der Auto-Industrie und ihre Beziehungen zur Stahlindustrie berichten wir auf den Seiten 5 und 6 dieser Ausgabe.

■ Walter Hesselbach, Vorstandsvorsitzender der Bank für Gemeinwirtschaft und Aufsichtsratsmitglied der ATH, wurde vom Präsidenten der Republik Senegal zum „Commandeur dans l'Ordre National du Senegal“ ernannt. Er erhielt diese Auszeichnung für Vorschläge zur afrikanischen Entwicklungspolitik anlässlich des internationalen Wirtschaftskongresses in Dakar.

■ Hüttendirektor Dr.-Ing. Ernst Wulffert, seit 1960 Vorstandsmitglied der Thyssen Röhrenwerke AG, vollendete am 11. August sein 60. Lebensjahr. Dr. Wulffert war zuvor u. a. als Stahlwerkschef bei der Henrichshütte, als Werkleiter der Charlottenhütte im Bereich der Hüttenwerke Siegerland AG sowie als Vorstandsmitglied der Stahlwerke Brüninghaus AG und F. Thomée AG und des Eschweiler Bergwerksvereins Aachen tätig.

■ Hüttendirektor i. R. Rudolf Hannesen, der frühere Vorstandsvorsitzende der Niederrheinischen Hütte, kann am 15. September sein 75. Lebensjahr vollenden. Dir. Hannesen, der seine kaufmännische Laufbahn als Volontär bei der Phoenix AG in Ruhrort begann, war von 1935 an Vorstandsmitglied und später Vorstandsvorsitzender der Westfälischen Union in Hamm. Nach dem Kriege trat er in den Vorstand von Niederrhein ein, dessen Vorsitz er von 1955 an bis zum Übertritt in den Ruhestand innehatte. Er wirkte viele Jahre im Vorstand der Beratungsstelle für Stahlverwendung, deren Ehrenvorsitzender er heute ist.

■ Reg.-Baumeister a. D. Adolf Müller, von 1949 bis 1963 Geschäftsführer des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, feierte am 20. August seinen siebenzigsten Geburtstag. 36 Jahre lang war er Mitglied von Eisenbahn und Häfen. Als international anerkannter Verkehrsfachmann übernahm er außerdem mancherlei Aufgaben über den Rahmen des Unternehmens hinaus, an dessen Wiederaufbau er wesentlichen Anteil hatte.

■ Das Internationale Eisen- und Stahlinstitut, zu dessen Leiter Dr. Söhl berufen wurde, wird Mitte November in Brüssel gegründet. Ihm werden voraussichtlich 42 Stahlgesellschaften aus vierzehn Ländern als Mitglied angehören.

■ Die Belegschaft der Armco-Thyssen Breitband-Verarbeitung GmbH sammelte für die Aktion „Lebenshilfe für das geistig und körperlich behinderte Kind“, für das in Walsum kürzlich ein Haus errichtet wurde, eine Spende von tausend DM. Am Kapital von Armco-Thyssen ist die ATH mit fünfzig Prozent beteiligt.

AUS DEM INHALT:

- 3 Oxygen-Stahlwerk Ruhrort umgerüstet und entstaubt
- 5 Stahl macht Autos sicherer — Thyssen-Gruppe auf der Internationalen Automobil-Ausstellung Frankfurt
- 8 800 Mitarbeiter erhalten eine neue Wohnung
- 9 Betriebskrankenkasse Hamborn glich ihren Etat im Jahre 1966 nur knapp aus
- 10 Neue Straßenbrücke beseitigt „Alsumer Sprungschanze“
- 11 Berufswettkampf in Madrid bei 42 Grad im Schatten
- 13 Versuchsanlage Moncorvo erforscht Aufbereitungsverfahren für portugiesische Eisenerze
- 16 42 Meter hoher Stahlrohrturm trägt „gebremste“ Glocken
- 17 Lernen für die Welt von morgen — Erfahrungsaustausch mit Salzgitter
- 18 Hüttenwerker pumpen reine Sauerland-Luft in ihre Lungen

20 Thyssen-Warmbandcoils reisen von Schwelgern im Seeschiff direkt nach Finnland

21 Rund um den Weißdorn:
Vor 100 Jahren: Als Balbina Thyssen Désiré Bicheroux heiratete

24 Hier geht es um die Sicherheit:
Zwei von fünf Autos hatten schlechte Bremsen und schlechte Reifen

25 Jubilare, Personalsnachrichten

TITELBILD:

Zur Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt vom 14. bis 24. September — Siehe hierzu den Bericht „Stahl macht Autos sicherer“ auf der Seite 5 (Farbaufnahme: Hermann Harz)

BILDER DER LETZTEN SEITE:

Die Farbfotos zeigen zwei Wohnbereiche für Belegschaftsmitglieder der ATH; oben in Walsum-Vierlin den Süd, unten in Duisburg, Wehofer Straße

(Farbaufnahmen: Rheinische Wohnstätten AG, Grepel)

HERAUSGEBER:

AUGUST THYSSEN-HÜTTE AKTIENGESellschaft

Duisburg-Hamborn, Postfach 97

Schriftleitung: Carl Bertram Hommen

Zentralredaktion: Duisburg-Hamborn, Kaiser-Wilhelm-Straße 100 (Hauptverwaltung), Fernruf 5 55 21, Hausanschluß 54 52 und 27 66 — Redaktion Duisburg-Ruhrort: Rolf Dahlheim, Werk Ruhrort, Fernruf 45 41, Hausanschluß 62 34 und 63 83.

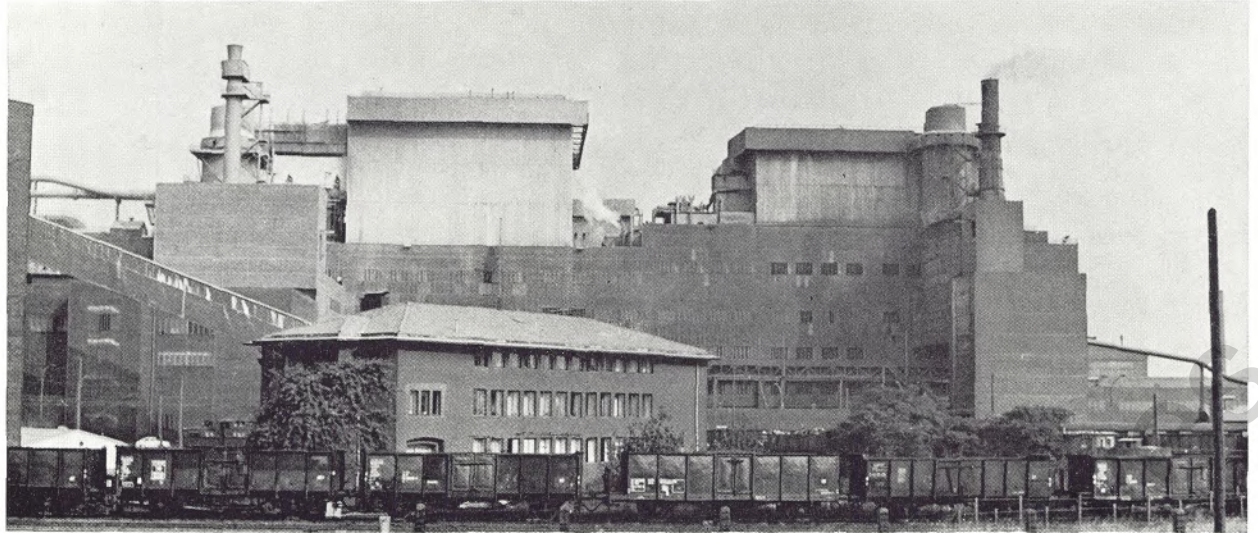
Der Nachdruck von Nachrichten und Artikeln der Werkzeitung ist, soweit die Redaktion über sie verfügen kann, gerne gestattet. Um Quellenangabe und um Übersendung von zwei Belegexemplaren an die Redaktion wird gebeten.

Bilder: Becker, Freihoff, Gecks, Grosse, Lang, Meyer, Schmude, Warne, Werksarchiv ATH, Gewerkschaft Exploration (Jacobs), Staatl. Ingenieurschule Duisburg, Dido-Film; Bildstellen BMW, Ford, NSU und VW.

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

Oxygen-Stahlwerk Ruhrort umgerüstet und entstaubt

Der braune Rauch verschwindet



Nach einer Bauzeit von knapp anderthalb Jahren ging im Ruhrorter Blasstahlwerk der erste umgerüstete Thomaskonverter in Betrieb. Im folgenden sollen daher am Beispiel dieses Blasstahlwerkes allgemein interessierende Probleme geschildert werden, die unsere Hüttenindustrie seit mehr als einem Jahrzehnt beschäftigen: Die für die Entstaubung von Stahlwerken erforderlichen technischen Entwicklungen, die dabei zu klärenden Fragen und die zu beachtenden wirtschaftlichen Konsequenzen.

Am 21. Juli 1967 ist im Werk Ruhrort der erste auf das wahlweise zu betreibende LD- oder LDAC-Verfahren umgestellte Thomaskonverter in Betrieb genommen worden. Er ist bis auf Spuren im Abgas voll entstaubt. Wenn in Kürze der nächste Thomaskonverter zur Umrüstung und Entstaubung stillgelegt wird, sinkt der Staubauswurf des bisherigen Thomastahlwerkes auf ein Drittel der ursprünglichen Menge. Die Kosten dieser für die Reinhaltung der Luft so bedeutungsvollen Maßnahmen sind sehr hoch.

Solche oder ähnliche Nachrichten der Presse haben seit Jahren in der Öffentlichkeit den Eindruck erweckt, als ob es nur eine Frage des Geldes und des guten Willens sei, mehr oder weniger schnell die Luftverschmutzung durch technische Maßnahmen zu beseitigen oder wenigstens entscheidend zu senken. Die tatsächlichen Probleme, die fast in jedem Fall erst zu lösen sind oder sogar einstweilen ungelöst bleiben, werden oft nicht einmal in den Fachzeitschriften bekanntgegeben.

Noch weniger werden meist die zu berücksichtigenden wirtschaftlichen Fragen zur Diskussion gestellt, die doch die entscheidende Grundlage der technischen Entschlüsse sein müssen.

Mit der Schilderung der Geschichte des Ruhrorter Blasstahlwerkes sollen die Zusammenhänge offen dargestellt und berichtet werden, welche Schwierigkeiten sich der Bewältigung des Problems entgegenstellten und wie sie überwunden wurden.

Bereits in den fünfziger Jahren wurde im Bereich der heutigen August Thyssen-Hütte AG erkannt, daß in absehbarer Zeit ein harter Preiskampf auf dem Weltmarkt zu erwarten sei, der zwangsläufig auch im Inland ausgefochten werden muß. Für das Werk Ruhrort ergab sich daraus als Konsequenz, daß die damals vorhandenen alten Thomaswerke — das eine war 1884, das andere 1900 erbaut — den vorauszusehenden technischen und wirtschaftlichen Anforderungen nicht mehr gewachsen sein würden. Wollte das Werk bestehen, mußten so schnell wie möglich leistungsfähigere Anlagen an ihre Stelle treten.

Deshalb wurde mit der Planung eines neuen Stahlwerkes begonnen. Die Rohstoffbasis hierfür, nämlich phosphorreiches Roheisen, war gegeben, so daß die Entscheidung nach eingehenden Überlegungen wieder für das Thomasverfahren fiel. Dieses liefert bei preisgünstigen Einsatz- und Rohstoffen wirtschaftlich qualitativ ausreichende Stahlqualitäten, wobei als Nebenprodukt auch noch die als Thomasmehl gut zu verkaufende Schlacke anfällt.

Das zu diesem Zeitpunkt noch in den Anfängen steckende LD-Verfahren, bei dem das Roheisen nicht mit Luft, sondern mit reinem Sauerstoff zu Stahl „gefrischt“ wird, wurde zur Lösung dieser Aufgaben noch nicht in Betracht gezogen, weil es eine relativ teure, phosphorarme Rohstoffbasis erfordert. Seine weitere metallurgische und kostenmäßige Entwicklung wurde aber mit größter Aufmerksamkeit verfolgt.

Mit dem Bau des neuen Blasstahlwerkes wurde 1957 begonnen. Seine drei Konverter, die im Juni 1959 in Betrieb gingen, waren mit je 70 Tonnen die größten, die jemals für das Thomasverfahren gebaut worden sind. Die beiden alten Thomaswerke in Ruhrort und Meiderich wurden nacheinander stillgesetzt und abgerissen.

Zu jener Zeit war es noch nicht möglich, Thomaskonverter dieser Größe zu entstauben. Es war völlig unklar, wie man mit dem Auswurf flüssiger Schlackenteilchen, den extrem hohen Temperaturen und der großen Abgasmenge fertig werden sollte, die sich dazu noch einer genauen Messung entzogen. Die seitdem gesammelten Erfahrungen sind der beste Beweis dafür, daß der Stand der Entstaubungstechnik tatsächlich den hier vorliegenden Verhältnissen weder technisch noch wirtschaftlich gewachsen war. Selbst heute sind noch keineswegs alle Probleme zufriedenstellend gelöst, worüber noch zu sprechen sein wird. Trotzdem wurde das neue Stahlwerk von Anfang an so ausgelegt, daß zu gegebener Zeit der Einbau von Entstaubungsanlagen möglich sein sollte.



Um sofort etwas zu tun, erhielten die drei neuen Konverter in etwa zehn Meter Höhe über dem Dach des Blasstahlwerkes eine Abdeckung. Sie zwang die staubhaltige Abgase, seitlich durch Prallgitter durchzutreten, wobei sie den Grobstaub weitgehend im Kamin zurückließen. Da aber damit auch der natürliche Auftrieb der heißen Gase behindert wurde, breitete sich nun der braune Rauch in niedriger Höhe über dem Stahlwerk und der Umgebung als dichter Dunstschleier aus. Schlimmer waren die Folgen im Stahlwerk selbst, wo es zu gewaltigen Schlackenansätzen in den Kaminen kam. Nach kurzer Zeit mußte deshalb diese an sich wirksame Einrichtung wieder beseitigt werden.

Langwierige Forschungen zur Entstaubung

Daraufhin wurden unter Einsatz beträchtlicher Mittel in der Fachwelt stark beachtete Forschungsarbeiten begonnen, die zu einem neuen, auch bei hohen Temperaturen arbeitenden Entstaubungsverfahren führen sollten. Im Zusammenhang damit wurde in einem der Kamine ein neuartiger Grob-Entstauber eingebaut, der gleichzeitig als Abgaskühler diente.

Als sich herausstellte, daß bis zur vollen Betriebsreife dieser Neuentwicklungen viel Zeit und erhebliche finanzielle Mittel erforderlich sein würden, andererseits aber für den inzwischen notwendigen Umbau des Stahlwerkes die Zeit drängte, erschien die Weiterverfolgung dieses Projektes für das Werk als sinnlos. Stattdessen konzentrierten sich nun alle Bemühungen darauf, ein inzwischen an einem neuen LD-Konverter eingebautes Elektrofilter konventioneller Bauart für die Abscheidung des braunen Rauches so zu verbessern, daß die Anforderungen der Praxis wirklich erfüllt wurden. Das war nämlich trotz aller optimistischen Darstellungen und bei der Lieferung gegebenen Garantien keineswegs der Fall. Die ATH hat hiermit sehr viel für die Weiterentwicklung von Entstaubungsanlagen geleistet und den Herstellerfirmen entscheidende Unterlagen und Erkenntnisse überlassen.

Nun wird niemand bestreiten, daß die braunen Wolken der Thomaskonverter eine sehr unangenehme, wenn auch — wie durch Untersuchungen von Dr. Berge bewiesen wurde — für Pflanzen ungefährliche Begleiterscheinung der Stahlerzeugung sind. Ihre Beseitigung innerhalb und außerhalb des Werkes muß deshalb als wesentliche Verbesserung empfunden werden.

Die Entstaubung dieser Abgase kann jedoch erst erfolgen, wenn man ihre hohen Temperaturen beseitigt hat. Wir wissen heute, daß diese bis auf über 2000°C ansteigen können und auf mindestens 450°C heruntergekühlt werden müssen. Konstruktion und Größe der dazu erforderlichen, sehr teuren Abhitzekekessel hängen aber völlig von dem zugrunde liegenden

UNSERE BILDER ZEIGEN:

Oben: Das Oxygen-Stahlwerk Ruhrort mit (im Bilde links) dem neuen umgerüsteten und entstaubten Konverter nach dem Sauerstoff-Aufblasverfahren und (rechts) dem älteren Konverter — Unten: Der Umbau während des Betriebs des Werkes war recht schwierig



Technische Angaben zum 90-t-OLP-Konverter

Kesselprinzip: Benson-Vollkessel, rauchgasdicht verschweißt
 Genehmigungsdruck: 87 atü
 Strahlungsheizfläche: 900 m²
 Berührungsheizfläche: 4 200 m²
 Abgasmenge in der Spitze: 157 000 Nm³/h
 Rauchgastemperatur: über 2 000° C
 Abgastemperatur am Kessellende: 400° C
 Temperatur beim Verlassen der Abgaskühlanlage: 150° C
 Dampfleistung: 38—40 t/Charge Sattedampf
 Gesamtgewicht: 1 200 t
 Gewicht des 90-t-OLP-Konverters: 250 t
 Größte Träger: 3 Stück mit je Gurthöhe: 7 m,
 Gurtbreite: 650 mm, Gewicht: 110 t
 Konstruktionsgewicht der Montageteile zum Umbau des Gebäudes: 1 400 t

Stahlherstellungsverfahren und den sich daraus ergebenden Abgasverhältnissen ab. Es war aber schon bald eine noch offene Frage, ob das auf die Dauer das Thomas-Verfahren bleiben würde.

Das Sauerstoff-Aufblasverfahren

Aus Belgien und Frankreich, die ebenfalls stark nach dem Thomas-Verfahren arbeiten, waren nämlich Nachrichten gekommen, daß man dort mit Erfolg — allerdings nur in kleinen Versuchskonvertern — phosphorreiches Roheisen nach dem Sauerstoff-Aufblasverfahren gefrischt hatte. Notwendig ist dazu, daß man zusammen mit dem Sauerstoff in genügender Menge Kalk in die Schmelze einbringt, um das flüssige Roheisen zu frischen und die verlangten Analysenwerte zu erreichen. Die Frage war, ob das auch großtechnisch gelingen würde; denn dann mußten sich metallurgisch interessante Möglichkeiten ergeben.

Die Klärung dieser Frage im eigenen Betrieb erforderte Versuche im technischen Ausmaß auf breiter Grundlage. Um sie durchführen zu können, wurden beim Bau eines ersten LD-Konverters, der im August 1962 in Betrieb kam, die dafür notwendigen Einrichtungen mit eingebaut. Diese und die dann folgenden notwendigen Entwicklungsarbeiten haben wiederum Millionenbeträge erfordert.

Bei der Inbetriebnahme dieses neuen Aufblaskonverters (LD) wurden natürlich die behördlichen Auflagen beachtet, die eine Entstaubung der Abgase bis unter 150 mg je Normalkubikmeter Abgas fordern. Ein großes, modernes

Trocken-Elektrofilter, von einer führenden Fachfirma gebaut, übernahm diese Aufgabe und schien zunächst zur vollen Zufriedenheit zu arbeiten. Es war allerdings eine peinliche Überraschung, daß sich der abgeschiedene braune Rauch nur in mühseliger Handarbeit, das heißt unter hohem Personalaufwand und hohen Kosten, aus diesem Filter wieder entfernen ließ. Es dauerte etwa anderthalb Jahre, bis diese technischen Mängel nach vielen Änderungen einigermaßen beseitigt waren.

Inzwischen aber hatte sich ergeben, daß auch der Entstaubungsgrad nicht mit der notwendigen Zuverlässigkeit eingehalten wurde. Nach Feststellung der Ursachen wurden schrittweise neue Regeleinrichtungen eingebaut, die nun dafür sorgen, daß das zu entstaubende Abgas all die Eigenschaften hat, die zur Abscheidung des braunen Rauches im Elektrofilter erforderlich sind. Es gibt andere Anlagen, in denen diese Probleme bis heute nicht gelöst sind, weil dort der braune Rauch bei anderen Verfahrensgängen entsteht und deshalb auch völlig andere Eigenschaften hat. Leider gibt es auch sonst noch Aufgaben, bei denen der Stand der Entstaubungstechnik den betrieblichen Anforderungen nicht genügt und weit hinter den Vorstellungen der Öffentlichkeit zurück ist.

Umfangreiche metallurgische Versuche

Parallel zu den Bemühungen um die Entstaubung liefen die metallurgischen Versuche auf vollen Touren. Sie bestätigten zunächst die Bedenken, daß sich das neue Stahl-

Herstellungsverfahren (OLP — LDAC) nicht ohne weiteres auf Großkonverter übertragen ließe. Die Schwierigkeiten bei der Kalkzugabe waren so groß, daß es vorerst nicht als wirtschaftlich und betriebssicher genug erschien. Vor allem aber hielten die „Lanzen“ — doppelwandige mit Wasser gekühlte Rohre zum Aufblasen des Kalk-Sauerstoff-Gemisches auf die Schmelze — den harten Betriebsbedingungen nicht stand. Erst nach und nach wurden in langwierigen Versuchsarbeiten die vor der endgültigen Entscheidung zu klärenden Fragen gelöst und fast alle Bedenken zerstreut.

Ein zweiter LD-Konverter schuf im Februar 1966 die technische Möglichkeit, mit der inzwischen beschlossenen Umrüstung und Entstaubung der drei Thomaskonverter ohne wesentliche Behinderung der Produktion zu beginnen.

Jetzt zeigte sich, daß man die seinerzeit beim Bau vorgesehene Tragfähigkeit der Stahlwerkskonstruktion für den Einbau von Abkühlungs- und Entstaubungseinrichtungen mit 200 Tonnen je Konverter weit unterschätzt hatte. Die nach den Erfahrungen an den beiden schon in Betrieb befindlichen LD-Konvertern und den Ergebnissen der eigenen, vorher beschriebenen Entstaubungsversuche sehr viel größer ausgelegten turmhohen Abhitzeessel und die sonst notwendigen Einrichtungen waren wesentlich schwerer und erforderten einen grundsätzlichen Umbau. Wenn man erwähnt, daß dabei die größten Stahlträger eingebaut wurden, die je im Werk Ruhrort Verwendung gefunden haben, dann mag das die Dimensionen veranschaulichen.

Fernsehgeräte überwachen Abgase

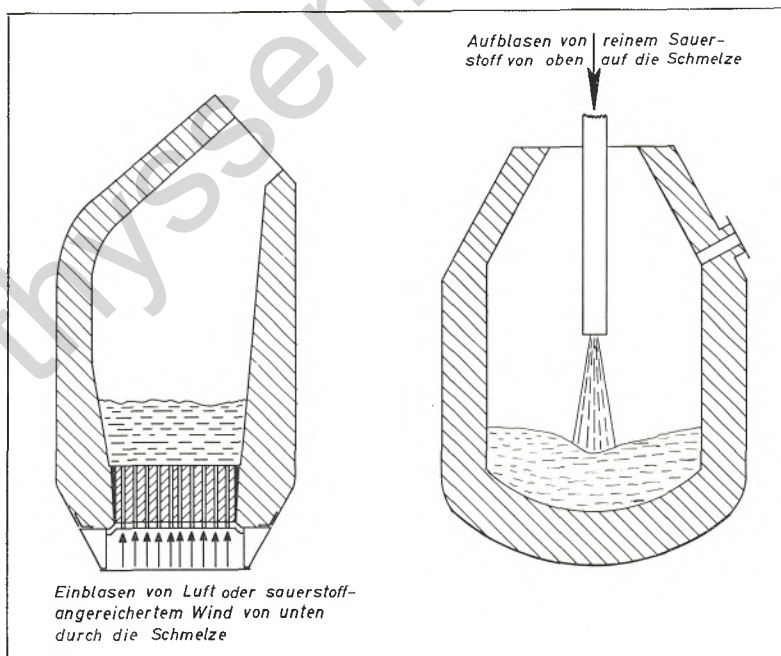
Die aus dem Abhitzeessel austretenden, auf ca. 450 Grad Celsius vorgekühlten Abgase strömen in einen Stabilisator, in dem sie durch Versprühen von Wasser angefeuchtet werden. Dabei sinkt ihre Temperatur weiter bis auf 120 bis 180 Grad Celsius. So kommen sie in ein großes „Trocken-Elektrofilter“, das vor der Front des Stahlwerkes steht. Dieses sollen sie mit Staubgehalten unter 150 mg/Nm³ verlassen. Beim Bau dieses zweiten Filters konnten die vorher erwähnten anfänglichen Fehler am ersten Filter gleich vermieden werden.

Um ganz sicher zu gehen, werden die gereinigten Abgase des alten und des neuen Elektrofilters durch Fernseh- und andere Meßgeräte ständig überwacht, so daß vom zentralen Steuerstand aus sofort Maßnahmen ergriffen werden können, wenn sich der Entstaubungsgrad der Abgase verschlechtert. Auch hier ist die Entwicklung noch nicht abgeschlossen.

Der bei der Abkühlung der Konverterabgase in den Abhitzeesseln erzeugte Dampf wird über eine 2,2 Kilometer lange Leitung dem Hochdruckkraftwerk zugeführt und zur Stromerzeugung benutzt. Das bringt eine Gutschrift, durch die ein Teil der Entstaubungskosten gedeckt wird. Der abgeschiedene Staub — entsprechend behandelt — wird im Konverter oder Hochofen wieder eingesetzt.

Blickt man heute auf diese zehnjährige Entwicklungszeit zurück, so erkennt man, wie wenig der „Stand der Technik“ bei Erlass der bekannten Verordnung zur Entstaubung des braunen Rauches eine feste Terminplanung zuließ. Selbst Fachleute unterschätzten damals die noch zu lösenden Aufgaben und machten Vorschläge,

(Schluß des Beitrags siehe Seite 7)



DIE ABBILDUNGEN ZEIGEN:

Oben:

Einbau eines der drei neuen Großträger im Oxygen-Stahlwerk Ruhrort

Unten:

Schematische Darstellung eines Thomaskonverters (links) und eines nach dem Sauerstoff-Aufblasverfahren arbeitenden Konverters (rechts)

Stahl macht Autos sicherer

Thyssen-Gruppe erstmals auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt



Am 14. September wird die 43. Internationale Automobil-Ausstellung in Frankfurt ihre Tore öffnen. Neue Modelle werden hier erstmals vorgestellt. Zum ersten Male ist auch die Thyssen-Gruppe, eine der bedeutendsten deutschen Zulieferer der Auto-Industrie, mit einem Stand vertreten und zeigt, welche Produkte sie für den Bau von Autos liefert und welchen Beitrag sie zur Erhöhung ihrer Sicherheit leistet. Die Redaktion der Werkzeitung hat aus diesem Anlaß den bekannten Motor-Journalisten F. Gert Pöhle, Redakteur der „Welt“ für Verkehrsfragen, gebeten, unseren Lesern aktuelle Fragen der Automobil-Industrie und ihre Beziehungen zur Stahlindustrie darzustellen.

Wenige Tage vor der Eröffnung der 43. Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt sind die meisten Neuheiten zwar schon bekannt. Aber die Spannung, ob nicht doch hier oder da besondere „Sensationen“ zu erwarten

sind, bleibt. Wie bei allen Ausstellungen dieser Art. Weil Auto-Schauen Hunderttausende anziehen und Millionen interessieren.

Ganz sicher kann man aber als Vorausschau sagen: Endlich werden unsere Autos noch sicherer. Stahl, wie er auch von der ATH produziert und von den anderen Unternehmen der Thyssen-Gruppe zur Verfügung gestellt wird, ist daran nicht unbeteiligt. Ja, man darf behaupten, daß unsere Autos durch die reichliche Verwendung von Stahl so sicher sind und immer noch sicherer werden.

Obwohl im Laufe der vergangenen Jahre zahlreiche vorwiegend kleinere Autoteile aus Kunststoff hergestellt werden konnten, dominiert der Stahl mit durchschnittlich siebenzig Prozent des gesamten Autogewichtes; es folgen Gummi, Glas, Kunststoff, Textilien und andere Materialien.

Welche Rolle die Auto-Industrie — und damit ihr Wohlergehen — für die gesamte Wirtschaft und nicht zuletzt für die Stahlindustrie spielt, verdeutlicht die Tatsache, daß die deutsche Auto-Industrie neben der öffentlichen Hand der mit Abstand größte Auftraggeber der Stahlwirtschaft ist. Überspitzt ausgedrückt heißt das auch: Das Wohlergehen jedes Arbeiters unserer

Hütte hängt mit dem Wohlergehen der Auto-Industrie eng zusammen.

Stockt der Verkauf von Autos, so wird weniger Stahl verbraucht. Steigen die Preise rund um das Auto, so merken das die Autoverkäufer sofort an einer gewissen Zurückhaltung im Kauf neuer Wagen. Und dann merken das unverzüglich die Zulieferer der Autofabriken. Die Aufträge werden kleiner...

Die kommende Auto-Ausstellung dürfte der Auto-Industrie neue Impulse geben. Vor Ausstellungen ist allgemein zu beobachten, daß der Käufer lieber abwartet, was es Neues geben wird. Keiner möchte heute einen neuen Wagen kaufen, der morgen schon nicht mehr gebaut wird.

Die Bedeutung der deutschen Auto-Industrie — und ihrer „amerikanischen Ableger“ wie Opel in Rüsselsheim und Bochum sowie Ford in Köln — geht allein schon daraus hervor, daß jeder zehnte Beschäftigte in Deutschland in irgendeiner Weise für die Autowirtschaft arbeitet: Als Arbeitnehmer der Zulieferer- oder der Auto-Industrie direkt, der Mineralölwirtschaft, der gummiverarbeitenden Wirtschaft oder — unter anderen — der Elektro-Industrie.

Heute gibt es auf den deutschen Straßen über 10,3 Millionen Autos. Dazu kommen annähernd 800 000 Kombiwagen, die in der Mehrzahl als normale Autos genutzt werden, außerdem noch die vielen Lastwagen und Transporter, motorisierte Zweiräder, Schlepper, Busse und viele verschiedenartige Nutzfahrzeuge, so daß insgesamt erheblich über 14 Millionen Motorfahrzeuge auf unseren Straßen fahren — oder manchmal auch nur warten und stehen...

1970 wird man 13 Millionen Autos und 1975 wohl an die 15 Millionen Autos auf den Straßen der Bundesrepublik und West-Berlins zählen. Dann besitzt jeder vierte Bürger ein Auto. Heute schon ist es jeder fünfte. Bei diesen Prognosen — aufgestellt von Experten der Wirt-



AM RUNDEN TISCH...

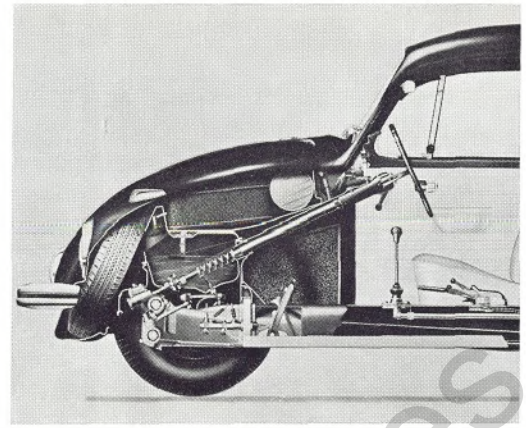
... diskutierten Hüttendirektor Dr. Risser (links) über die Bedeutung des Stahls im Automobilbau mit Frau Kiwitz aus München sowie den Herren Roeschke aus Aachen und Schindler aus Düren. An diesem Gespräch, das die Besucher der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt auf dem Stand der Thyssen-Gruppe als Film sehen können, beteiligte sich außerdem Prokurist Podszus, der Leiter unserer Abteilung Marktförderung. Stahl als wirtschaftlicher und bewährter Werkstoff für das Auto, der die ständig steigenden Anforderungen optimal erfüllt — das war das Thema dieses Rundgesprächs



Stahlindustrie und an allen ihren Mitarbeitern, den Stahl unentbehrlich zu machen!

Daß der Stahl, der sich so ausgezeichnet für die schnelle Serienfertigung der Automobile eignet, von großer und gleichbleibender Güte sein muß, versteht sich von selbst. Professor Nordhoff, Generaldirektor des Volkswagenwerkes und Mitglied des ATH-Aufsichtsrates, erwähnte in einem Vortrag vor der Stahlindustrie die ständig steigenden Ansprüche an das Produkt, die immer engeren Toleranzen in der Blechstärke, die Gleichmäßigkeit des Materials und die gleichbleibende Oberflächengüte und sagte auch: „Keine Lackierung ist besser als die Oberfläche, auf die sie aufgetragen wird...“

Wer aus eigener Anschauung weiß, wie peinlich viele Deutsche ihre Autos pflegen und waschen und putzen und „wienern“, der weiß auch,



schaft und der Verkehrsindustrie — ist das langsamere Wachstum, das sich seit dem Sommer 1966 abzeichnet, berücksichtigt worden.

Von den in der Bundesrepublik im Inland im Jahre 1966 abgesetzten 2,44 Millionen Tonnen Feinblech hat die Autoindustrie allein 1,1 Millionen Tonnen abgenommen. Das sind 45 Prozent!

Auch in Frankfurt wird man dieser Tage darüber diskutieren, ob der Kunststoff in vielfältigster Weise und Form auf die Dauer dem Stahl als Hauptwerkstoff für die Autoherstellung gefährlich werden oder ihn sogar verdrängen könnte. Zur Zeit und für die nächsten überschaubaren Jahre kann davon überhaupt nicht die Rede sein. Man geht auch nicht fehl in der Annahme, daß selbst im Jahre 2000 — bis dahin sind es nur noch 33 Jahre — die Autos noch im wesentlichen aus Stahl hergestellt werden.

Einmal macht die Verarbeitung des Kunststoffes noch Schwierigkeiten. Stahl läßt sich jede gewünschte Form gefallen. Sodann lassen sich Kunststoff-Karosserien aus produktionstechnischen Gründen nicht im selben schnellen Zeitakt herstellen wie Stahlkarosserien. Man hat für die Zeitfolge der Herstellung von Kunststoff-Karosserien noch nicht einmal gültige Vergleichswerte. Manche meinen, das Zeitverhältnis stehe zehn zu eins für den Stahl. Andere behaupten und belegen das aus der Praxis, man könne auch hundert zu eins sagen...

Während Stahlpressen zur Herstellung der Karosserie auf verhältnismäßig kleinem Raum aufzustellen sind und in jeder Minute tatsächlich viele, viele Stahlpreßteile „ausspucken“, würde man — wollte man einen ähnlichen Effekt mit Kunststoffschalen erreichen — riesige Werkhallen zum Pressen und Formen, Erkalten und Lagern dieser Kunststoffteile benötigen.

Auch das Argument, daß Kunststoffe leichter reparierbar seien, kann man zur Zeit noch nicht gelten lassen. In jedem Dorf findet man heute einen Handwerker, der mit einem verbeulten Kotflügel umgehen und ihn richten kann. Aber man suche einmal auf dem platten Lande nach dem Facharbeiter, der in der Lage ist, ein zersplittertes Kunststoffteil herauszuschneiden und ein neues Paßstück einzusetzen.

Selbstverständlich hat eine glasfaserverstärkte Polyester-Karosserie auch ihre Vorteile — geringes Gewicht, Unempfindlichkeit gegen Streusalze. Gering dagegen ist die Hitzebeständigkeit.

Aber es gibt viel wichtigere Argumente gegen die Kunststoff-Karosserie als Herstellungsprobleme und höhere Kosten: Eine Karosserie aus Kunststoff ist nicht annähernd so sicher wie die Karosserie aus Stahl! Weil sie — nach den bisherigen Erkenntnissen und Versuchen mit Kunststoff-Karosserieteilen — beim Zusammenstoß nur in begrenztem Maße Stoßenergie aufnehmen und „verzehren“ kann und weil sie sehr frühzeitig bricht und splittet.

Ganz anders die Stahlkarosserie: Sie verformt sich bei einem Aufprall. Sie „vernichtet“ — wie der Techniker sagt — Stoßenergie. Sie absorbiert sie. Sie bricht nicht, sie verformt sich plastisch und fängt die Stoßenergie ab, ehe diese in den Innenraum dringen kann. Je besser die Karosserie aus Stahl konstruiert worden ist, um so sicherer ist die innere Zelle, in der die Menschen sitzen.

Diese Feststellung darf die Stahlindustrie aber nicht blind gegen die Zukunft machen. Neue Werkstoffe bedrängen den Stahl. Morgen stärker als heute, vor allem Aluminium und Beton, Kunststoffe, Holz, Glas, Papier. Es liegt an der



ZU DEN ABBILDUNGEN:

Eine Autoschau der Weltpremieren wird die diesjährige 43. Internationale Automobil-Ausstellung in Frankfurt. Viele Werke kommen mit völlig neuen Modellen heraus, andere stellen wesentlich verbesserte Typen vor.

BMW bringt neben einem neuen 1600 TI und einem 1600 Cabrio das sportliche schnelle Coupé 1600 GT (Bild oben links) heraus. Sein TI-Motor leistet 105 PS, der eine Spitzengeschwindigkeit von über 190 Stundenkilometer gestattet.

VW stattet alle Personenwagen-Modelle — bei wenig veränderter Karosserie des „Käfers“ — mit Sicherheitslenkung aus (oben rechts). Vor der Spritzwand ist ein Käfigteil mit scherenförmigem Gitter in das Lenkrohr eingefügt und konstruktiv so ausgelegt, daß es seitlich ausweichen kann und sich axial zusammendrücken läßt. „Clipper“ ist der Name eines neuen Volkswagen-Kombi.

NSU zeigt — neben einem neuen TI mit 1,2 Liter Vierzylinder-Viertaktmotor von 65 PS — in Frankfurt den neuen NSU Ro 80, der serienmäßig mit dem Wankelmotor ausgestattet ist (oben Mitte). Mit 115 PS soll er Geschwindigkeiten um 180 Stundenkilometer erreichen.

Ford wird mit den neuen Modellen 17 M und 20 M (siehe Bild unten) vertreten sein. Sie sind serienmäßig mit einem Zweikreis-Bremssystem und Brems-Servo-Hilfe ausgestattet. Je nach PS-Leistung erreichen die Wagen zwischen 135 bis 145 km/st (beim 17 M) und 155 bzw. 160 km/st (beim 20 M).

Auch Opel wird in Frankfurt neue Modelle präsentieren, sie jedoch erst kurz vor der Ausstellung vorstellen, so daß wir sie nicht im Bild zeigen können. Mercedes kündigte eine Sicherheitslenkung mit „Pralltopf“ und Teleskop-Lenk säule an. Der Pralltopf aus Stahlblech verformt sich bei einem Unfall, der dadurch gemildert wird.

Der Verfasser unseres Beitrags, F. Gert Pohle, ist auch der Autor eines Buches, das unter dem Titel „So fährt man defensiv“ 77 Beispiele in Wort und Bild vom richtigen und falschen Autofahren bringt. Das Buch erscheint in diesen Tagen im Gerhard Stalling Verlag.



mit welcher Entrüstung zum Beispiel Roststellen, die aus dem Lack hervor nach oben „wachsen“, begutachtet werden...

Die zunehmende Verwendung von Streusalzen gegen Schnee und Eis stellt natürlich an den Korrosionsschutz des Stahls höhere Anforderungen. Ein Blick in die Zukunft zeigt, daß die Stahlindustrie gewillt ist, den Vorsprung, den sie vor dem Kunststoff als Karosserie-Baustoff hat, nicht nur zu halten, sondern noch weiter auszubauen. Stahl soll nicht nur Lebensretter, er soll auch dauerhafter und haltbarer sein.

Deshalb wird in den Forschungs- und Entwicklungsabteilungen der Stahlindustrie an diesem Problem eifrig gearbeitet, um die zukünftigen Forderungen der Industrie zu erfüllen. Seit Jahren gibt es das „sendzimir-verzinkte“ Stahlblech, das alle Eigenschaften des kaltgewalzten und leicht verformbaren Stahlbandes besitzt und gleichzeitig durch die Zinkauflage besten Korrosionsschutz bietet. Wir kennen das elektrolytisch verzinkte Feinblech, das durch eine Zinkschicht geschützt ist und sich besonders gut lackieren läßt. Längst wird rostfreier Stahl, wie ihn etwa DEW liefert, für Stoßfänger und Zierteile verwendet.

Im Ausland verwendet man übrigens mehr rostfreien Stahl. Der deutsche Autofahrer wünscht zur Zeit noch stärker glänzenden Chrom.

Doch die Entwicklung geht weiter. Schon hört man von lichtdurchlässigem Stahl. Und amerikanische Wissenschaftler denken darüber nach, wie und auf welche Weise man Stahl sogar einfärben kann...

Ebenso wie Stahl noch nicht zu ersetzen ist, wenn man einigermaßen wirtschaftlich und größtmöglich sicher Automobile bauen will, so wird auch der normale Vergaser- und Kolbenmotor noch nicht durch eine andere und zweckmäßigere, wirtschaftlichere Antriebsart verdrängt werden. Auf viele Jahre hinaus. Der Wankelmotor, über den man jetzt soviel hört, ist — bei Licht besehen — zwar einfacher, aber in keiner Weise perfekter oder wirtschaftlicher als der seit siebzig Jahren bewährte Hubkolbenmotor.

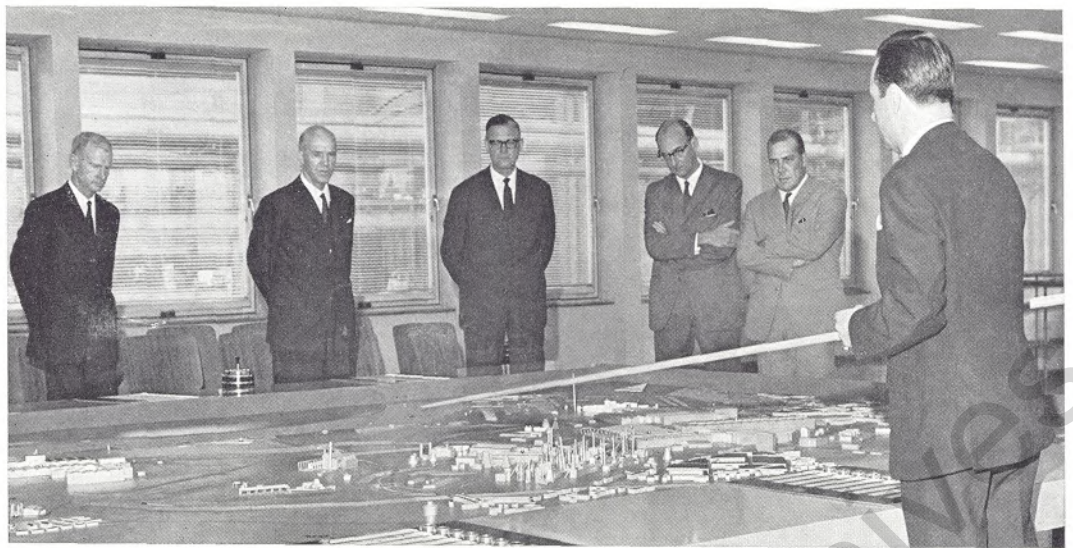
Ein Düsen- oder Strahlantrieb für Autos ist nicht in Sicht. Frühere Versuche sind nicht zufriedenstellend und nicht hoffnungsvoll gewesen. Das Elektro-Auto, das sich für den Nahverkehr eignen würde, gibt es. Aber sein Elektro-Antrieb hat gegenüber dem herkömmlichen Motor noch schwerwiegende Nachteile, die aller Voraussicht nach nicht im Laufe der kommenden Jahre zu beseitigen sind. Die Batterien sind zu schwer. Sie brauchen zuviel Raum und müssen zu häufig nachgeladen werden.

Daß unsere Autos aber vernünftiger sein könnten, mit weniger Zierrat und Firlefanz — das ließe sich sofort in die Tat umsetzen, wenn der Käufer das unauffällige und zweckmäßige, durch und durch praktische Auto fordern würde. Manchmal weiß man nicht so recht — lassen sich die Autofahrer zu sehr von Chrom und Lack und Aufwand blenden oder sorgen geschickte Werbeleute dafür, daß die Wünsche des Autofahrers nach „Schönheit“ und „Sportlichkeit“ ständig neu angestachelt und daß auf diese einfache Weise dem „perfekten Auto“ die Weichen verstellt werden...?

Wie dem auch sei: Tatsache ist, daß das Auto von heute und morgen aus Stahl gebaut wird. Stahl, wie er in der ATH erschmolzen und verarbeitet wird. Und auch dies ist Tatsache und wird täglich auf den Straßen bei ungezählten Unfällen bewiesen: Stahl macht Autos sicherer!

Südafrikas Botschafter zu Besuch in Hamborn

Der Botschafter der Republik Südafrika J. K. Uys besuchte Mitte August die ATH, um hier die modernen Anlagen des Werkes Beckerwerth kennenzulernen. In Begleitung des Botschafters (auf unserem Bild zweiter von links) befanden sich der Vorstandsvorsitzende der Niederrheinischen Hütte, Dr. Kürten (dritter von links) sowie der südafrikanische Militärattaché Brigadegeneral Moodie (links), Handelsrat Retief und der stellv. Informationsattaché Mulder (rechts). Nachdem Dr. Sohl die Gäste in Hamborn herzlich willkommen geheißen hatte, lernten sie zunächst am Hüttenmodell im Torhaus I das Werk und seine Anlagen kennen, um dann anschließend unter Führung von Herrn v. Kleist Beckerwerth zu besichtigen. Südafrika erreicht gegenwärtig jährlich eine eigene Stahlproduktion von rd. vier Millionen Tonnen, die aber — da sie den Bedarf nicht deckt — vergrößert werden soll!



Jetzt ist es die richtige Zeit Hütteningenieur zu werden

Während vor Jahren der Andrang zum Studium des Eisenhüttenwesens an der Staatlichen Ingenieurschule für Maschinenwesen in Duisburg — allgemein „Hütten-schule“ genannt — so groß war, daß die Platzzahl für die Bewerber nicht ausreichte und eine Ausleseprüfung durchgeführt werden mußte, sind heute noch Studienplätze frei.

Je geringer die Zahl der Studierenden in einem Fach ist, um so größer ist die Aussicht, nach Absolvieren des Studiums eine der eigenen Neigung entsprechende Stellung zu finden. Die Stahlindustrie befindet sich zur Zeit in einem solchen Umwandlungsprozeß der Mechanisierung und Automatisierung, daß man ohne ingenieurmäßige Betreuung der Betriebe nicht auskommt.

Voraussetzung für das Studium des Hütteningenieurs ist die mittlere Reife oder bei Bewerbern mit Abschluß der Volksschule der Nachweis der Fachschulreife. Außerdem soll eine zweijährige Praktikanten-Ausbildung oder eine abgeschlossene Lehre vorliegen.

Das Studium baut sich zweiteilig auf. In den ersten drei Semestern werden die grundlegenden Fächer wie Mathematik, Physik, Chemie, Maschinenzeichnen und Grundlagen der Maschi-

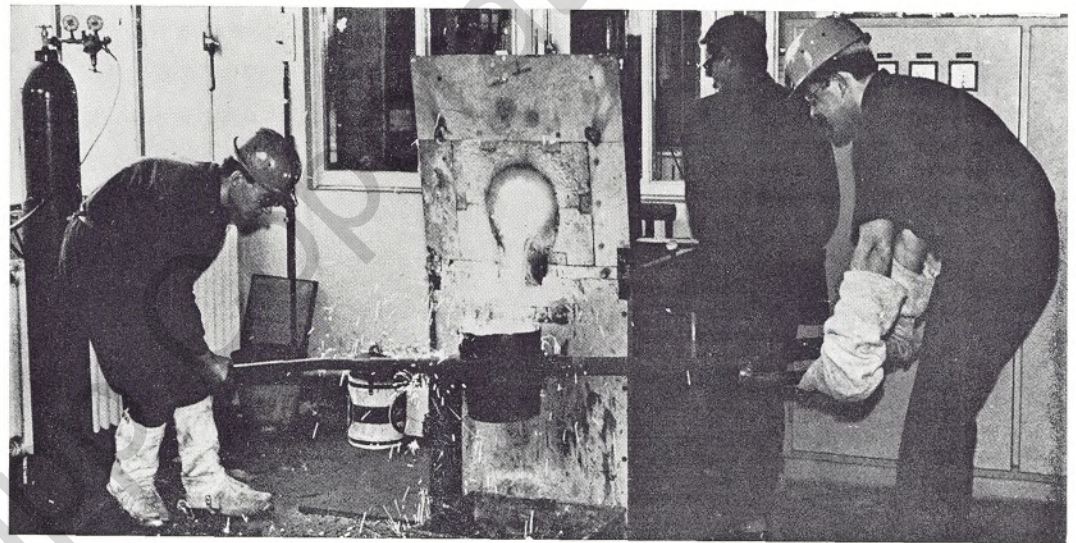
nenelemente, Feuerungskunde, Rohstoffkunde und physikalische Chemie gelehrt. Durch das Vorexamen wird der erste Teil des Studiums abgeschlossen.

Vom vierten bis zum sechsten Semester wird der Studierende dann mit dem eigentlichen Fachwissen bekannt gemacht. Das geschieht in den Vorlesungen über Metallkunde, Eisen- und Metallhüttenkunde, Walzwerkskunde und Schmiedetechnik. Weiterhin gehören dazu die angrenzenden Fächer wie Hüttenmaschinenkun-

de, Elektrotechnik, Meß- und Regeltechnik und Betriebswirtschaftslehre.

In einigen Fächern wird das Erlernte in Übungen erprobt. Durch die Arbeiten in den Laboratorien und im Zeichensaal, die mit den Vorlesungen im Wechsel stehen, wird das Studium interessant, vielseitig und abwechslungsreich gestaltet.

Bis zum Beginn des Wintersemesters am 1. Oktober können noch Anmeldungen vorgenommen werden.



Oxygen-Stahlwerk Ruhrort entstaubt

(Schluß des Beitrags von Seite 4)

die völlig an der Wirklichkeit vorbeigingen und in Kostenschätzungen mündeten, die bei drei bis vier Millionen DM zur Entstaubung der drei Konverter lagen. Die tatsächlich heute dafür aufzuwendenden Summen betragen weit mehr als das Zehnfache.

Dabei ging es und geht es weiterhin nicht allein um die Reinhaltung von Luft und Wasser. So dringend Maßnahmen auf diesem Gebiet für sich allein betrachtet auch sind, so kann man die Aufgaben nicht losgelöst von allen anderen technischen und wirtschaftlichen Entwicklungen sehen. Notwendig ist nun einmal, daß wir die Zusammenhänge erkennen und stets daran denken müssen, daß wir einem gnadenlosen Konkurrenzkampf auf dem Weltmarkt ausgesetzt sind.

Zehn Jahre sind bei der Erprobung von Verfahren erfahrungsgemäß eine kurze Zeit; doch mußten sie als lang erscheinen, so oft sich die braunen Wolken über dem Blasstahlwerk gen Himmel erhoben. Nun werden sie in absehbarer Zeit verschwunden sein, aber manche technischen und wirtschaftlichen Probleme werden immer bleiben.

Zum Tode von Betriebsratsmitglied Franz Baranski

Der Betriebsrat der Hamborner Werke hat einen schweren Verlust erlitten. Nach kurzer schwerer Krankheit verstarb am 13. August das Mitglied des geschäftsführenden Ausschusses Franz Baranski.

Der Verstorbene war erst 48 Jahre alt und gehörte seit 1954 zur Belegschaft unserer Hütte; er war als Warschweißer zunächst in der Hochofenwerkstatt, dann in der Blechbearbeitungs-Werkstatt des Maschinenbetriebs Hochofen. Mitglied der Betriebsvertretung war er seit 1959, Mitglied des Vorstandes der Betriebskrankenkasse Hamborn der ATH seit 1962. Bei seiner Beisetzung, die unter großer Anteilnahme von Werksangehörigen auf dem evangelischen Friedhof in Marxloh erfolgte, würdigten Arbeitsdirektor Doese und Betriebsratsvorsitzender Judith das Wirken des Verstorbenen in unserem Unternehmen und sprachen der Familie die herzliche Anteilnahme von Werk und Belegschaft aus.

Arbeitsdirektor Doese sagte dabei, es sei die große Lebensaufgabe von Herrn Baranski gewesen, seine Arbeitskollegen zu vertreten und ihnen zu helfen, wo immer es nötig gewesen sei. Der Vorstand der Hütte habe die sachliche und konstruktive Diskussion mit Herrn Baranski

als Mitglied des geschäftsführenden Ausschusses des Betriebsrates sehr geschätzt. Im Vorstand der Betriebskrankenkasse sei er der anerkannte Sprecher der Versicherten gewesen, um die er sich sehr verdient gemacht habe. Trotz seiner Krankheit habe er sich selten Ruhe gegönnt, sondern sich rastlos für seine Aufgaben eingesetzt. Dafür werde man ihm stets dankbar sein.

Betriebsratsvorsitzender Judith nannte Franz Baranski einen Mitarbeiter, der immer für Recht und Ordnung eingetreten sei. Dank seiner Kenntnisse auf dem Gebiet des Arbeits- und Sozialrechts habe sich jeder mit seinen Sorgen an ihn wenden können und auch Hilfe erhalten. Sein Tod hinterlasse eine große Lücke — nicht nur in seinen Aufgabenbereichen, sondern auch als guter Freund. Worte des Dankes habe er oftmals zurückgewiesen; für ihn sei sein Einsatz stets eine Selbstverständlichkeit gewesen. Jetzt müsse man ihm leider am Grabe dieses herzliche „Danke“ aussprechen für alles, was er getan und gearbeitet habe.

Auch Gewerkschaftssekretär Schlüter für die Industriegewerkschaft Metall und Karl-Heinz Schicks für die SPD würdigten das Wirken des Verstorbenen und sprachen den Hinterbliebenen ihre Anteilnahme aus.



Viele Mitarbeiter erhalten eine neue Wohnung

In diesem Jahr
800 Wohnungen fertiggestellt

Für die Belegschaften unserer Werke sowie der Thyssen Industrie und des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen sind in den letzten Monaten wieder eine Vielzahl von Wohnungen gebaut worden. Die Abteilung Wohnungswesen rechnet damit, daß bis zum Ende des Geschäftsjahres rund achthundert Wohnungen fertiggestellt sein werden. Damit kann sie erstmals wieder an die Bauleistung früherer Jahre anknüpfen.

Zwei Schwerpunkte gab es im letzten Geschäftsjahr im Wohnungsbau. Der eine Baubereich liegt im Gebiet Baßfeldhöfe in Dinslaken, der andere an der Oberen Holtener Straße in Hamborn.

An der Augusta- und Katharinenstraße in Dinslaken entstehen seit dem Frühjahr 1966 über 450 Wohnungen; außerdem 21 Eigenheime, die unter Verwendung von Siporex gebaut werden. In diesem Wohnbereich gibt es drei achtgeschossige Hochhäuser, ferner zwei- und viergeschossige Bauten. Mit Ausnahme eines Hochhauses, in dem 32 Familien von Mitarbeitern wahrscheinlich noch in diesem Jahr ihre Wohnung beziehen können, ist dieser Wohnbereich prak-

tisch fertiggestellt. Er umfaßt Wohnungen mit zweieinhalb und viereinhalb Zimmern und Wohnflächen von sechzig bis neunzig Quadratmeter. Alle Wohnungen beziehen Fernwärme von der Stadt Dinslaken.

Im Wohnbereich an der Oberen Holtener und Waldecker Straße entstehen etwa dreihundert Wohnungen. Neben einem achtgeschossigen Hochhaus handelt es sich auch hier um zwei- bzw. viergeschossige Häuser mit Wohnungen von zweieinhalb bis viereinhalb Zimmer. Hier überwiegen jedoch die Dreieinhalb-Zimmer-Wohnungen. Sie sind vor allem für kinderreiche Familien bestimmt, für die es schwierig ist, eine passende Wohnung zu finden. Auch die Häuser im Wohnbereich an der Oberen Holtener Straße werden zentral beheizt. In diesem Baubereich ist auch die Errichtung von Einfamilienhäusern geplant. Man hofft, mit ihnen in absehbarer Zeit beginnen zu können. Alle Wohnbereiche sind, wie das heute üblich ist, ausreichend mit Garagen versehen.

Eine schwierige Aufgabe stellt die Sanierung alter Siedlungen dar, die in Zusammenarbeit mit den Wohnstättengesellschaften jetzt auch am Finkenplatz in Walsum begonnen wurde. Hier wird man die fast fünfzig Jahre alten Behelfshäuser, die zum Teil aus Holz bestehen, abreißen. Etwa siebzig Familien werden aus

ihren Kleinstwohnungen mit schlechten sanitären Verhältnissen umgesetzt in andere Wohnungen. Auf dem Gelände werden Neubauten mit etwa zweihundert Wohnungen entstehen, mit deren Bau man noch in diesem Jahr beginnen will. Die Sanierung dieses Wohnbereichs war notwendig, da der erforderliche Aufwand für Instandsetzung und Renovierung in keinem Verhältnis zu dem erreichten Erfolg gestanden hätte.

In Vierlinden konnten vor kurzem die letzten Wohnungen bezogen werden. Lediglich das Haus für den hier praktizierenden Arzt Dr. Hofius befindet sich noch im Bau. Vor allem zur Freude der Kinder erhielt die Siedlung Ende August einen Brunnen, den ein springender Bock aus Bronze nach einem Entwurf des Düsseldorf Bildhauers Pasch zierte. Das Gelände um den Brunnen wird besonders schön bepflanzt.

Nach Abschluß der Bauarbeiten in den Bereichen Baßfeldhöfe und Obere Holtener Straße wird die Hütte allein in ihren acht zentralen Wohngebieten, zu denen ferner Zinkhüttenplatz, Röttgersbach, Eickelkamp, Vierlinden, Stahlarbeiter-siedlung und Klinkersiedlung gehören, etwa 3500 im Verlaufe der letzten fünfzehn Jahre errichtete Wohnungen besitzen und über insgesamt 9000 Wohnungen für ihre Belegschaftsmitglieder verfügen. Nach wie vor besteht jedoch auch bei unseren Mitarbeitern — wie bei allen Hütten-



EIN NEUER WOHNBEREICH

... für Belegschaftsmitglieder der ATH entstand in den letzten zwei Jahren im Bezirk Baßfeldhöfe in Dinslaken. Rund 470 Familien werden hier in Mietwohnungen und Eigenheimen leben (oben)

Auch im neuen Wohnbereich Obere Holtener Straße/Waldecker Straße macht die Fertigstellung der Bauten gute Fortschritte (links)

Die Bilder der rechten Seite zeigen Mustereinrichtungen in neuen Wohnungen für ATH-Mitarbeiter

Betriebskrankenkasse Hamborn glich ihren Etat im Jahre 1966 nur knapp aus

In der Presse war in der jüngsten Vergangenheit mehrfach zu lesen, daß die Finanzlage bei den Krankenkassen sehr angespannt sei und daß in mancher Hinsicht etwas geschehen müsse. Hat diese Sorgen auch die Betriebskrankenkasse der August Thyssen-Hütte AG Hamborn? Hierüber berichtet Geschäftsführer Feldmann.

Der Geschäftsbericht der Betriebskrankenkasse Hamborn der ATH, zu deren Mitgliedern neben den Mitarbeitern unserer Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth auch die Belegschaften der Thyssen Industrie GmbH und des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen zählen, liegt jetzt für das Jahr 1966 vor. Erfreulicherweise kann festgestellt werden, daß dieses Geschäftsjahr mit einer — wenn auch nur geringen — Vermögenszunahme in Höhe von 16 800 DM abgeschlossen werden konnte; 1965 betrug sie noch rund 450 000 DM. Einer Gesamteinnahme von 18,67 Millionen DM stand 1966 eine Gesamtausgabe von 18,65 Millionen DM gegenüber. Worin liegt die Ursache dieser geringen Vermögenszunahme?

Betrachtet man die grafische Darstellung, so stellt man fest, daß fast ein Drittel der Ausgaben auf Barleistungen entfällt, nämlich auf das Kranken- und Hausgeld in Höhe von fast sechs Millionen DM. Der durchschnittliche Krankenstand betrug 1966 6,38 Prozent. Wird immer noch nicht erkannt, daß ein solch hoher Krankenstand zwangsläufig die Ausgaben weiter in die Höhe treibt?

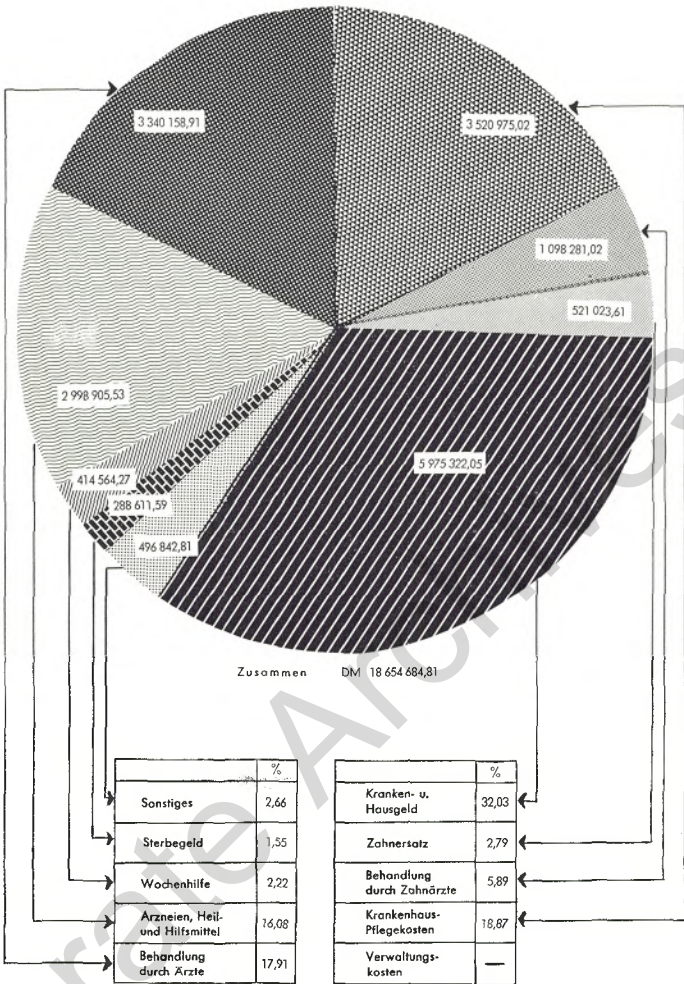
Könnte man — und dieser Wunsch geht an alle — den Krankenstand des Vorjahres im Durchschnitt des Jahres 1967 nur um ein Prozent senken, d. h. auf 5,38 Prozent, so würden die Ausgaben für Kranken- und Hausgeld um fast eine ganze Million DM niedriger sein — ein Betrag, der zum Nachdenken Anlaß geben sollte. Es kann nur immer wieder darauf hingewiesen werden, daß jedes einzelne Mitglied mit seinen Familienangehörigen den Schlüssel zum Geldschrank seiner Krankenkasse in Händen hält.

Während die Betriebskrankenkasse im Jahre 1960 je Mitglied für Arzneimittel rund 56 DM ausgegeben hat, stieg diese Ausgabe im Jahre 1966 auf über 114 DM an, eine Verdoppelung allein bei diesen Ausgaben. Muß das sein? Werden nicht viele Medikamente gesammelt, um dann später achtlos weggeworfen zu werden? Wie sieht die sogenannte „Hausapotheke“ aus? Bedenkt man gar nicht, daß hier letzten Endes eigenes Geld sinnlos vertan wird? Wir möchten die Gelegenheit benutzen, jedes Mitglied unserer Betriebskrankenkasse auf die eigene Verantwortung aufmerksam zu machen. Mehr denn je gilt die Bitte: „Helft mit, mit wenigen Mitteln ein Höchstmaß an Leistungen zu erzielen und zu erhalten!“ Niemand kann auf die Dauer mehr ausgeben als er einnimmt!

Auch die Versichertengemeinschaft unserer Krankenkasse muß mit ihren Mitteln vernünftig umgehen, wenn Beitragserhöhungen vermieden werden sollen. Dabei kann jeder Versicherte helfen.

Der Kassenarzt kann für Rechnung der Krankenkasse nur Mittel verordnen, die zur Wiederherstellung der Gesundheit erforderlich sind. Eine Hausapotheke mit Hausmitteln und Verbandzeug kann nicht von der Krankenkasse finanziert werden. Der Versicherte soll die Verordnung dem Arzt überlassen. Dieser weiß am besten, was zur Heilung der Krankheit notwendig ist.

Nicht jedes mit großer Reklame angepriesene und auch nicht jedes teure Heilmittel ist zweckdienlich. Die Ansicht des Kranken kann und darf bei der Verordnung nicht maßgebend sein.



Anteil der Ausgaben an den Gesamtausgaben 1966 der Betriebskrankenkasse Hamborn

Zur Beurteilung der Wirkung von Arzneimitteln muß man Kenntnisse haben, über die nur der Arzt nach langjähriger Ausbildung und Erfahrung verfügt. Nicht wenige Arzneimittel haben schädliche Nebenwirkungen, die der Arzt bei seiner Verordnung sorgfältig abwägt. Er verordnet deshalb nur solche Medikamente, deren Wirkungen wissenschaftlich und klinisch erprobt sind. Diät-, Stärkungs- und Anregungsmittel sowie Mittel zur Körperpflege sind für die Verordnung durch Ärzte nicht zugelassen.

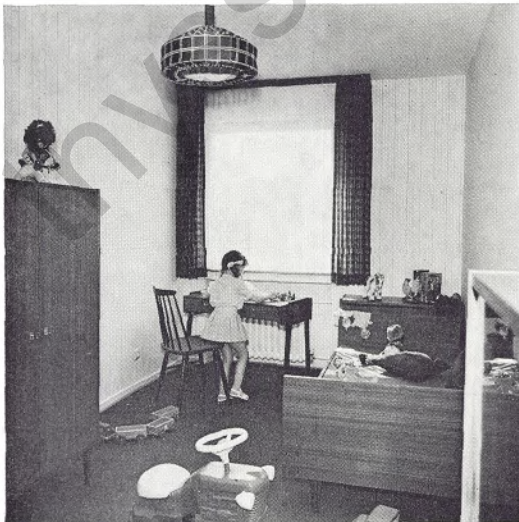
Vertrauen Sie bitte weiterhin Ihrem Arzt, der alles Notwendige zur Heilung einer Erkrankung tun wird und Sie vor schädlichen Wirkungen ungeeigneter Arzneimittel schützt. Dieser Hinweis — gemeinsam herausgegeben von den Krankenkassen und der Kassenärztlichen Vereinigung — möge mitteilen, daß alle Mitglieder unserer Betriebskrankenkassen ihre Aufgaben erkennen und dementsprechend handeln.

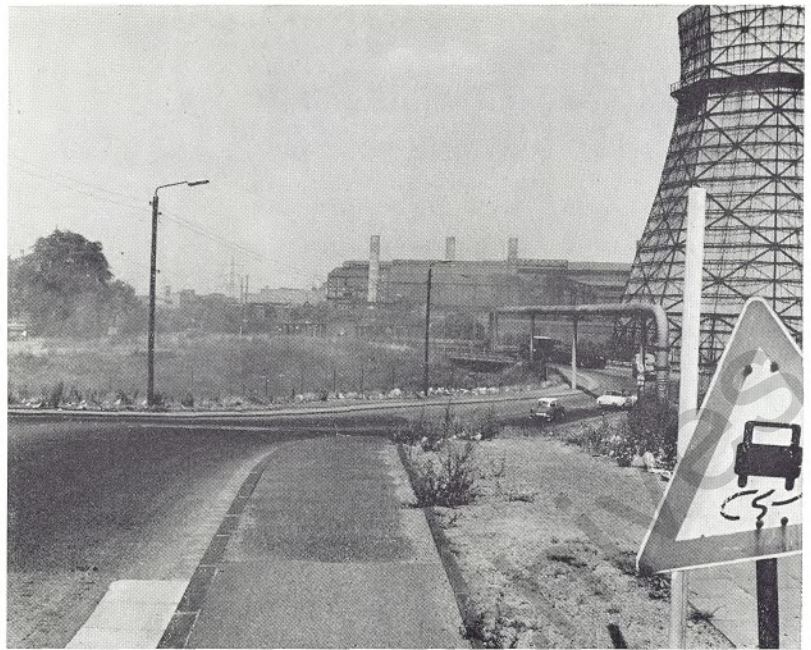
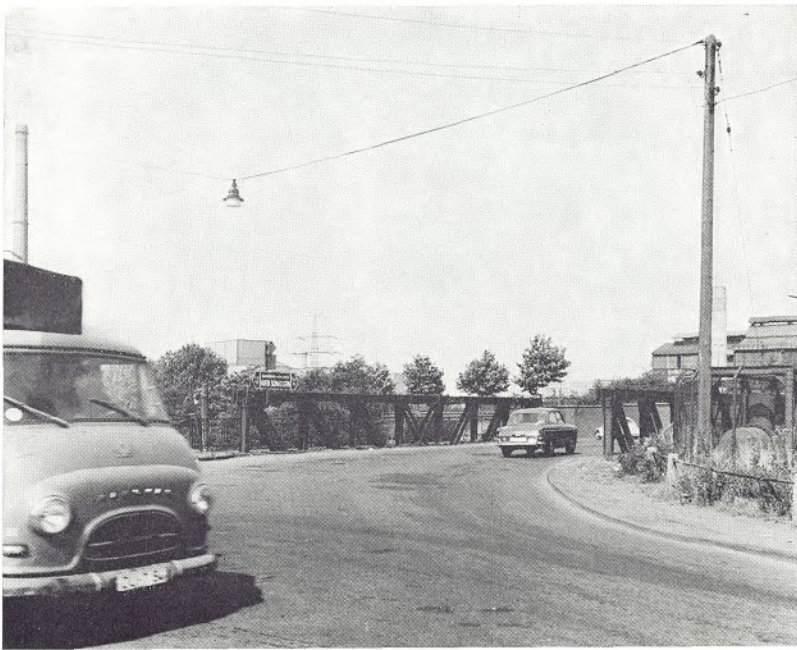
Neue Wohnungen für Mitarbeiter

Werken an Rhein und Ruhr — ein erheblicher Wohnungsbedarf. Leider bereitet die Finanzierung — darauf weisen auch die Rheinische Wohnstätten AG und die Westdeutsche Wohnhäuser AG in ihren Geschäftsberichten für das letzte Jahr hin — be-

sondere Sorgen, da die Mieten für zahlreiche Mitarbeiter eine nicht mehr tragbare Grenze erreicht haben. Die jetzige Miethöhe werde von vielen, wie die Rheinische Wohnstätten AG schreibt, als „Schallmauer“ der Mietleistungsfähigkeit breiter Schichten der Bevölkerung angesehen. Da sich zahlreiche Wohnungsuchende trotz Anstiegs

auch der Sozialmieten nicht aus den Wohnungslisten hätten streichen lassen, müsse man noch auf einen großen Fehlbedarf an Wohnraum schließen. Andererseits sind viele Mitarbeiter bereit, den angebotenen größeren Komfort, die bessere Ausstattung der Wohnungen mit Zentralheizung und auch die größere Wohnfläche mit einer höheren Miete zu honorieren.





Nach langwierigen Verhandlungen und umfassenden planerischen Vorbereitungen konnten Bevollmächtigte der Stadt Duisburg und der Gesellschafter des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen im Juni ihre Unterschrift unter den Vertrag setzen, der einen Verkehrsengpaß in Alsum beseitigen wird. Die Bauarbeiten für die neue Straßenbrücke am Alsumer Steig können jetzt in Angriff genommen werden. Die Brücke wird 57 Meter lang sein und zwei getrennte Doppelfahrspuren mit breitem Mittelstreifen besitzen.

Neue Straßenbrücke beseitigt „Alsumer Sprungschanze“

**Vertrag mit der Stadt Duisburg
gibt die Möglichkeit zur Verbesserung
des innerstädtischen Verkehrs**

Bereits im August 1961 waren die ersten Besprechungen für den Bau dieser neuen Brücke geführt worden. Sie wurde im Zusammenhang mit der Sanierung Alsums durch die Stadt Duisburg und der Neuordnung des Verkehrs, der auf Grund des Generalverkehrsplans der Stadt auch in diesem Bereich beabsichtigt ist, notwendig.

Bei der Projektierung dieser Straßenbrücke im Zuge der Alsumer Straße standen verkehrstechnische Fragen im Vordergrund. Dieser Straßenführung kommt für den innerstädtischen Verkehr sowie für die Verbindung zwischen Duisburg und Walsum/Dinslaken angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens eine entscheidende Bedeutung zu; denn sie soll die Friedrich-Ebert- und Kaiser-Wilhelm-Straße sowie die Pollmann-Kreuzung, die seit Jahren ein neuralgischer Verkehrsknoten in Marxloh ist, entlasten.

Die neue Alsumer Straßenbrücke wird entsprechend der städtischen Planung vor allem den Durchgangsverkehr zwischen Ruhrort und Walsum aufnehmen. Die Alsumer Straße und die neue Brücke mußten deshalb so geführt werden, daß der Verkehr zügig und ohne Behinderung um die Werksanlagen unserer Hütte herumfließen kann.

Gegenwärtig ist die alte Brücke am Alsumer Steig der schwierigste Engpaß, wie sich vor allem zu den besonders verkehrstarken Zeiten



am Vormittag und Nachmittag erkennen läßt. Mit dem Bau der neuen Brücke wird auch die nicht ungefährliche „Sprungschanze“ verschwinden, mit der die neue Alsumer Straße vom Kraftwerk Hamborn her bisher an dieser Stelle endet. Die in Verhandlungen zwischen der Stadt und der ATH gefundene Lösung hat die städtischen Interessen und die Belange des Werks in Übereinstimmung bringen können. Sie ist ein neuerliches Beispiel für die gute Zusammenarbeit, die auch hier letzten Endes möglich war.

Andererseits verlangt der Brückenbau von der ATH nicht unerhebliche Opfer durch Bereitstellung von Gelände. Er zwingt außerdem das Werk, eigene Verkehrskonzeptionen zu ändern und neue Verkehrs-Trassen, besonders bei der Werksbahn und den Werksstraßen, zu schaffen. Der Bau der neuen Straßenbrücke und die Neuführung der Trasse der Alsumer Straße, hat zur Folge, daß unsere Hütte in diesem Bereich über 15 000 Quadratmeter Gelände abgeben muß. Sie wird sich auch an den über vier Millionen DM betragenden Baukosten der Brücke fast zur Hälfte beteiligen müssen.

Die Brücke wird zwischen den beiden Widerlagern das Hüttengelände in einer Länge von etwa 57 Meter überspannen. Davon entfallen 47 Meter auf die Gleisanlagen des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen, während für eine interne Werkstraße die restlichen zehn Meter verbleiben.

Statt der bisher drei werden künftig fünf Gleise an dieser Stelle die Verbindung zwischen Werk und Hafen herstellen. Gleichzeitig wird — ähnlich wie an der Thyssenbrücke zwischen den Betrieben östlich und westlich der Kaiser-Wilhelm-Straße — neben den Gleisen auch eine breite Straße Platz finden können und eine werksinterne Verbindung zwischen den Hamborn-Betrieben und dem Hafen Schwelgern schaffen.

In ihrer technischen Konzeption ähnelt die neue Alsumer Brücke der Thyssenbrücke. Ein entscheidender Unterschied wird jedoch sein,

ZU DEN BILDERN:

Einen schweren Verkehrs-Engpaß bildet die Straßenbrücke, die (oben und unten links) in Alsum über die Gleise des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen führt; vor ihr mündet die ausgebaute Alsumer Straße in einer gefährlichen „Sprungschanze“ (oben rechts). Der Neubau der Brücke (siehe hierzu auch auf der rechten Seite die schematischen Darstellungen) wird hier bessere Verkehrsverhältnisse bringen.

Mitte: Durch eine besondere Hochwasser-Sicherung an der Alsumer Brücke war das Hüttengelände bisher gegen eine Überflutung durch den Rhein geschützt

Belegschaftsversammlung in Hamborn

Am Mittwoch, 27. September, findet um 12.15 Uhr für die Belegschaft der Hamborn Werke eine Belegschaftsversammlung in der Halle der Transportzentrale statt.

Berufswettkampf in Madrid bei 42 Grad im Schatten

Schmelzschweißer Schröder nahm am
XVI. Internationalen Berufswettbewerb teil



„Olympiade der Arbeit“ — so sind die Internationalen Berufswettkämpfe früher schon häufiger genannt worden. Bereits in mehreren Fällen konnte unser Unternehmen dafür Teilnehmer stellen. So war es auch diesmal. Der Schmelzschweißer Eckhard Schröder aus dem Ruhrorter Maschinenbetrieb Stahlbau nahm vom 6. bis 20. Juli am XVI. Internationalen Berufswettkampf in Madrid teil.

Aus insgesamt elf Nationen standen sich 234 junge Leute, darunter 32 aus der Bundesrepublik, in den Werkstätten nicht nur als Konkur-

renten gegenüber, sondern fanden auch sehr bald persönliche Kontakte. Die Berufswettkämpfe vermitteln vor allen Dingen auf drei Gebieten besonders nachhaltige Eindrücke, sie stärken nämlich das gute Verständnis untereinander trotz aller Sprachschwierigkeiten, sie haben das Fludium eines fast sportlich anzusehenden Kampfes und geben das Erlebnis eines fremden Landes.

Über seine Reise nach Madrid schrieb uns Eckhard Schröder folgenden Bericht:

Als ich am 31. März meine Schmelzschweißer-Lehre beendet hatte, wurde ich gefragt, ob ich bereit wäre, an der Vorentscheidung zum Internationalen Berufswettkampf in Madrid teilzu-

nehmen. Da gab es für mich kein Überlegen, ich sagte natürlich sofort zu. Kurz darauf fand dann in Duisburg die Vorentscheidung statt.

Mit drei weiteren Teilnehmern wetteiferte ich um die Fahrkarte nach Madrid. Als ich dann drei Wochen später erfuhr, daß ich es geschafft hatte, war die Freude natürlich sehr groß.

In den Wochen vor der Abfahrt nach Madrid habe ich mich intensiv auf den Wettkampf vorbereitet. Obwohl ich in einem Akkord-Betrieb beschäftigt bin, wurde es mir dankenswerterweise ermöglicht, daß ich noch drei Wochen üben konnte.

Die Zeit rückte immer näher. Schon wurden die Koffer gepackt, und auf ging es nach Madrid. Es war eine wunderschöne Fahrt, wir haben un-

Neue Straßenbrücke in Alsum

(Schluß von der vorhergehenden Seite)

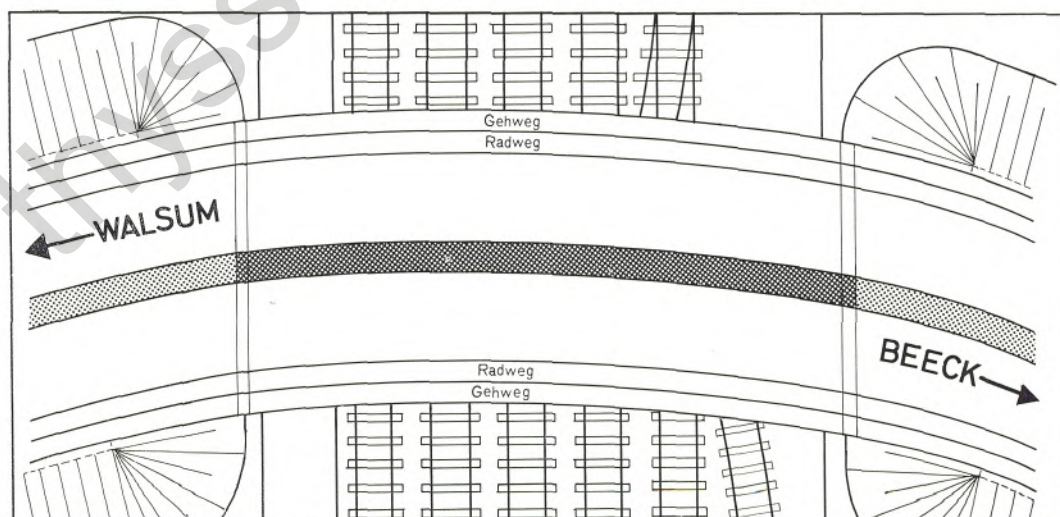
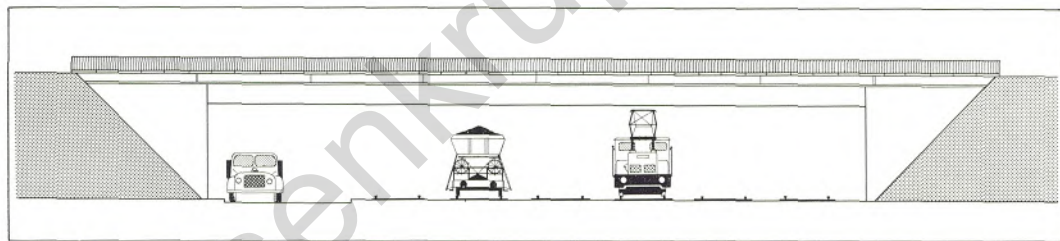
daß sie zwei völlig getrennte Doppelfahrspuren von je 7,5 Meter Breite besitzt und der fast drei Meter breite Mittelstreifen nicht befahren werden kann. Auf jeder Seite werden ein Radfahrweg von 2,5 Meter und ein Gehweg von fast zwei Meter hinzukommen. Die Brücke selbst wird eine leichte Krümmung besitzen.

Gleichzeitig mit dem Bau der neuen Straßenbrücke, unter der die Werksgleise für den Transport von Erz und anderen Rohstoffen vom Hafen Schwelgern zu unseren Hochöfen und zur

alten Sinteranlage hindurchführen, muß die Hütte in diesem Bereich ihre Hochwassersicherung ändern. Das Hüttengelände wird weithin angehoben werden müssen. Im Bereich der neuen Brücke wird der Gleiskörper künftig um 3,55 Meter über dem derzeitigen Niveau liegen.

Durch die Anhebung des Gleiskörpers wird die Hütte außerdem gezwungen, etwa durch einen besonderen Tunnel eine kreuzungsfreie Straßenverbindung für den werksinternen Straßenverkehr aus dem Bereich des Warm- und Kaltbandwerkes I auf der einen Seite zum Bauhof, zum Hauptmagazin und zum Hochofenwerk auf der anderen Seite zu schaffen.

gm



terwegs sehr viel gesehen. Unsere Reise führte uns durch Holland, Belgien, Frankreich und Spanien. Übernachtet wurde im Hotel „Exelsior“ in Bayonne kurz vor der französisch-spanischen Grenze.

Schon am frühen Morgen des nächsten Tages ging es weiter; denn wir wollten so wenig Zeit wie möglich verlieren. Unser Mittagessen nahmen wir in dem kleinen spanischen Bergdorf Alsassua ein. Da passierte ein Mißgeschick: Unser Bus hatte Getriebeschaden. Sechs Stunden

DIE BILDER ZEIGEN:

Die Teilnehmer des XVI. Internationalen Berufswettkampfes aus dem Duisburger Raum nach ihrem Aufenthalt in Madrid; ganz rechts unser Ruhrorter Belegschaftsmitglied Eckhard Schröder, der bei der Auscheidung in Duisburg (mittleres Bild zweiter von rechts) gegen drei Mitbewerber die Fahrkarte nach Madrid errang



ZU DEN BILDERN:

Oben: In Madrid überreichte Geschäftsführer Schwandt von der Industrie- und Handelskammer Duisburg (linkes Bild zweiter von rechts) dem Alkalden (Oberbürgermeister) der spanischen Hauptstadt eine Grußadresse von Oberbürgermeister Seeling sowie als Geschenk einen Keramikteller mit dem Duisburger Wappen.

Unten: Deutsche, portugiesische und schweizerische Jugendliche bei einem Ausflug am Felsenstuhl des Escorial.

Mitte rechts: Auch Prinz Juan Carlos von Spanien besuchte die Berufswettkämpfe — Links: Die Stadt Madrid gab für die ausländischen Beobachter, zu denen auch der Betriebschef des Technischen Ausbildungswesens Hamborn, Becker, gehörte, einen Empfang im Rathaus.

mußten wir warten, ehe wir mit einem anderen Bus weiterfahren konnten. Gegen 18 Uhr sollten wir in Madrid ankommen, aber es wurde kurz nach Mitternacht. Wir legten uns sofort schlafen; denn wir waren sehr abgespannt von der langen Reise, die uns trotz allem sehr viel Freude gemacht hatte.

Am folgenden Tag fand die Eröffnungsfeier statt, zu der die Facharbeiter der elf Nationen gekommen waren, die am Wettkampf teilnahmen. Es war ein sehr eindrucksvoller Augenblick. Wir hatten noch zwei Tage Zeit, ehe der Wettkampf begann. Während dieser Zeit be-



suchten wir die Arbeitsplätze und probierten die für uns etwas ungewohnten Geräte aus. Außerdem nutzten wir die Gelegenheit, nach Segovia zu fahren. Dort besichtigten wir unter anderem die Kathedrale und die alte römische Wasserleitung.

Dann folgten die Arbeitstage. Es war nicht gerade sehr angenehm, bei einer Temperatur von 42 Grad Celsius zu arbeiten. Dennoch lief alles reibungslos ab. Leider habe ich es nicht geschafft, auf einen der drei ersten Plätze zu kommen. Mir war ein Fehler unterlaufen, der mich in der Punktwertung auf den siebten Platz zurückwarf. Alle Teilnehmer erhielten übrigens auf Grund ihrer Beteiligung an diesem Wettkampf den internationalen Facharbeiterbrief.

Die Kameradschaft unter den vielen Kollegen aus allen Nationen war sehr gut. Wer sich nicht in seiner Sprache verständigen konnte, machte es mit Handzeichen; das dauerte zwar länger, aber es klappte auch. Es wurden Abzeichen ausgetauscht und Adressen gewechselt. Die Werkstätten waren übrigens hervorragend eingerichtet. Schöne geräumige Arbeitsplätze mit den



neuesten Maschinen machten das Arbeiten zur Freude.

Nach den drei Arbeitstagen folgten weitere Besichtigungen. Wir besuchten zum Beispiel das „Tal der Gefangenen“ sowie den Escorial, den Palast der früheren spanischen Könige, und in Madrid selbst den weltberühmten Prado mit den kostbaren Kunstschätzen. In Toledo besichtigten

wir die berühmte Kathedrale und eine alte spanische Goldschmiedewerkstatt. Wir nahmen bleibende Erinnerungen mit.

Wie schnell waren diese schönen Tage vergangen! Schon hieß es wieder Koffer packen und auf ging es zur Heimreise. In Burgos in Spanien nahmen wir uns noch ein wenig Zeit, um die Kathedrale zu besichtigen. Dann ging es weiter.



Das Mittagessen wurde wieder in Alsassua eingenommen. Am Atlantik bei Biarritz machten wir eine kleine Rast. Viele benutzten diese Pause, um in der Biscaya zu baden. Gegen Abend trafen wir in Paris ein. Nach einer kurzen Stadtrundfahrt ging es weiter durch Belgien und Holland bis nach Duisburg, wo wir am 20. Juli um 8 Uhr eintrafen.

PROFESSOR DR. OTTO MOST BESUCHTE UNSERE HÜTTE

Der Nestor der deutschen Verkehrswirtschaft, Prof. Dr. Dr. h. c. Otto Most, besuchte am 18. Juli die August Thyssen-Hütte in Hamborn. In seiner Begleitung befanden sich Dr. Kolath, Geschäftsführer beim Deutschen Industrie- und Handelstag, und Dr. Budde, Geschäftsführer der Industrie und Handelskammer Dortmund, um anlässlich einer Zusammenkunft mit dem Leiter der Verkehrswirtschaft der ATH, Direktor Neumann, die modernen Umschlagsanlagen des Hafens Schwelgern kennenzulernen.



Direktor Neumann hieß Professor Most, der trotz seiner 85 Jahre durch seine erstaunliche Vitalität beeindruckte, sowie die anderen Gäste herzlich willkommen. Mit großem Interesse verfolgten sie den vielfach prämierten Werksfilm „Nur der Nebel ist grau“, um danach mit dem alten Salonwagen August Thyssens durch das weite Werksgelände zum Hafen Schwelgern zu fahren. Professor Most war von 1920 bis 1944 Erster Syndikus (Hauptgeschäftsführer) der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel. Zuvor hatte er von 1911 bis 1915 das Amt eines Beigeordneten in Düsseldorf und anschließend bis 1919 das eines Bürgermeisters und später eines Oberbürgermeisters der Stadt Sterkrade bekleidet.

Versuchsanlage Moncorvo erforscht Aufbereitungsverfahren für portugiesische Eisenerze

Mit 675 Millionen Tonnen Erz größtes
Vorkommen der iberischen Halbinsel

Erztransporte über Pipeline?



Seit dem Frühjahr arbeitet auf der Hochebene von Moncorvo im Nordosten Portugals eine Versuchsanlage, die geeignete Verfahren für die Aufbereitung der hier lagernden reichen Eisenerz-Vorkommen finden soll. Dr. Sohl informierte sich Mitte Mai auf einer Reise, die er gemeinsam mit Dr. Kaup und Bergwerksdirektor Glatzel von der Gewerkschaft Exploration in Düsseldorf nach Portugal unternahm, über die ersten Ergebnisse des Versuchsbetriebs.

Portugal spielt unter den Eisenerz fördernden Ländern der Welt mit seiner unter 100 000 Fe-Tonnen liegenden Jahresproduktion zur Zeit nur eine unbedeutende Rolle. Zur Versorgung der westdeutschen Hüttenwerke hat es seit 1960 nicht mehr beigetragen. Es ist jedoch durchaus möglich, daß sich dies in Zukunft ändert, wenn sich nämlich herausstellt, daß die Erze von Moncorvo wirtschaftlich abgebaut und aufbereitet sowie kostengünstig verschifft und verhüttet werden können.

Die Lagerstätte zählt zu den sogenannten itabirischen Vorkommen. Diese Erzarten sind als Meeresablagerungen entstanden und machen etwa siebenzig Prozent der Eisenerzvorräte der Welt aus. Der Lagerstättentyp ist in allen Erdteilen zu finden. Erwähnt seien hier die Vorkommen im „Eisernen Viereck“ in Brasilien in der Nähe des Ortes Itabira, der diesem Typ den Namen gegeben hat. Ferner zählen hierzu die Vorkommen von Labrador in Kanada, in Indien, Westafrika, Australien und Rußland. Diese Vorkommen zeichnen sich dadurch aus, daß die Erzablagerungen oft mehrere hundert Meter mächtig sind mit Fe-Gehalten zwischen 30 und 40 Prozent. Weitere 40 Prozent bestehen aus zum Teil sehr feinem Sand (= Quarz, SiO_2),

der mit den Eisenmineralien (Hämatit oder Magnetit) sehr dicht zu sogenannten Quarzbänder-Erzen verkittet ist.

Diese Erze können sowohl auf natürlichem Wege durch Verwitterungsvorgänge innerhalb von Millionen von Jahren in Reicherz-Lager mit über 60 Prozent Fe umgewandelt worden sein, als auch heute durch technische Verfahren, das heißt durch Aufbereitungsprozesse, zu Konzentraten angereichert werden. Hier zeigt sich bereits die enge Verbindung zwischen Lagerstätten- und Aufbereitungsproblemen in modernen Eisenerzbetrieben.



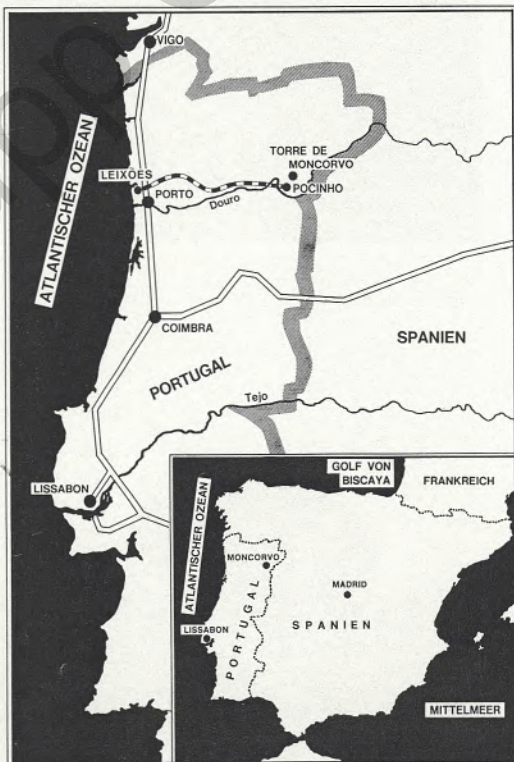
Die Lagerstätte Moncorvo liegt etwa zwanzig Kilometer von der spanischen Grenze entfernt, unweit des Städtchens Torre de Moncorvo und des Douro-Flusses, der nach rd. 200 Kilometer bei dem durch den Portwein-Export weltbekann-

ten Hafen Porto in den Atlantik mündet. Die Erzlager von Moncorvo gehören mit einem Vorrat von rd. 675 Millionen Tonnen Eisenerz zu den größten Vorkommen der iberischen Halbinsel. Deutsche Geologen haben hier Mitte der zwanziger Jahre im Auftrag der Vereinigten Stahlwerke mit den ersten Aufschlußarbeiten begonnen, so daß man sich heute ein recht zuverlässiges Bild von der Ausbildung der Erzkörper machen kann.

Die Abbaurechte für das Moncorvo-Erz befinden sich im Besitz von zwei Konsortien. Diese sind einmal eine Tochtergesellschaft des portugiesischen Hüttenwerkes „Siderurgia Nacional SARL“, die Konzessionen über rd. 300 Millionen Tonnen innehat. Der andere Konzessionär ist eine deutsche Gruppe, bei der die Abbaurechte über die restlichen 375 Millionen Tonnen Erz liegen. Diese Gruppe hat ihre Konzessionen an die „Minacorvo-Exploração e Desenvolvimento Mineiro de Moncorvo, Limitada“ verpachtet. An ihr sind die ATH zu 40 Prozent, die Dortmund-Hörder Hüttenunion zu 20 Prozent, die British Iron Steel Corp. (Ore) Ltd. zu 25 Prozent, die luxemburgische „Arbed“ zu 10 Prozent und die französische Gesellschaft Schneider & Cie. zu 5 Prozent beteiligt.

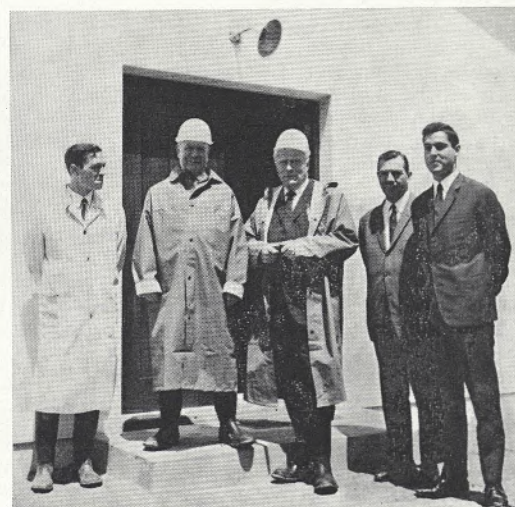
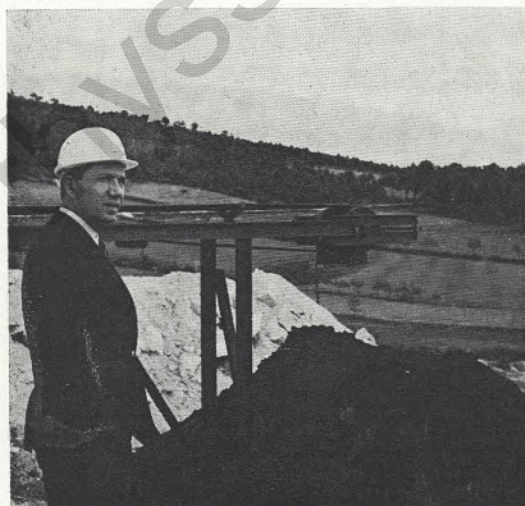


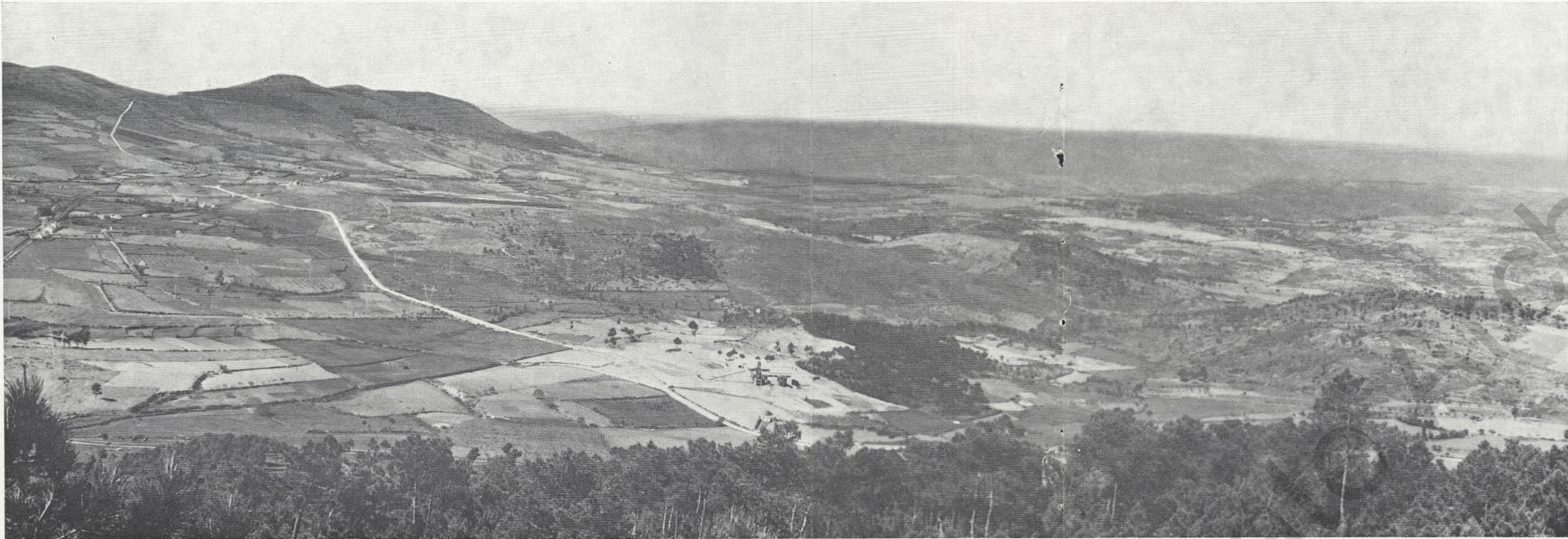
Das Vorkommen von Moncorvo bereitet keine bergmännischen Schwierigkeiten. Die Lagerstätte ist sehr günstig in Verbindung mit einer Hügelkette ausgebildet. Da nur geringe Abbaumengen zu bewegen sind, läßt sich das Erz vorzüglich im Tagebau hereingewinnen. Problematischer ist allerdings die Aufbereitung des Roherzes. Da es im Feldesteil Cabeço da Mua nur etwa 42 Prozent Fe besitzt, muß der Fe-Gehalt erhöht werden, um das Erz wirtschaftlich verhütten zu können. Wie durch eingehende Vorversuche der „Studiengesellschaft für



UNSERE BILDER ZEIGEN:

Oben: Die Versuchsanlage Moncorvo in Portugal — Unten rechts: Dr. Sohl und Dr. Kaup bei ihrem Besuch in Moncorvo zusammen mit dem technischen und kaufmännischen Leiter der Anlage Dr.-Ing. Alfred Hundertmark (links) und Klaus Kofler (rechts) sowie dem portugiesischen Bergwerksdirektor Eng. Gabriel Monteiro de Barros — Unten links: Mr. Cantenot mit dem ersten Konzentrat, das Moncorvo produzierte





Eisenerzaufbereitung" in Othfresen/Harz nachgewiesen wurde, zeigte das Flotations-Aufbereitungsverfahren die besten Ergebnisse. Mit Hilfe dieses Verfahrens konnte ein Fe-Gehalt von 65 Prozent und ein SiO_2 -Gehalt von sechs Prozent im Konzentrat erzielt werden. Gleichzeitig wurde der hohe P-Gehalt des Roherzes um über die Hälfte auf 0,2 Prozent gesenkt. Dieser Wert ist allerdings noch nicht zufriedenstellend, so daß nach weiteren Möglichkeiten gesucht wird, um den Phosphor-Anteil noch mehr zu senken.



Die sonst üblichen Aufbereitungsverfahren, wie die Spiral- und Magnetscheidung, können aber hier nicht angewendet werden. Da das Moncorvo-Erz aus dem unmagnetischen Eisenmineral Hämatit besteht, ist eine Magnetscheidung nicht möglich. Außerdem ist der Hämatit überaus eng mit Quarz verwachsen, so daß das Erz für die Aufbereitung sehr fein aufgemahlen werden muß; dadurch kann auch das gebräuchliche Aufbereitungsverfahren der Spiralscheidung, das eine nicht allzu geringe Korngröße voraussetzt, nicht eingesetzt werden.

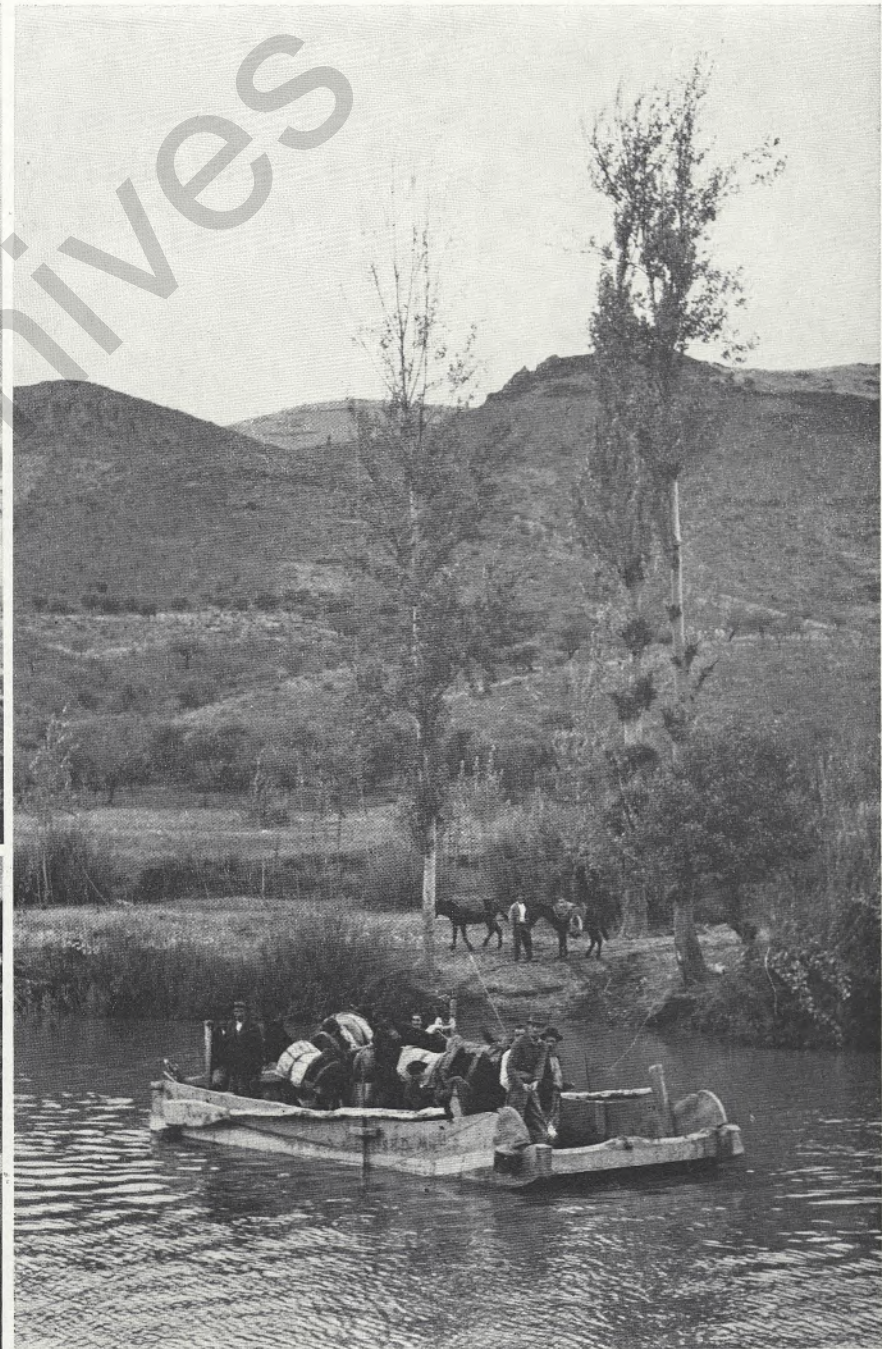
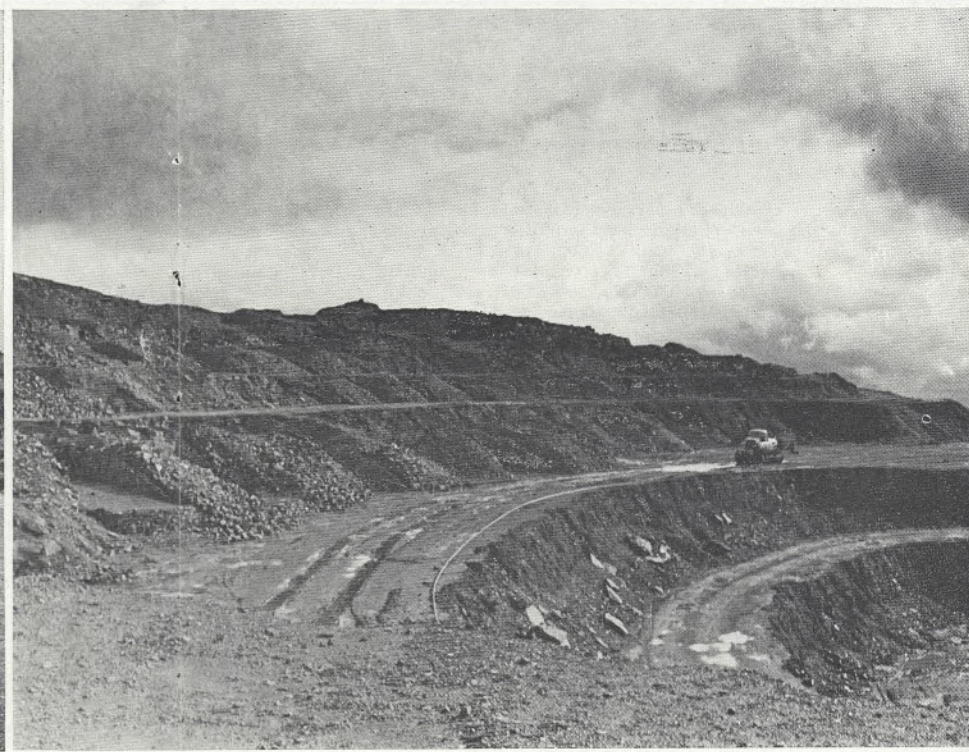
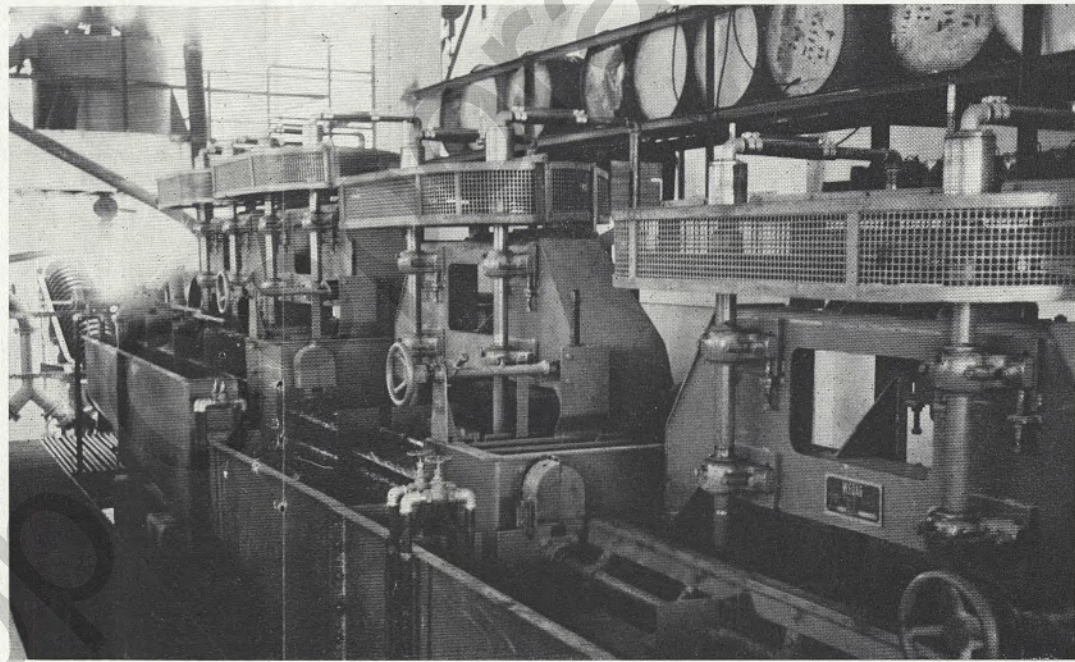
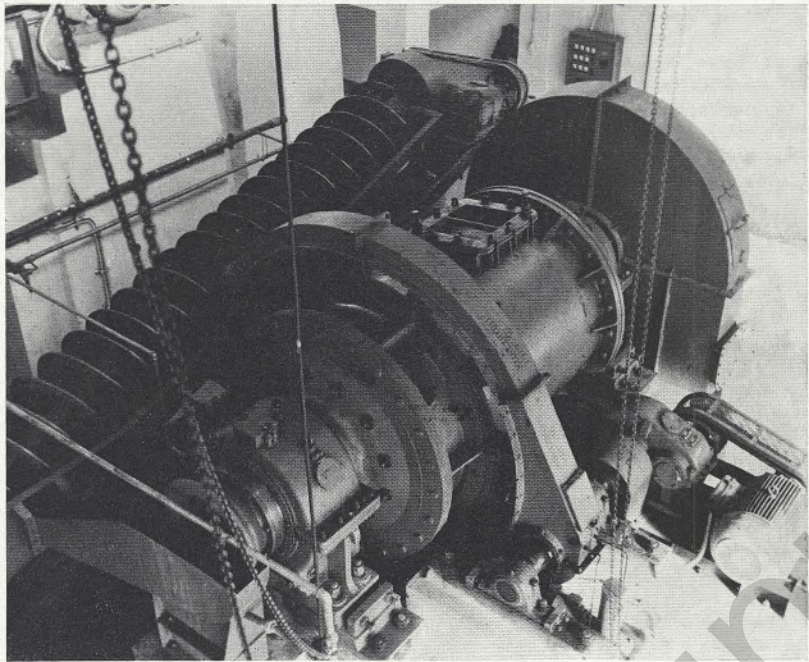
Die positiven Ergebnisse der Flotationsversuche haben die Gesellschafter der Minacorvo veranlaßt, eine Großversuchsanlage in Moncorvo zu errichten, um die betriebstechnischen und betriebswirtschaftlichen Fragen der Erzanreicherung zu klären, das Flotationsverhalten der zahlreichen Erzttypen dieser Lagerstätte zu untersuchen sowie Auswahl und Größe der Betriebseinrichtungen und Aufbereitungsmaschinen festzulegen. Daneben sollen die Anhaltswerte für die künftigen Investitionen und Betriebskosten ermittelt werden.

Da das Eisenerz-Konzentrat bereits sehr fein aufgemahlen ist, eignet es sich vorzüglich für die Herstellung von Pellets; denn es muß nicht noch einmal auf Pelletier-Feinheit aufgemahlen werden, wie es im Anschluß an die sonst üblichen Aufbereitungsverfahren erforderlich ist. Diese Pilotanlage, wie eine unter Betriebsbedingungen arbeitende Großversuchsanlage genannt wird, ist seit März dieses Jahres in Betrieb. Während der Versuchszeit, die etwa zwei Jahre dauern soll, werden insgesamt etwa 50 000 bis 60 000 Tonnen Roherz zu Konzentrat verarbeitet. Die Anlage arbeitet auf drei Schichten an allen Werktagen der Woche.



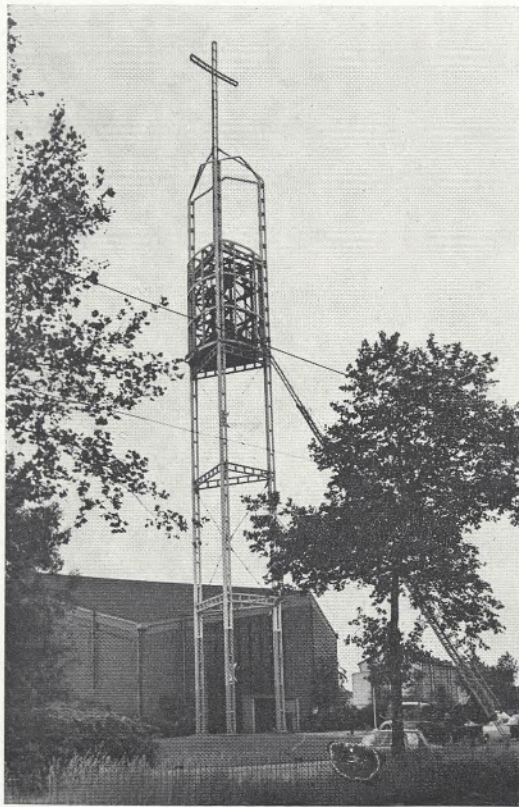
Entscheidend für die Erschließung einer Lagerstätte ist neben günstigen Abbau- und Aufbereitungsmöglichkeiten die Lösung der Transport- und Umschlagsprobleme. Für die spätere Groß-

(Schluß siehe Seite 16)



DIE VERSUCHSANLAGE VON MONCORVO liegt im Nordosten Portugals unweit der Grenze zu Spanien. Die Aufnahme am Kopf dieser Doppelseite gibt einen Eindruck von dieser hügeligen Landschaft und ihren nur leicht bewaldeten Erzbergen. Ganz unten rechts der Cabeço da Mui, der Haupterzberg; daneben Erzabbau in der Grube Ferro Minas der Siderurgia Nacional. Unten links: An der Landstraße bei Moncorvo ist dieser riesige Findling eine große Naturschönheit — Oben rechts: Über den Sabor, einen Nebenfluß des Douro, müssen Menschen und Tiere auf einer primitiven Fähre übersetzen. Die beiden mittleren Bilder zeigen (links) eine Kugelmühle mit Spiralklassierer und (rechts) Flotationszellen der Anlage





42 Meter hoher Stahlrohrturm trägt „gebremste“ Glocken

Seit sechs Jahren steht der wegen seiner eigenwilligen Architektur schon fast berühmt gewordene Glockenturm der St.-Maria-Königin-Kirche an der Emmericher Straße in Meiderich am Rande unserer Werksiedlung Ratingsee. Der Turm, eine Stiftung unserer Unternehmens-Gruppe, für die sich der verstorbene Hüttendirektor Schiewerling von den Thyssen-Röhrenwerken besonders stark eingesetzt hatte, stand kürzlich wieder im Mittelpunkt des Interesses. Mit Hilfe der Physikalischen Abteilung unseres Werkes Ruhrort wurden nämlich hier Schwingungsmessungen durchgeführt.



ZU DEN BILDERN:

Links: Das ist der schon fast berühmt gewordene Glockenturm von St.-Maria-Königin an der Emmericher Straße in Meiderich während der Messungen; deutlich ist die ausgeführte Feuerleiter zu erkennen — Rechts: Technischer Angestellter Günter Schürmann in luftiger Höhe; vorschriftsmäßig angeseilt brachte er hier oben die Meßgeräte an

Versuchsanlage Moncorvo erforscht Aufbereitungsverfahren

(Schluß von Seite 14)

anlage ist vorgesehen, das Konzentrat von der Grube aus durch eine 14,3 Kilometer lange Pipeline mit Hilfe von Wasser über ein Gefälle von 505 Meter zu dem kleinen Ort Pocinho am Douro-Fluß zu befördern. Hier soll das Konzentrat-Wasser-Gemisch gefiltert werden, um das Erz zwischenlagern und auf Eisenbahnwaggons verladen zu können. Gegebenenfalls wird hier eine Pelletier-Anlage errichtet.

Von Pocinho aus sollen Konzentrat bzw. Pellets über eine im Douro-Tal verlaufende 180 Kilometer lange Bahnstrecke zum Atlantik-Hafen Leixões an der portugiesischen Westküste in der Nähe der Großstadt Porto transportiert werden. Als weiterer Transportweg von der Grube nach Leixões bietet sich der Douro-Fluß. Da er jedoch erst nach dem Bau von vier Stautufen frühestens im Jahre 1981 schiffbar gemacht sein kann, hat diese Transportmöglichkeit in absehbarer Zeit keine Bedeutung.

Die Leistungsfähigkeit des Hafens Leixões, der etwa 920 Seemeilen (= rd. 1700 Kilometer) von Rotterdam entfernt liegt, ist bisher noch sehr beschränkt. Mit einer Wassertiefe von rd. 8,5 Meter bei mittlerem Hochwasser können zur Zeit nur Schiffe mit 8000 bis 10 000 Tonnen Nutzlast beladen werden. Um wirtschaftlichere Schiffsgrößen von mindestens 35 000 bis 40 000 tdw einsetzen zu können, müßte der Hafen auf etwa elf Meter bei Niedrigwasser vertieft werden. Aber auch dieser Tiefgang dürfte auf lange Sicht nicht genügen. Es wird deshalb erforderlich sein, in den nächsten Jahren den Hafen weiter auszuheben, um noch größere Schiffe, etwa der 60 000- bis 80 000-t-Klasse verwenden zu können.

Das Beispiel der Erzlagerstätte Moncorvo, deren Konzessionen seit rd. vierzig Jahren im Besitz der deutschen Hüttenwerke sind, macht einmal deutlich, welche große Zeitspanne die Entwicklung einer Lagerstätte von ihrer Entdeckung bis zum abbaureifen Betrieb in Anspruch nehmen kann. Sie zeigt aber auch, welch langfristige Erzpoltik die deutsche Stahlindustrie seit jeher betrieben hat.

Nicht das erste Mal haben die Ruhrorter Techniker an diesem Turm, der 1961 im Stahlbau des Mülheimer Werkes Thyssenrohr gefertigt wurde, Messungen vorgenommen. Im August 1961, als der Glockenturm kurz vor seiner Montage noch an der Erde lag, hatten die Messungen das Ziel, die Spannkraft der Innenverspannung auf den von den Konstrukteuren vorberechneten Wert zu bringen. Als der Turm dann stand, erfolgte eine Kontrollmessung.

Die zweite Messung war erforderlich, als im Jahre 1964 die drei Glocken aufgehängt wurden. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte sich die Pfarrgemeinde behelfen müssen. Zunächst rief eine alte, ausrangierte Schiffsglocke die Gläubigen zur Andacht und außerdem eine hundert Jahre alte Glocke von St. Ewaldi in Laar.

Diese Glocke hat einen wechselhaften Weg hinter sich. Nachdem sie zunächst im Laarer Glockenturm gehangen hatte, läutete sie später in Beek, dann in Beckerwerth, schließlich in der Ratingsee-Siedlung — und nunmehr in Kamp-Linfort.

1964 konnte dann das endgültige Geläut — gestimmt auf e, fis und g — angebracht werden. Musikdirektor Schaeben (Euskirchen), der Glockensachverständige für die Kölner Kirchenprovinz, hat es damals als das vornehmste Geläut der gesamten Umgebung bezeichnet. Erneut angestellte Messungen ergaben jedoch bei vollem Klang aller drei Glocken, daß der Turm in Höhe des Glockenstubenbodens starke Schwingungen bis zu sechzig Millimeter nach jeder

Seite aufwies. Als Gegenmaßnahme wurden die horizontalen Riegel des Turms verstärkt und auch die Verankerungen des Kreuzes stärker befestigt. Die Schwingungen betrugen aber auch dann noch fünfzig Millimeter nach jeder Seite. Da eine solche Konstruktion erstmalig war, ist es verständlich, daß die Erbauer des Turms bestrebt sind, möglichst viele Erfahrungen bei voller Belastung zu machen. Deshalb wurden immer wieder neue Messungen durchgeführt, so auch jetzt wieder im Frühsommer.

Bei dieser letzten Messung schaltete sich, wie bereits in den Jahren zuvor, unsere Ruhrorter Werksfeuerwehr wieder ein. Sie fuhr eine Drehleiter aus, über die das Meßgerät auf den Boden der Glockenstube gebracht wurde. Gleichzeitig war Dr. Walter Schade aus Dorsten anwesend, der hier ein neues Patent anwenden will, um die starken Schwingungen zu mildern. Das Prinzip dieses Patentbesitzes besteht darin, den Ausschlag der Glocken zu bremsen, gleichzeitig aber den Klöppel anzutreiben, so daß das Geläut trotz verminderten Glockenausschlags nicht leidet.

Die Messungen bewiesen, daß sich mit Hilfe dieses Verfahrens Klangschönheit und Lautstärke des Geläutes nicht ändern, daß sich aber die Schwingungen des Turmes erheblich vermindern werden. Pfarrer Güllmann, der die Gemeinde Ratingsee betreut, die zu etwa achtzig Prozent mit der ATH verbunden ist, braucht wegen des Glockenturms also keine Befürchtungen mehr zu hegen.

AUS DINSLAKEN ZU GAST IN HAMBORN

Bürgermeister Lantermann, Stadtdirektor Dr. Koch sowie die Fraktionsvorsitzenden des Rates der Stadt Dinslaken Träger, Metz und Stang besichtigten mit den Ratsherren Klingen, Minkus, Roth und Susen am 24. Juli unsere Hütte. Sie folgten damit einer Einladung von Dipl.-Ing. Stempel (Grundstücksabteilung), nachdem sie bereits kürzlich das Werk Dinslaken der Thyssen Industrie hatten kennenlernen können. Werks-

direktor Dr. Heischkeil gab den Gästen einen sehr instruktiven Überblick über das Werden der ATH sowie über die Hamborner und Beckerwerther Betriebe, die sie dann kennenlernten. Zuvor sahen sie noch den Film der Thyssen Industrie „Bauen mit Profil“. Bei ihrem anschließenden Rundgang besichtigten sie die Hochofenanlage und in Beckerwerth außer dem Oxygen-Stahlwerk und der Breitbandstraße mit großem Interesse auch eines unserer modernen Belegschaftshäuser



Lernen für die Welt von morgen

Ausbilder erweitern ihre Kenntnisse Erfahrungsaustausch mit Salzgitter

Für die Ausbildung und Förderung der Ausbilder wird bei der ATH viel getan. Neben dem Besuch von Ausbilderseminaren und Fachlehrgängen, zum Beispiel in der Elektronik und der Hydraulik, stehen regelmäßige Ausbildungs-Besprechungen über fachliche Themen und pädagogische Fragen sowie der Besuch von Ausbildungsstätten anderer Stahl-Unternehmen.

Innerhalb dieses Programmes konnten dank des großzügigen Entgegenkommens von Arbeitsdirektor Jungbluth und Ausbildungsleiter Neumann vom Hüttenwerk Salzgitter eine eingehende Besichtigung und ein gezieltes Fachgespräch in und über das neue Ausbildungszentrum in Salzgitter und über Fachfragen geführt werden. An diesem Besuch haben alle Hamborner Ausbilder, vom Meister bis zum Betriebschef teilgenommen, außerdem noch zwei Vertreter des Betriebsrates und ein Mitglied der Jugendvertretung.

Das Ausbildungszentrum von Salzgitter wurde 1966 fertiggestellt. Es umfaßt eine große Werkstatthalle von 100 zu 42 Meter, eine angebaute Schmiede, zweckmäßig zugeordnete Umkleide- und Waschräume, einen Speisesaal mit Küche sowie Unterrichts- und Verwaltungsräume für 600 bis 700 Lehrlinge.

Im ersten Teil der Information haben sich unsere Ausbilder fachgruppenweise fast eine Stunde mit den Fachexperten des Gastgebers über methodische und praktische Fragen der Ausbildung vor Ort auseinandergesetzt. Danach gingen die Fachgruppen auch durch alle übrigen Abteilungen, um einen Gesamtüberblick zu erhalten. Nach dem Mittagessen wurden in der Gemeinschaft der Ausbilder beider Lehrwerkstätten über eine Stunde lang interessierende Fragen der Ausbildung diskutiert.

Alle Beteiligten äußerten sich sehr zufriedenstellend über diesen Kontakt und die gewonnenen Erkenntnisse. Zum Abschluß dankte Betriebschef Becker dem Gastgeber auch im

Namen von Arbeitsdirektor Doese, der diese Besichtigungsfahrt entscheidend gefördert hat. Herr Becker sprach eine Gegeneinladung zu einem Besuch der Ausbilder von Salzgitter nach Hamborn aus, die sehr freundlich aufgenommen wurde; sie soll im Herbst stattfinden.

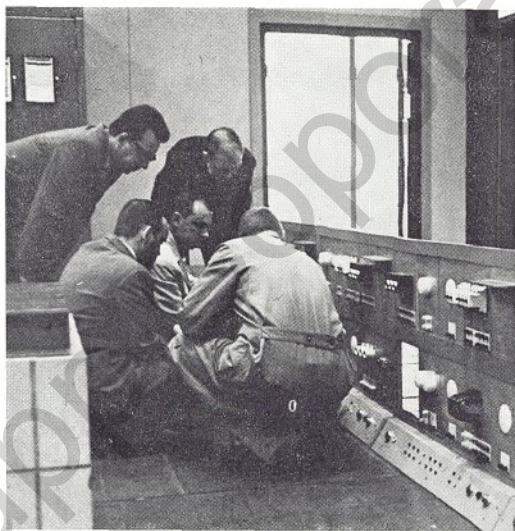
Neue Erkenntnisse gewonnen

Die technischen Ausbildungsleiter unserer Werke Hamborn und Ruhrort konnten weitere neue Erkenntnisse für ihre eigene Tätigkeit und für die Ausbildung der Lehrlinge beim Besuch

UNSERE BILDER ZEIGEN:

Fachgespräche vor Ort in Salzgitter — Oben (von rechts nach links): Ausbilder Linneweber, Brans und Meister Hösel — Mitte: an elektrischen Schalttischen; (von links) die Ausbilder der Elektro-Abteilung Lewandowski, Lurweg, Linneweber und Brans

Unten: Meister Biermann, Schlossermeister der Lehrwerkstatt, läßt sich (links) auf der Dortmunder Ausstellung ein Hydraulik-Lehrmodell vorführen. An Demonstrationsmodellen für elektrische Schaltungen (Mitte) informiert sich Elektro-Meister Hösel der Lehrwerkstatt Hamborn. Drehermeister Arens von der Lehrwerkstatt Hamborn (rechts) bei einem Versuch an einem Hydraulik-Lehrmodell auf der Ausstellung



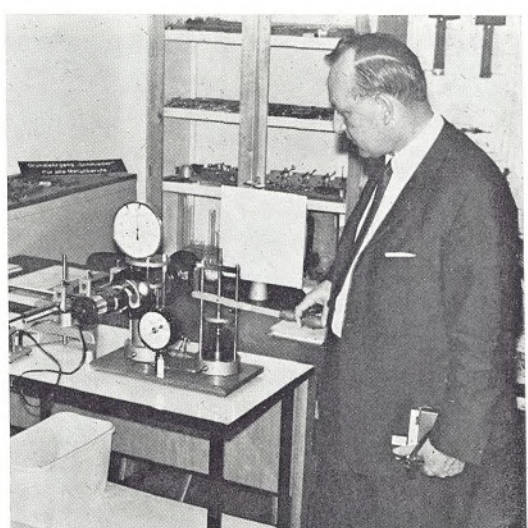
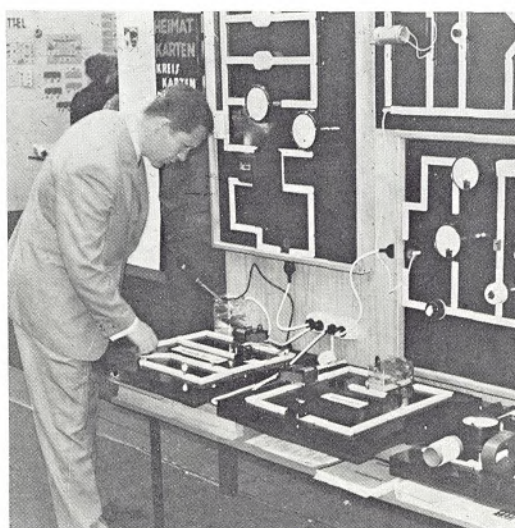
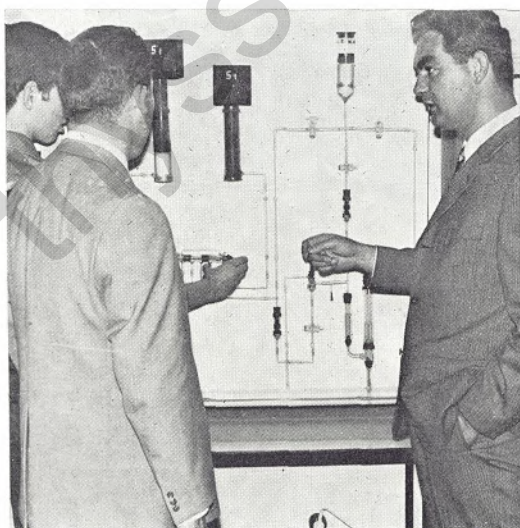
einer Internationalen Schulausstellung in Dortmund gewinnen. An dieser Besichtigung nahmen auch die Meister und ein Teil der Ausbilder teil. In der Dortmunder Westfalenhalle gab die gewerbliche Wirtschaft im Rahmen dieser Ausstellung Mitte Juni einen Überblick über die Ausbildung der Jugendlichen.

Wenn man auch überall lernen kann — und dazu diente dieser Besuch —, so konnten un-

sere Besucher doch feststellen, daß wir in unserem Unternehmen mit unserer Ausbildungskonzeption zu den Vorreitern einer modernen Berufsausbildung gehören. Aber auch allgemeine Erkenntnisse, die unsere eigene Tätigkeit beflügeln, konnten in Dortmund gewonnen werden. So gehen heute immerhin noch 65 Prozent aller Jugendlichen durch eine betriebliche Lehre. Damit ist die Industrie der größte Träger der Berufsausbildung.

Eine hochqualifizierte Ausbildung ist nicht nur für die Lernenden, sondern auch für die Wirtschaft selbst Voraussetzung für die zukünftige Leistungsfähigkeit. Die wirtschaftliche und technische Entwicklung zwingt die Ausbildungsbetriebe direkt, sich dem Prozeß der technischen Expansion anzupassen.

Durch die Ausstellung moderner Ausbildungsmittel kam das bei dieser Leistungsschau klar zum Ausdruck. Die vorbildlichen Unterlagen der Arbeitsstelle für Betriebliche Berufsausbildung, die zu einem großen Teil auch durch die Mitarbeit der Ausbilder unseres Unternehmens erarbeitet worden sind, sowie auch eigenständig geschaffene Hilfsmittel — zum Beispiel aus dem Bereich der Hydraulik, die immer größere Bedeutung gewinnt — zeigen die Anpassungsfähigkeit der Wirtschaft auch in der Berufsausbildung.





Hüttenwerker pumpen reine Sauerlandluft in ihre Lungen

**Erholungsmaßnahmen für kranke
Belegschaftsmitglieder und erkrankte Ehefrauen
der Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb**

Seit dem vergangenen Frühsommer gibt es in den Vormittagsstunden eines jeden dritten Dienstag vor dem Tor 1 des Werkes Ruhrort das gleiche Bild: Eine Gruppe erwartungsvoll gestimmter Frauen und Männer, reisefertig und mit wohlgefüllten Koffern versehen, besteigt einen Autobus, der sie zu einem dreiwöchigen Erholungsurlaub ins Sauerland fährt.

Für diese Erholungsmaßnahmen hatten sich die Betriebsräte des Werkes Ruhrort und des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb schon längere Zeit eingesetzt. Inzwischen läuft diese Aktion zur vollsten Zufriedenheit aller Teilnehmer bereits im zweiten Jahr. Davon konnten sich bei einer Besichtigungsfahrt kürzlich Hüttendirektor Schmidt, Direktor Bonin sowie einige Betriebsratsmitglieder überzeugen. Sie trafen sowohl in Wenholthausen als auch in Eslohe, den beiden „ATH-Orten“, nur zufriedene Gesichter an.

Um es vorweg zu sagen: Es geht hier nicht etwa um einen zusätzlichen Urlaub, den derjenige antreten kann, der „gute Beziehungen“ hat. Im Gegenteil — es handelt sich um eine ärztlich befürwortete Sozialmaßnahme für die Belegschaft. Teilnehmen an diesen Erholungsmaßnahmen können kranke Belegschaftsmitglieder, die eine Bescheinigung des Vertrauensarztes vorlegen, und außerdem auch kranke Ehefrauen von Belegschaftsmitgliedern, wenn sie ein entsprechendes ärztliches Attest vorweisen können. Für die Ehefrauen, die allerdings nicht berufstätig sein dürfen, stehen rund zwanzig Plätze in drei Pensionen in dem kleinen Ort Wenholthausen zur Verfügung, für die Männer zehn Plätze im „Haus Hubertus“ in Eslohe. Die An-

meldung erfolgt beim Betriebsrat des Werkes Ruhrort bzw. des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb. Zuständig sind die Betriebsratsmitglieder Gottschlich (Ruhrort) und Blohsey (Hüttenbetrieb).



Als die kleine Gruppe der Besucher am 21. Juli morgens kurz nach neun Uhr in der Pension „Wenneruh“ in Wenholthausen unangemeldet ankam, hatten die Frauen unserer Belegschaftsmitglieder gerade ihr Frühstück verzehrt. Da Quartierswirt Nagel ein Bocciaspiel zur Ver-

fügung stellte, forderte zunächst Betriebsratsvorsitzender Hans Mechmann die Damen „zum Kampf“. Die ersten Partien konnte er zwar noch gewinnen, aber schon bald zeigte sich, was richtige Erholung ausmacht: Die Damen blieben meist Sieger.

Diese Tatsache mußte der Vorsitzende des Betriebsrates im Hochofenwerk Hüttenbetrieb, Leo Ziegler, ebenso anerkennen wie seine übrigen Kollegen und schließlich auch Hüttendirektor Schmidt, der mit seinen Würfeln meist weit über das Ziel hinausschoß und das mit seinem „unbändigen rheinischen Temperament“ begründete. Aber nicht nur beim Bocciaspiel ging der Betriebsrat mit gutem Beispiel voran, sondern auch wenig später, als ein Wassertretbecken besucht wurde, an dem die erholungsuchenden Damen häufig zu Gast sind. Die Frauen unserer Belegschaftsmitglieder genierten sich genauso wenig wie die Betriebsräte und stampften durchs wadenhohe Wasser, getreu dem Vorbild des Pfarrers Sebastian Kneipp. Kommentar eines interessierten Beobachters: „Glücklicherweise steht den Betriebsräten das Wasser noch nicht bis zum Hals!“



Weiter ging dann die Fahrt, zunächst zu den ebenfalls von Frauen unserer Belegschaftsmitglieder bewohnten Pensionen „Wennetal“ und „Lenze“ in Wenholthausen. Übereinstimmendes Urteil der Gäste: „Wir fühlen uns hier unbeschreiblich wohl!“ Das darf man uneingeschränkt glauben, wenn man an die landschaftlich reizvolle Umgebung denkt, inmitten herrlicher Buchen- und Fichtenwäldchen, eingerahmt von massiven bis fast 500 Meter ansteigenden Bergen. Allein schon die klare Luft muß hier zur Gesundung beitragen, hinzu kommen die ausgedehnten Spaziergänge, die sich im Laufe der drei Wochen Aufenthalt vielfach bereits zu ansehnlichen Wanderungen ausweiten.

Einige Kilometer weiter befindet sich der Ort Eslohe, mitten im Naturpark Homert gelegen. Hier werden jeweils zehn kranke Belegschaftsmitglieder des Werkes Ruhrort und des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb betreut. Sie sind nicht minder begeistert. Das schließt sowohl die Verpflegung und die Unterkunft als auch den Ort und seine Umgebung ein.

Was für Wenholthausen und seine Umgebung gilt, trifft auch für Eslohe zu. Ungezählte Wan-



ZU DEN BILDERN:

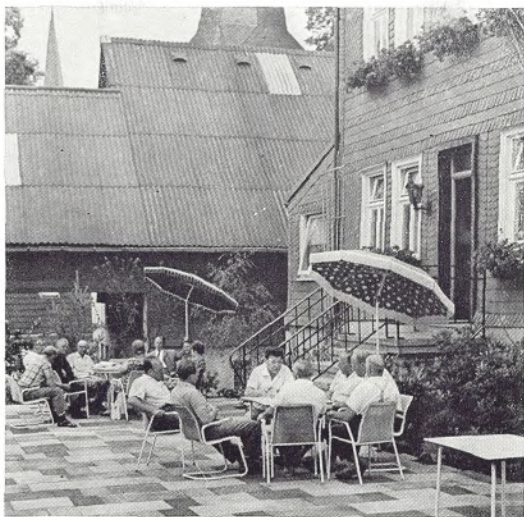
Oben: Ein Blick auf die idyllisch gelegene Pension „Wennetal“ — Mitte: In der Nähe der Pension „Lenze“ trafen die Ruhrorter Besucher eine Gruppe von Spaziergängerinnen — Unten: Hüttendirektor Schmidt beim Bocciaspiel im Garten der Pension „Wenneruh“; Besucher und weibliche Erholungsuchende schauen interessiert zu





DIE BILDER ZEIGEN:

Links: Keine Angst vor kaltem Wasser zeigen neben einigen Frauen auch zweiter Betriebsratsvorsitzender Michel Schwarz (rechts) und Betriebsratsmitglied Karl Gottschlich — Mitte: Ruhestunde auf der Terrasse des Quartiers in Eslohe — Rechts: Der Besuch aus Ruhrort verabschiedet sich in Eslohe. Hüttendirektor Schmidt macht den Anfang, während Betriebsratsvorsitzender Leo Ziegler (rechts) mahnend auf seine Uhr blickt; zwischen ihnen Betriebsratsvorsitzender Hans Meckmann und (halb verdeckt) Betriebsratsmitglied Walter Blohsey



Diese zusätzliche Arbeit hat sich schon ausgezahlt, auch wenn ein solches Ergebnis nicht meßbar oder statistisch genau erfassbar ist. Immerhin zeigen zahlreiche frohe Karten Grüße aus Wenholthausen und Eslohe sowie eine



Reihe begeisterter und dankbarer Briefe, daß die Teilnehmer selbst überaus zufrieden sind.

Und während dieser Bericht geschrieben wurde, traf bei der Werkzeitung ein langes Gedicht eines Belegschaftsmitgliedes, des Ruhrorter Wachmanns Karl Leven, ein, das leider wegen seiner Länge nicht abgedruckt werden kann. Immerhin — und das dürfte wohl für alle gelten, die in einem der beiden Sauerlandorte weilten — gipfelt das Gedicht in dem Wunsch, im nächsten Jahr wieder in Eslohe sein zu können.

Allerdings ist dieser Wunsch zweischneidig; denn es wurde bereits gesagt, daß ein solcher Erholungsurlaub nur für kranke Belegschaftsmitglieder gilt. Und eine neue Krankheit wollen wir Karl Leven nun doch nicht wünschen. Mit Sicherheit aber wird mancher, der einmal dort gewesen ist, einen seiner nächsten Urlaube wieder im Sauerland verbringen wollen. Und das sei allen herzlich gegönnt. R. D.

Arbeitsplatz für Lehrlinge in Ruhrort neu gestaltet

Wenn am 1. September 81 neue gewerbliche Lehrlinge in unserer Ruhrorter Lehrwerkstatt ihre Arbeit aufnehmen, hat sich das Bild gegenüber früher ganz erheblich gewandelt. Durch Organisationsmaßnahmen und durch Umgestaltung der einzelnen Arbeitsplätze wurde erreicht, daß die jeweiligen Ausbilder einen engeren Kontakt mit ihrer Gruppe haben. Sicherlich wird sich das auf die Dauer auch auf den Ausbildungserfolg auswirken.

Als die Ruhrorter Lehrwerkstatt in ihrer jetzigen Form in Betrieb ging, war jede Ausbildungsgruppe etwa 32 Lehrlinge stark. Inzwischen konnte diese Zahl auf 18 bis 20 gesenkt werden. Hier ist es ähnlich wie in einer Schulklasse: Je kleiner die lernenden und auszubildenden Gruppen sind, desto größer ist der Ausbildungseffekt. Die Vergangenheit hat auch in Ruhrort gezeigt, daß die steigende Ausbildungs-

leistung zu einem erheblichen Teil auf die Senkung der Gruppenstärke zurückzuführen ist.

Bisher waren in Ruhrort — wie übrigens in vielen anderen Lehrwerkstätten — die Arbeitsplätze so angeordnet, daß sich die Lehrlinge immer gegenüberstanden. Das hatte den Nachteil, daß der jeweilige Ausbilder von seinem Platz aus nur die Arbeit einer Hälfte seiner Lehrlingsgruppe überblicken konnte, während ihm die andere Hälfte den Rücken zukehrte. Nunmehr sind jedoch die Werkbänke so angeordnet, daß der Ausbilder alle Jungen von vorne sieht. Auch sind die inzwischen überflüssig gewordenen und den Überblick störenden Aufbauten an den Werkbänken entfernt. Dadurch ist ein besserer und intensiverer Kontakt vorhanden, so daß bei Unklarheiten schneller geholfen werden kann. Der Ausbilder kann also Unsicherheiten bei den Jungen schon im Entstehen entdecken und rechtzeitig Hilfestellung leisten.

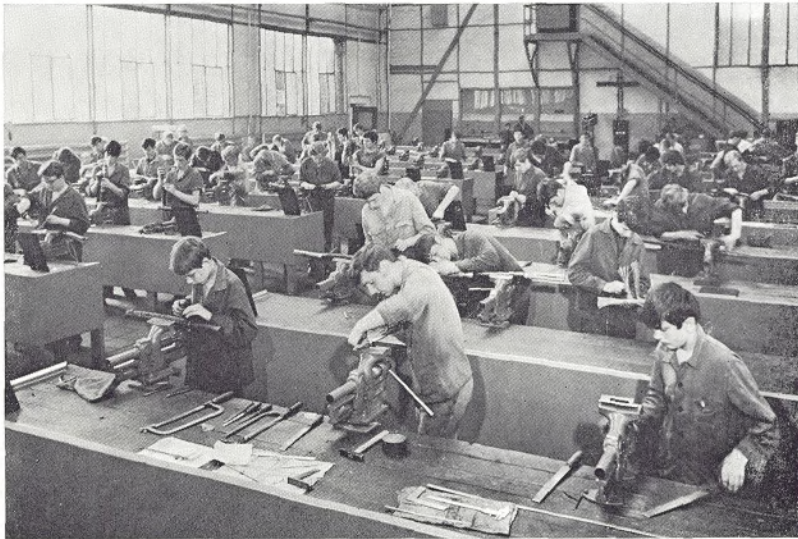
Gerade die letzten beiden Umstände, so glaubt Ing. Koch als Leiter der Lehrwerkstatt, können wesentlich dazu beitragen, den Erfolg der Ausbildung noch weiter zu heben. In der Vergangenheit sind, nicht zuletzt bedingt durch die fortschreitende Technik, die Anforderungen bei den Facharbeiterprüfungen immer höher ge-

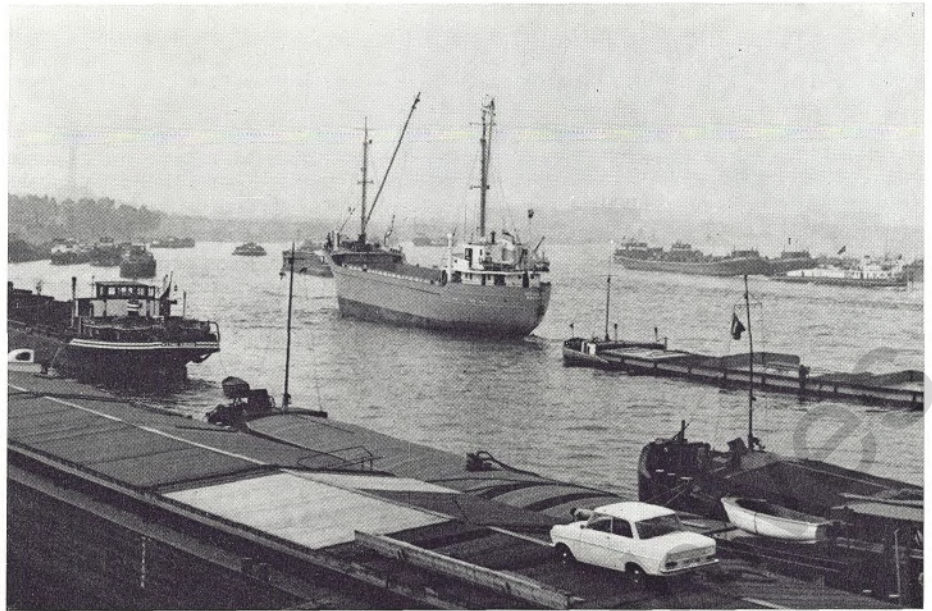
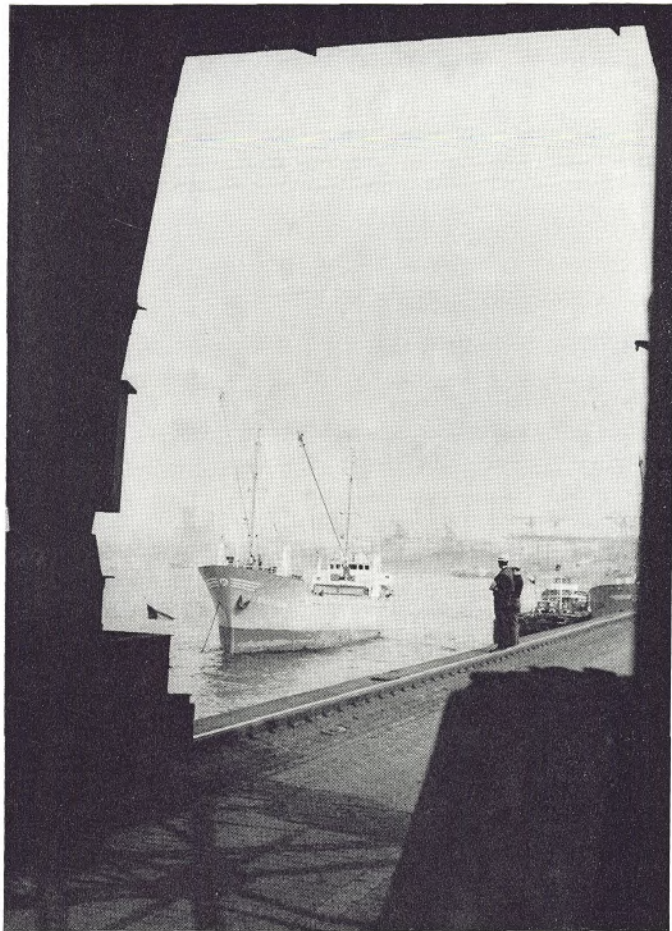
schaubt worden. Oftmals waren jedoch die Voraussetzungen beim Beginn der Lehrzeit — also die Kenntnisse in den reinen Grundwissensgebieten — relativ niedrig. Zum Teil sind diese Tatsachen auf den Lehrermangel in den Grundschulen zurückzuführen. Um dennoch zu befriedigenden bis guten oder gar noch besseren Leistungen zu kommen, mußte man bestrebt sein, die Ausbildung selbst zu intensivieren. Das erhofft man unter anderem mit der Umstellung der Werkbänke zu erreichen.

Im übrigen bedingten diese inneren Um- und Neugestaltungen keine entscheidenden Mehrkosten, da alle Arbeiten in der Lehrwerkstatt selbst ausgeführt wurden, gewissermaßen als Teil des Ausbildungsprogramms. Ein heller Anstrich sowohl der Werkbänke als auch der Lehrwerkstatt vervollständigen das inzwischen freundlicher gewordene Bild.

DIE BILDER:

Die Gegenüberstellung der beiden Fotos aus der Ruhrorter Lehrwerkstatt läßt die Vorteile der neuen Anordnung deutlich erkennen: Auf dem linken Bild sind die Arbeitsplätze noch mit Einzelplatzbeleuchtung versehen, was den Überblick sehr erschwerte; das rechte Foto zeigt die neue Anordnung an den umgestalteten Arbeitstischen





Thyssen-Warmbandcoils reisen von Schwelgern im Seeschiff direkt nach Finnland

Neue MS „Stella Maris“ übernahm in Schwelgern ihre erste Ladung nach der Jungferreise

Ein kleines festliches Ereignis gab es am 28. Juli auf der Rheinreele unseres Werkshafens Schwelgern. Das 800-Tonnen-Seeschiff „Stella Maris“ aus Haren/Ems übernahm hier nach seiner Jungferreise die erste Ladung — 800 Tonnen Warmbandcoils für Finnland. Kapitän Hanses wurde aus diesem Anlaß im Hafen Schwelgern herzlich beglückwünscht.

Vertreter der Thyssen-Verkehr GmbH. mit ihrem Geschäftsführer, Direktor Neumann, und der Rhein-Maas- und See-Schiffahrtskontor GmbH. begaben sich vor Beginn des Ladens an Bord. Sie gratulierten Kapitän Bernd Hanses zu seinem neuen Schiff und wünschten ihm vor allen Dingen immer drei Zoll Wasser unter dem Kiel. Der Kapitän, kein Neuling auf dem Rhein und in Schwelgern, freute sich sichtlich über diesen überraschenden Glückwunsch.

Für die Männer des Hafens an Land war es ein schönes Erlebnis, als die neue „Stella Maris“ am 28. Juli im morgendlichen Sonnenschein im Strom vor Schwelgern vor Anker ging und dann am Kai festmachte. Das Schiff, 800 Tonnen groß, ersetzt ein älteres Seeschiff von 470 Tonnen, das jetzt unter dem Namen „Beate R“ fährt. Die MS „Stella Maris“ ist ein Shelterdecker; das heißt, sie besitzt keine Zwischendecks, was für die Beladung oft sehr vorteilhaft ist. Das Schiff wurde in Leer/Ostfriesland gebaut und erfüllte auf ihrer am 28. Juni begonnenen Probefahrt nach Skandinavien alle Erwartungen, die Schiffs-eigner und Werft in es gesetzt hatten.

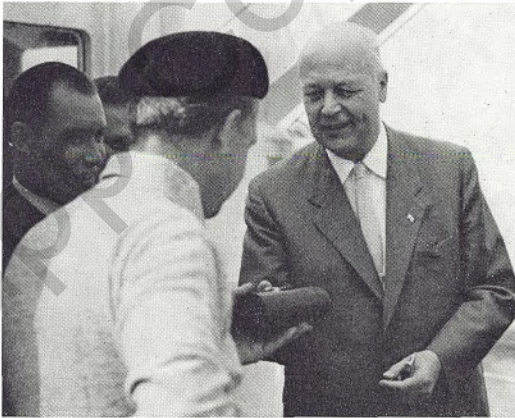


Mit diesem Neubau mit fast 62 Meter Länge und knapp zehn Meter Breite setzt die Schifferfamilie Hanses, die in Haren an der Ems beheimatet ist, eine jahrzehntelange Tradition fort. Schon die Eltern des Kapitäns der „Stella Maris“ waren vor dem letzten Weltkrieg auf dem Rhein weit stromauf bekannt. Fragt man Kapitän Bernd Hanses nach seiner Kinderzeit und seinen Berufsjahren, so meint er verschmitzt lächelnd: „Ich war vier Wochen alt, da ging meine Mutter mit mir wieder zu meinem Vater an Bord. Als es für mich Zeit wurde, in die Schule zu gehen, nahm ich praktisch Urlaub von meinen Eltern. Aber nach der Schulzeit ging's sofort wieder aufs Schiff.“

Nach dem Kriege gehörten die Hanses zu den ersten Harener Schiffseignern, die den Rhein-See-Verkehr wieder aufnehmen konnten. Bernd Hanses war damals Mitglied der Besatzung von MS „Elternsegen“, das seinem Vater gehörte und von ihm auch geführt wurde. Später begegneten sich der Vater und seine beiden Söhne, seit diese selbst Schiffe führten, nur noch in unregelmäßigen Zeitabständen auf dem Rhein oder auf einem der damals wegen der Minengefahr vorgeschriebenen Zwangswege auf See. Während Bernd Hanses die 470 Tonnen große

alte „Stella Maris“ führte, war sein Bruder Kapitän auf der 680 Tonnen großen „Stella“, aus der inzwischen eine „Stella H“ geworden ist.

Wie in den skandinavischen Häfen, so kennen sich die Gebrüder Hanses auch in vielen Rheinhäfen bis hinauf nach Stuttgart gut aus. Im Werkshafen Schwelgern gehören sie zu den



alten Bekannten unserer Verkehrsabteilung, der Kranführer und des Pächters im Schifferheim.

Leider ist den Fahrensleuten auf diesen modernen Seeschiffen heute eine gewisse Beschaulichkeit verlorengegangen, die früher mit der Fahrt auf ihnen verbunden war. Schritt für Schritt haben auch sie sich dem technischen Fortschritt anpassen müssen. Radar und UKW-Funk sind selbst auf diesen kleinen Schiffen selbstverständlich und unerlässlich. Die neue „Stella Maris“ verfügt darüber hinaus über einen Kreiselkompaß, der sich unabhängig von magnetischen Einflüssen immer parallel der Erdachse in Nord-Süd-Richtung einstellt.

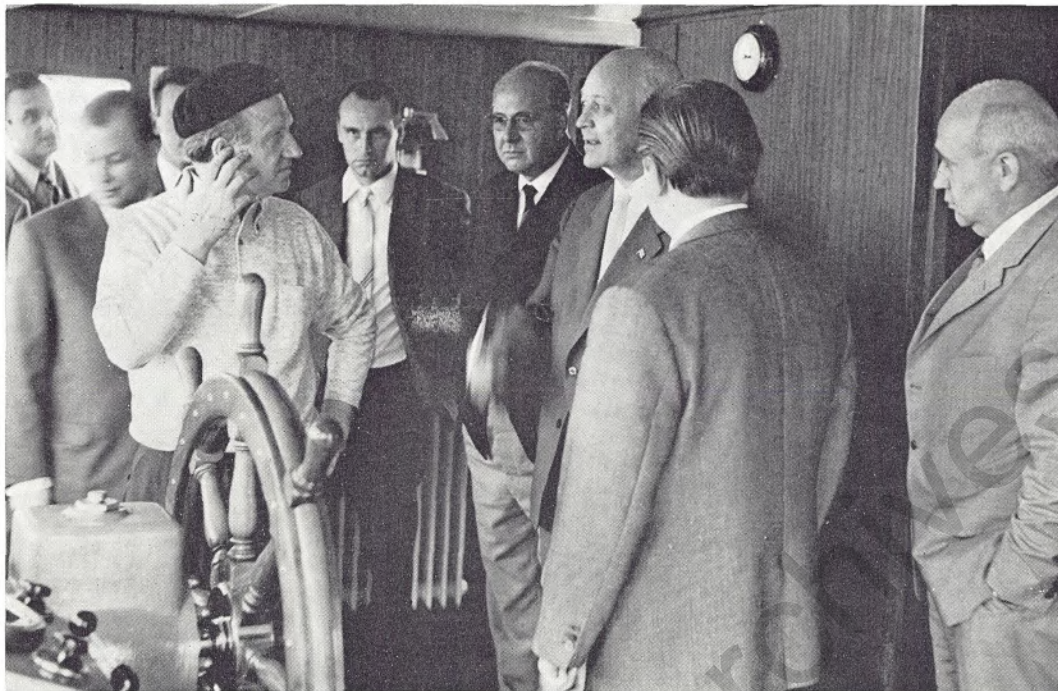


Mit diesen und manchen anderen technischen Neuerungen kennt sich der vielgeprüfte Kapitän jedoch gut aus. Um ein solches Seeschiff fahren zu können, mußte er einmal sein nautisches Patent A 3 ablegen, ferner ein Maschinenpatent, ein Funkpatent und — da er den Rhein ohne Lotsen befährt — das Rhein-Patent. Die Besatzung besteht aus fünf Mann, von denen natürlich der Steuermann die rechte Hand des Kapitäns ist. Auf dem Seeturn gibt es für die



ZU DEN BILDERN:

Linke Seite oben: MS „Stella Maris“ auf dem Rhein vor Schwelgern — Mitte und unten: Direktor Neumann, der mit weiteren Vertretern der Thyssen-Verkehr GmbH zur Begrüßung an Bord ging, überreichte Kapitän Hanes ein Fernglas als Geschenk für sein neues Schiff
Rechte Seite: Die Gäste mit Kapitän Hanes im Ruderhaus



Männer der „Stella Maris“ jeweils sechs Stunden Dienst und sechs Stunden Ruhe.

Ladungen aus Thyssen-Erzeugnissen sind für Kapitän Hanes auch in der Vergangenheit keine Seltenheit gewesen. Er betrachtete es als ein gutes Omen, daß er mit seiner neuen „Stella Maris“ auf der ersten Reise nach der Jungfernfahrt wiederum mit Produkten der ATH auslaufen konnte. Schwelgern verließ er am 29. Juli mit 800 Tonnen Warmbreitband-Coils. Von einem 800 PS starken Schiffsdiesel getrieben brachte das Schiff seine Ladung mit einer Geschwindigkeit von elf Seemeilen (gleich 20,4 Kilometer) in der Stunde nach Hangö, dem an der Südwestspitze Finnlands gelegenen Hafen. gm

RUND UM DEN Weißdorn

Vor hundert Jahren:

Als Balbina Thyssen Désiré Bicheroux heiratete

Aus den Anfängen der Duisburger Stahlindustrie

Am 1. September 1867 ließ sich August Thyssen als Teilhaber der Firma Thyssen, Fossoul & Co. zum ersten Male in Duisburg nieder. Die Werkzeitung hat dieses hundertjährige Ereignis zum Anlaß genommen, um durch die Leiterin unseres Werksarchivs, Dr. Gertrud Milkereit, die Spuren verfolgen zu lassen, die August Thyssen nach Duisburg führten.

Man schrieb den 17. Juni 1867, als in der Stadtkirche zu Eschweiler die kaum zwanzig Jahre alte Balbina Thyssen dem um sieben Jahre älteren Désiré Bicheroux die Hand zum Leben reichte. Die Feierlichkeiten waren zu Ende, die Hochzeitsgemeinde setzte sich unter den Klängen der Orgel dem Ausgang zu in Bewegung. Draußen umfing ein strahlend warmer Frühsommertag die Gäste, die mit den Familien Thyssen, Bicheroux, Schlaeger und Kieselstein eine recht ansehnliche Gesellschaft darstellten. Schaulustige hatten sich auf dem Kirchplatz eingefunden, alte Freunde drängten sich heran, um dem Brautpaar Glück zu wünschen und der Braut Lebewohl zu sagen. Denn schon für die nächsten Tage stand die Übersiedlung nach Duisburg bevor.

Balbina, etwas untersetzt wie ihr Bruder August, unternehmungslustig und ganz dem Leben

zugewandt, hatte während der Trauerzeremonie wenig bräutliche Rührung erkennen lassen. Ihre Gedanken gerieten immer wieder nach Duisburg, wo in der Neustraße, die heute Neudorfer Straße heißt, das neue Haus gerade fertig geworden war, das sie und Désiré bald aufnehmen sollte, übrigens nur ein kurzes Stück Weg von dem großen Wohnhaus der Bicheroux an der Mülheimer Chaussee entfernt.

Auch ihr Bruder August, der schon seit einiger Zeit in Duisburg tätig war, erwartete ungeduldig ihre Ankunft, damit er endlich vom Europäischen Hof, wo er sich vorerst einquartiert hatte, zu ihr übersiedeln könnte. Und schließlich harrete ihrer die liebste Freundin, Ernestine Kieselstein, die vor kaum einem Jahr Toussaint Bicheroux als Frau nach Duisburg gefolgt war. Ernestine, auf deren Hochzeit eigentlich all das begonnen hatte, was heute Ereignis war, konnte nicht dabei sein. Ihre bevorstehende Niederkunft hatte sie von der umständlichen Reise abgehalten.

Als im Oktober des vergangenen Jahres die jungen Leute auf ihrer Hochzeit getanzt hatten,

waren Balbina und Désiré sich sehr rasch einig geworden. August Thyssen jedoch, weniger zum Tanzen aufgelegt, hatte zwar keine Braut gefunden, dafür aber die Gelegenheit wahrgenommen, um mit den Brüdern Bicheroux den Plan des gemeinsamen Walzwerks zu realisieren, das in wenigen Monaten mit der Produktion beginnen sollte.



Doch im Grunde hatte all das schon im Jahre 1840 seinen Anfang genommen, damals, als der wallonische Zimmermann Jacques-François Bicheroux aus Jemeppe, der sich jetzt nur noch Franz nannte, als Vierzigjähriger mit Frau und neun Kindern nach Eschweiler gekommen war. Désiré, der Jüngste, dessen Hochzeit mit Balbina Thyssen die Familie heute feierte, war gerade ein Jahr alt gewesen — Toussaint, der älteste Sohn nach drei Töchtern, dreizehn Jahre. Obwohl die Familie inzwischen längst nach Duisburg weitergewandert war, nahm man nach wie vor jede Gelegenheit wahr, die nach Eschweiler führte. So war Franz Bicheroux auch heute wieder zusammen mit seiner Frau Marie gekommen.

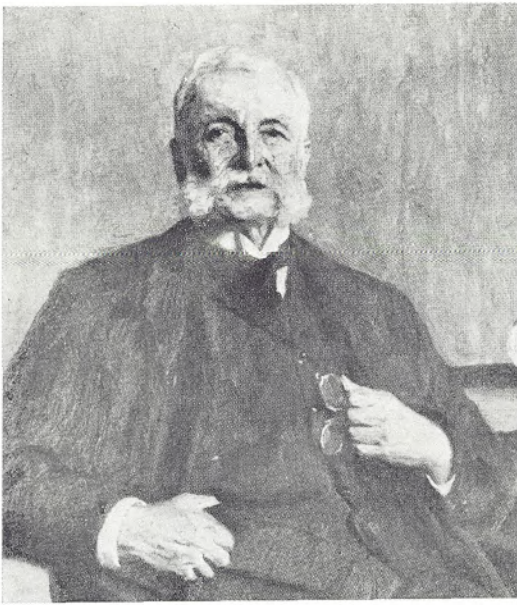
Sehen wir uns diesen Franz ein wenig an, wie er sich, mit seinen 67 Jahren noch ungemein rüstig, zusammen mit Marie hinter den Eltern der Braut in den Hochzeitszug einreichte. Bis er vorm Haus der Brauteltern anlangte, konnte er manchen Gruß erwidern. Man hatte den tüchtigen Zimmermann zu Eschweiler bis heute nicht vergessen und trug es ihm nicht nach, daß er sich nie recht mit der deutschen Sprache anfreunden mochte. Noch jetzt sprach man übrigens im Familienkreis nur Französisch. Dennoch, in diesem deutsch-belgischen Grenzraum Eschweiler hatte man sich bald heimisch gefühlt —, im Gegensatz zu Duisburg, wo man immer Ausländer blieb. Die Heiraten von drei Kindern in Eschweiler Bürgerfamilien hatten das ihre dazu beigetragen.

1840 also hatte der belgische Ingenieur und Industrielle Télémaque Michiels den Zimmermann Bicheroux aus Jemeppe nach Eschweiler mitgebracht, als er das Walzwerk T. Michiels & Co. gründete, um mit belgischem Roheisen in das sich anbahnende große deutsche Schienengeschäft einzusteigen. Franz Bicheroux oblag dabei als Zimmermann und Werkführer der Bau der Werkshallen. Sie wurden zum größten Teil als massive Holzbauten errichtet; noch vereinigte der Zimmermann die Funktion des Architekten und Baumeisters in einer Person.

Der rasche Ausbau des Werkes brachte in den nächsten Jahren Arbeit in Hülle und Fülle und dabei hatte Toussaint, gleich dem Vater, seine Arbeit auf dem neuen Werk gefunden. Seine Intelligenz und erfinderische Begabung ließen ihn schnell vorankommen. Als Michiels 1851 ein neues Walzwerk, die Keimzelle der Maxi-



BALBINA BICHEROUX, geb. Thyssen (1846 — 1935), die Schwester August Thyssens, in ihrem 60. Lebensjahr



ZU DEN BILDERN:

Rechts: Toussaint Bicheroux (1827–1897), links: Lambert Bicheroux (1835–1911), mit denen August Thyssen — durch die Heirat seiner Schwester Balbina mit Désiré Bicheroux verschwägert — 1867 in Neudorf das Puddel- und Walzwerk Thyssen, Fossoul & Co. gründete



milianshütte, bei Amberg in der Oberpfalz errichtete, nahm er den jungen Toussaint mit, der sich bei dieser Gelegenheit die ersten Sporen verdiente. Und als das Eschweiler Unternehmen, mittlerweile in das größere des „Phoenix, Anonyme Gesellschaft für Bergbau- und Hüttenbetrieb“ eingebracht, im Jahre 1853 den größten Teil der Produktion nach Laar bei Duisburg verlegte, folgte ihm Franz Bicheroux wiederum mit seiner ganzen Familie.



Die Übersiedlung nach Duisburg brachte schon nach zwei Jahren die Trennung vom alten Unternehmen und das Risiko des selbständigen Unternehmers. Die Triebkräfte zu diesem bedeutungsvollen Entschluß waren Toussaint und der Schwiegersohn Henry Marcotty gewesen, der Franz' älteste Tochter zur Frau hatte.

Man konnte zu günstigen Preisen ein ausreichendes Grundstück auf dem Hochfeld erwerben, in unmittelbarer Nähe der Niederrheinischen Hütte, die 1851 ihren Hochofenbetrieb eröffnet hatte. Wenig ab war gerade dem Hochofenwerk Vulkan, unterstützt durch holländische Geldgeber, der Start gelungen. Und wenige Monate nach dem eigenen Produktionsbeginn ließ sich im Dezember 1855 der Deutsch-Holländische Actien-Verein für Hüttenbetrieb und Bergbau, die Johannishütte, ganz in der Nähe nieder.

Zusammen mit der schon bestehenden Borussia-Eisenhütte war in wenigen Jahren auf dem Hochfeld die erste Keimzelle der Duisburger Eisenindustrie entstanden.

Der Standort war vielversprechend: Vor der Tür die große Wasserstraße des Rheins, über die man vorwiegend belgisches Roheisen zu günstigen Preisen heranschaffen konnte, wenige hundert Meter entfernt die Zeche „Medio-Rhein“, von der man in Bälde Kohlenlieferungen erwartete. Außerdem gab die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft bereits Aktien für die Linienführung von Dortmund über Witten — Bochum — Steele — Essen — Mülheim aus, die Verbindung der modernen Tiefbauzechen nördlich der Ruhr mit dem Rhein schien greifbar nahegerückt. Gleichzeitig sollte eine weitere Zweigbahn vom Hauptbahnhof Duisburg den Bahnananschluß zum Hochfeld herstellen.



Die künftige Belieferung mit Roheisen und Kohle schien also unter günstigsten Bedingungen gesichert. Im Augenblick jedoch mußten die Kohlen vom Duisburger Hafen am Schwanentor oder vom Hauptbahnhof noch mit Pferdewagen und Ochsenkarren herangeschafft werden. Das war mühsam genug, wenn man bedenkt, daß nicht einmal eine ausgebaute Landstraße von der Stadt zum Hochfeld existierte und die Wagen bei Regenwetter oder Schneeschmelze auf dem Werthäuser Weg oft genug stecken blieben. Der neue Puddel- und Walzbetrieb von Bicheroux, Marcotty & Co. war nicht eben groß; doch er bot mit seinen vier Dampfkesseln, den beiden Dampfmaschinen zum Betrieb der Walzenstraßen, mit vier Puddelöfen neben drei Schweiß-

öfen und einem Dampfhammer immerhin 120 Arbeitern Lohn und Brot. Toussaint Bicheroux, der die technische Leitung in der Hand hatte, entschied sich für die Herstellung vorwiegend von Blechen für den Dampfkessel- und Maschinenbau sowie Stabeisen für den Brückenbau.

Dann kam unversehens alles ganz anders, als man geplant hatte. Die Wirtschaftskrise seit 1858 drohte das junge Unternehmen noch mitten im Aufbau zu ersticken. Die Produktion fiel von 70 000 Zentner im Jahre 1857 auf 48 000 Zentner im folgenden und erreichte mit 29 000 Zentner ihren Tiefstand. Von den 130 Arbeitern konnten nur 62 gehalten werden.

Aber die Krise wirkte trotz allem reinigend: Die Zeche Medio-Rhein mußte zwar die Pforten endgültig schließen, auch der Vulkan war der Krise nicht gewachsen. Die Hütten jedoch, die überlebten, hatten gelernt, produktiver und rationeller zu arbeiten. Das Unternehmen von Bicheroux-Marcotty war als einziges Walzwerk im Duisburger Bezirk geblieben. Nachdem der Sturm vorüber war, erreichte man 1863 mit der alten Arbeiterzahl auch die alte Produktion wieder.



Das Jahr 1862 brachte lebenswichtige und zukunftsweisende verkehrstechnische Entscheidungen. Die Kohlenstrecke von Dortmund langte endlich in Duisburg an, die Zweigbahn zum Hochfeld nahm den Betrieb auf und der Werthäuser Weg wurde zur festen Landstraße ausgebaut. Duisburg entwickelte sich nach der Krise unversehens zum verkehrstechnischen Knotenpunkt für Schienen- und Wasserwege. Der Umschlagverkehr wurde endgültig die Hauptschlagader der Stadt.

Das Hochfeld erwies sich dennoch als ungünstiger Standort für ein reines Walzwerk. Die Kurzstrecken- und Umladetarife der Eisenbahn belasteten die Anfuhr der Kohle und Abfuhr der Fertigwaren innerhalb des Stadtbezirks zu sehr. Der Konkurrenzkampf der sich heftig befehdenden beiden Eisenbahngesellschaften führte



schließlich dazu, daß die eine sich weigerte, Umschlaggüter der anderen zu übernehmen. Was half die Zweigbahn letzten Endes, wenn man gezwungen war, die Stochkohle bei den Zechen der Bergisch-Märkischen unter ungünstigen Bedingungen einzukaufen.

Toussaint, nicht willens zu warten, bis der preussische Staat in das Tarif-Durcheinander Ordnung brachte, löste sich vom Hochfeld, wo man lange genug ein Kolonisten-Dasein geführt hatte.

Der Zufall spielte mit. Heinrich Schläeger, mit Elisabeth Bicheroux verheiratet, war sein Gastwirtsgewerbe in Eschweiler leid. Es zog ihn hinter der abwandernden Industrie her zum aufstrebenden Ruhrgebiet. Gemeinsam mit ihm konnte man ausgedehnte Grundstücke unmittelbar hinter dem Bahnhof in Neudorf erwerben. Das Terrain erstreckte sich über dreißig Morgen bis etwa zum Hundschenbunscher Weg. An der Mülheimer Chaussee entstand ein geräumiges Wohnhaus, in dem die Groß-Familie mit Werkführer und Gesinde reichlich Platz fand. Wie auf dem Hochfeld, so führte auch jetzt der kleine, französisch sprechende, katholische Kreis

DIE STADT DUISBURG VOR HUNDERT JAHREN

Die Karte, aufgestellt durch Stadtbaumeister Chr. Roudolf, zeigt Duisburg und seine Industrie kurz nach 1865. Das Walzwerk, das Franz Bicheroux gemeinsam mit seinem Sohn Toussaint und seinem Schwiegersohn Henry Marcotty zunächst auf dem Hochfeld unmittelbar am Rhein gründete, lag zwischen der Eisenhütte Vul-



kan, der Kupferhütte und einer Fabrik für feuerfeste Produkte auf der stromab gelegenen Seite sowie der Johannishütte und der Niederrheinischen Eisenhütte weiter stromauf. Das neue Puddel- und Walzwerk, das dann Aug. Thyssen gemeinsam mit seinen Schwägern in Duisburg-Neudorf 1867 gründete, die Firma Thyssen, Fossoul & Co., war dem Bahnhof der Bergisch-Märkischen und der Köln-Mindener Eisenbahn unmittelbar benachbart. Die Karte, in der beide Betriebe jeweils mit „Walzwerk“ bezeichnet sind, zeigt außerdem links die Ruhr mit dem in der Ruhraue abzweigenden Ruhrkanal, an dem u. a. eine Sodafabrik, mehrere Sägmühlen und die Friedrich-Wilhelm-Eisenhütte sowie die Zeche Medio-Rhein lagen; am Rhein die Werthäuser Fähre etwa in Höhe der heutigen Brücke von Duisburg nach Rheinhausen (mit Erlaubnis des Stadtarchivs Duisburg)

sein Eigenleben im reformierten Duisburg. Die Beziehungen zu den Familien der Stadt fielen kaum ins Gewicht.

Von Marcotty trennte man sich mit der Gründung des neuen Unternehmens in aller Freundschaft. Das neue Walzwerk erhielt den Namen Franz Bicheroux Söhne. In die Geschäftsführung teilten sich nun die drei Brüder, und zwar Toussaint als Techniker und Altester neben den beiden Kaufleuten Lambert und Désiré. Franz Bicheroux zog sich zurück.

Die Produktion wurde mit sechs Puddelöfen, einer Luppenstraße und den entsprechenden Fertigstraßen auf Qualitätsbleche für den Schiffs- und Kesselbau abgestimmt. Der neue Start im Juli 1865 stand unter günstigeren Bedingungen als damals auf dem Hochfeld. Die Konjunktur hielt an; und als sich bald neue Geldquellen eröffneten, konnte man schon ein Jahr später daran denken, den Bau eines zweiten Walzwerkes auf dem gleichen Gelände in Angriff zu nehmen. Seine Eröffnung stand nun, da die Familie Balbina und Désirés Hochzeit feierte, unmittelbar bevor. Man gab ihm die Rechtsform einer Kommanditgesellschaft und firmierte Thyssen, Fossoul u. Co.

Der Kreis der Beteiligten hatte sich wesentlich erweitert. Neben die Bicheroux und Heinrich Schläger, denen Grund und Boden gehörte, traten als persönlich haftende Gesellschafter August Thyssen und Noël Fossoul. Beide hatten jeweils 8000 Taler Kapitaleinlage geleistet. Weiterhin schossen Peter Peters aus Eschweiler, der Schwager von Heinrich Schläger, und dessen Freund Michael Lambotte jeweils 4000 Taler zu, so daß sich also die beiden „Geschäftsführer“ mit sechs Kommanditisten einigen mußten.

August Thyssen übernahm die kaufmännische, Noël Fossoul die technische Leitung des neuen Unternehmens. In seiner Ausstattung und dem Produktionsprogramm schloß es sich eng an das Neudorfer Schwesterwerk an. Der Schwerpunkt lag auf Universal- und Bandeisen, das vorwiegend für Röhren weiterverarbeitet wurde. So schuf man ein auf breiter Basis aufbauendes Produktionsprogramm. Im September 1867 konnte man mit der Erzeugung beginnen. Im ersten vollen Geschäftsjahr verließen rd. 70 000 Zentner Walzwerkzeugnisse das Werk, davon 30 000 Zentner Bandeisen, 20 000 Zentner Stabeisen und ebensoviel Winkelleisen. Wie im Schwesterwerk wurden auch hier 130 Mann beschäftigt. In den nächsten Jahren wuchs das Gelände mit neuen Betriebsanlagen und dem Bau von Beamten- und Arbeiterwohnungen rasch zu.



Hier also sammelte der gerade 25 Jahre alte August Thyssen inmitten erprobter Walzwerker seine ersten Erfahrungen als Unternehmer; sein um sieben Jahre älterer Freund Fossoul hatte sich schon auf dem Aachener Hütten-Aktienverein in Rothe Erde bei Aachen die Sporen als Walzwerker verdient. Es erwies sich jedoch binnen kurzem, daß gerade das enge Gemeinschaftsleben, wie es bei der Familie Bicheroux üblich war, dem jungen eigenbrödlischen Thyssen auf die Dauer nicht behagen konnte.

Trotz des sich ständig entwickelnden Geschäftsganges löste Thyssen daher im Frühjahr 1871 — sehr zur Überraschung der übrigen Beteiligten — das Vertragsverhältnis und schied zusammen mit Fossoul aus dem Unternehmen aus. Dieser kehrte in seine belgische Heimat Seraing zurück; Thyssen tat sich mit seinem jüngeren Bruder Joseph zusammen, um in Mülheim an der Ruhr die Firma Thyssen u. Co. zu gründen. Das Walzwerk in Duisburg wurde seitdem als Werk II der Firma Bicheroux weiterbetrieben, die gleichzeitig ihren Namen in Bicheroux Söhne u. Co. änderte.

Während August Thyssen seinen einsamen Weg ganz von vorn begann, baute man in Duisburg die gewonnenen Erfahrungen und technischen Verbesserungen weiter aus. Toussaint Bicheroux, dessen Interesse von Jugend an der Weiterentwicklung der Walztechnik galt, gelang mit dem sog. Bicheroux-Ofen eine wesentliche Rationalisierung und Verbilligung des Walzprozesses. Auch an der Entwicklung bei der Herstellung nahtloser Röhre hatte er einen wesentlichen Anteil, bis das Mannesmann-Patent schließlich alle übrigen verdrängte. Kurz, die Qualitätsstähle aus dem Hause Bicheroux sorgten mit dafür, daß Duisburger Stahl ein Begriff



Anerkennung und Belohnung von sieben Mitarbeitern für beherzten Einsatz im Unfallschutz

Im Juli konnten der Vorstand unserer Hütte und die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft wieder sieben Mitarbeiter des Werkes Hamborn belohnen, die sich bei der Unfallverhütung besonders ausgezeichnet hatten.

Anerkennung und Dank sprach Arbeitsdirektor Doese den Hüttenmännern aus, die in der Zeit von März bis Juni dieses Jahres bei beherzten Einsätzen Schaden von Mitmenschen abwenden konnten. Man könne das eigentlich nicht mit Geld auswiegen. Aber der kleine Geldbetrag solle doch eine verdiente Anerkennung sein. Jeder müsse an seinem Platz mithelfen, Unfälle zu verhüten. Wie sehr das möglich sei, hätten auch diese sieben Mitarbeiter bewiesen.

Betriebsratsmitglied Matschi für die Betriebsvertretung und Dr. Erenz von der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft beglückwünschten die Männer zu ihrem vorbildlichen Verhalten und richteten an sie die Bitte, sich auch weiterhin für den Unfallschutz einzusetzen.

*

Risse im Schenkel der Zange des Stripperkrans im SM-Werk I hätten verheerende Folgen haben können. Dank der Aufmerksamkeit des ersten Kokillenmannes Hans-Jürgen Angeli am 5. März blieb dieser Schaden ohne Folgen. Der Kran konnte nach einiger Zeit mit einer neuen Zange wieder eingesetzt werden.

Am 14. März bemerkte beim Gießen der erste Kokillenmann Ernst Hamel, daß sich die Sicherung des Haltebolzens eines Lamellenhakens am Gießkran gelöst hatte und der Bolzen aus der Halterung herauszurutschen drohte. Der Fehler konnte umgehend beseitigt werden.

Ähnlich war es auch am 2. Mai an der Blockstraße 1. Hier bemerkte der erste Scherenmann Harald Kaldewey unmittelbar vor dem Ausheben eines Walzenpaares, daß an der Traverse eine Sicherung losgesprengt war. Einer der vier Bolzen, an denen die Traversenarme

hängen, war schon mehrere Zentimeter herausgerutscht. Der Transport wurde daraufhin eingestellt.

Am 23. Juni begaben sich in der Sonntags-Gießhalle des Hochofenwerkes Hamborn zwei Hütten-Junghandwerker in die Pfannenaufbereitungs-Grube, um diese zu säubern. Als Kranführer Kurt Geschke, der zu diesem Zwecke einen Schuttkübel in die Grube hinuntergelassen hatte, keine Arbeitsgeräusche mehr hörte, schaute er aus dem Fenster seiner Krankabine und sah die beiden Junghandwerker bewußtlos in der Grube liegen. Im Verein mit den herbeigerufenen Arbeitskollegen Karl Schröder, Josef Gross und Friedrich Gallois von der Bauabteilung, die auf Anweisung des Kranführers die Bewußtlosen auf den Kübel legten, konnten die beiden Junghandwerker geborgen und damit in buchstäblich letzter Minute vor dem sicheren Gastod bewahrt werden.

Neue Vorträge über Arbeitssicherheit

Wie in den vergangenen Jahren, führt die Abteilung Arbeitssicherheit Hamborn auch im Winter-Halbjahr 1967/68 Arbeitsschutzvorträge und Sicherheitsbesprechungen durch. Geplant sind Veranstaltungen für das höhere Führungspersonal, für Meister und Sicherheitsbeauftragte sowie Spezialkurse über Gasschutz sowie für Kranführer, Anbinder, Neulinge und ausländische Mitarbeiter. Die Vortragsthemen sind so gewählt, daß sie sicherlich allseitiges Interesse finden werden.

Weiterhin sind von der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft eine ganztägige sowie mehrere halbtägige Tagungen im „Haus der Technik“ in Essen geplant.

Die Vortragsfolgen werden mit den Einladungen so frühzeitig zugehen, daß die Karten rechtzeitig bestellt werden können.

Es wird erwartet, daß die Beteiligung noch größer sein wird als im vergangenen Winter-Halbjahr; denn nur der hat Erfolg in der Unfallverhütung, der die Devise berücksichtigt: „Am Mann bleiben und sich frühzeitig um die neuesten Informationen zur Unfallverhütung bemühen.“

wurde. Die 70er Jahre brachten in jeder Hinsicht Unruhe. Zuerst starb die Mutter. Mitten in den Sorgen der Wirtschaftskrise raffte es Désiré dahin, der Balbina, noch nicht dreißig Jahre alt, mit vier Kindern zurückließ, 1876 folgte schließlich Franz den beiden nach. Die Führung des Unternehmens lag jetzt allein bei Toussaint und Lambert, der den kaufmännischen Part übernahm.

Die Krise zwang wieder zu drastischen Betriebs Einschränkungen. Aber man lernte auch dieses Mal. Der Kaufmann Lambert Bicheroux erkannte schnell, daß mit der Entwicklung der Flußstahl-Verfahren in der Puddelerei kein Geschäft mehr zu machen war. Für die Walzwerke bedeutete dies: Entweder selbst eine moderne Stahlwerksanlage vorbauen oder sich mit einem Stahlwerk zusammentun, also fusionieren. Lambert entschied sich für das Letztere und fusionierte 1891 mit dem „Aktienverein Duisburger Hütte“, der seinen Puddelbetrieb bereits stillgelegt hatte und über ein Siemens-Martin-Stahlwerk verfügte.

Beide Unternehmen schlossen sich zu den „Duisburger Eisen- und Stahlwerken“ zusammen. Lambert trat in den Aufsichtsrat ein. Im Jahre 1904, als die große Fusionswelle der Eisen- und Stahlindustrie einsetzte, brachte Lambert das Unternehmen in die Rheinischen Stahlwerke ein. Ihrem Aufsichtsrat gehörte er seit 1878 an, den Vorsitz hatte er von 1907 bis 1911 inne.

Toussaint, der sich nicht zur Aufgabe der Selbstständigkeit entschließen konnte, zog sich 1891 aus der aktiven Wirtschaftstätigkeit zurück; er starb 1897. Seine Kinder blieben nicht in Duisburg. Auch Balbina zog, als die hiesigen Familienverhältnisse sich auflösen begannen, mit ihren Kindern nach Düsseldorf, wo sie 1935 im gesegneten Alter von 89 Jahren starb. Selbst Lambert verließ Duisburg bald.

Der Name Bicheroux, der seit 1853 an der Entstehung der Eisen- und Stahlindustrie in Duisburg einen entscheidenden Anteil genommen hatte, verschwand damit wieder aus den Duisburger Familien.



Zwei von fünf Autos hatten schlechte Bremsen und schlechte Reifen

Erschreckendes Ergebnis beim ADAC-Bremstest - In sechs Tagen sechshundert Wagen überprüft

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) führte auf Veranlassung der Abteilung Arbeitssicherheit Hamborn unserer Hütte durch Mitarbeiter seiner Straßengewacht einen Bremstest für Personenkraftwagen durch. An sechs Tagen überprüfte er auf dem neuen Parkplatz neben der Kokerei sechshundert Pkws. Das erschreckende Ergebnis: 250 von den sechshundert Autos hatten schlechte Bremsen und über dreißig Prozent schlechte Reifen.

ner Polizei 478 Autounfälle. Bei ihnen büßten zwei Personen ihr Leben ein, 69 wurden schwer und 192 leicht verletzt. Das heißt, jeder zweite in einen Unfall Verwickelte gehörte zu den Unfallopfern.

Leider scheinen die jeden Tag in den Zeitungen zu lesenden Berichte über Verkehrsunfälle und die hohe Zahl an Toten und Verletzten nicht jedem Verkehrsteilnehmer deutlich genug die Gefahren vor Augen zu führen, denen er im Verkehr ausgesetzt ist. Zu viele noch fahren fahrlässig und ohne Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer, seien sie nun Autofahrer, Rad- und Motorradfahrer oder Fußgänger. Leider sind dann in vielen Fällen Unschuldige das Opfer dieser Unbelehrbaren, denen das Ergebnis dieses Bremstestes doch endlich eine ernste Mahnung sein sollte.

Jeder motorisierte Verkehrsteilnehmer sollte immer daran denken, daß er sich bei einer Geschwindigkeit von hundert Stundenkilometer in jeder Sekunde 28 Meter fortbewegt. Das stellt nicht nur einen hohen Anspruch an sein Verantwortungsgefühl und seinen Charakter, sondern auch an seine persönliche Konstitution, insbesondere an die Reaktionsfähigkeit. Wenn dann im Falle einer plötzlich auftauchenden Gefahr die Bremsen nicht mehr funktionieren, wird selbst das schönste Auto im Nu zu einem Geschloß, das sich wie ein tollwütiger Elefant unkontrolliert auf der Straße bewegt.

Bei einer Geschwindigkeit von hundert Stundenkilometer hat ein Personenwagen nach amtlichen Feststellungen selbst mit einer sehr guten Bremse — das heißt mit einer Bremse, die eine Bremsverzögerung von sieben bis fünf Meter je Sekunde besitzt — noch einen Bremsweg von 55 bis 77 Meter. Mit schlechten Bremsen jedoch benötigt ein Auto bei einer Bremsverzögerung von nur einem Meter je Sekunde bei hundert Stundenkilometer einen Bremsweg von 386 Meter; selbst bei 2,5 Meter Bremsver-

zögerung je Sekunde sind es noch 155 Meter. Denkt daran jeder Autofahrer? Betrachtet man die Ergebnisse des Bremstests, den der ADAC Anfang Juli durchführte, dann kann man darauf nur eine negative Antwort geben. Denn es gab unter den vorgeführten Pkws zahlreiche Mittelklassewagen, die zum Beispiel im Falle einer Notbremsung unweigerlich nach rechts oder links hätten ausbrechen müssen; so unterschiedlich reagierten ihre Bremsen. Und wenn sogar ein sportlicher Flitzer auf dem Teststand erschien, der auf einer Achse überhaupt keine Bremswirkung mehr zeigte, dann grenzt das schon an grobe Fahrlässigkeit. Kommen dazu



noch schlechte Reifen, dann schützt bei einem Verkehrsunfall — angesichts dieser zwei schweren „Sünden“ gegen die Verkehrsvorschriften — keine noch so gut klingende Ausrede vor der Verurteilung durch den Verkehrsrichter.



Etwa fünftausend Belegschaftsmitglieder unserer Hütte, die in den Werken Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth tätig sind, besitzen ein Auto. Sicherlich zählten sie überwiegend zu den sechshundert Fahrzeughaltern, die diese von vielen dankbar begrüßte Gelegenheit benutzten, die Bremsen ihres Fahrzeugs kostenlos überprüfen zu lassen. Wollte man allen motorisierten Mitarbeitern die Möglichkeit zu einem solchen Bremstest geben, müßte man zehn solcher Untersuchungen durchführen.

Wie wichtig sie sind, zeigt das Ergebnis. Praktisch zwei von fünf Autos besitzen nicht nur schlechte Bremsen, sondern auch noch schlechte Reifen. Ihre Insassen setzen sich damit laufenden großen Gefahren aus. Denn was geschehen kann, wenn die Bremsen eines Autos schlecht sind, zeigt unser Foto: Nicht wenige Fahrzeuge stehen dann plötzlich auf dem Kopf, und die Insassen tragen mehr oder weniger schwere Verletzungen davon, wenn sie nicht sogar ihr Leben einbüßen.

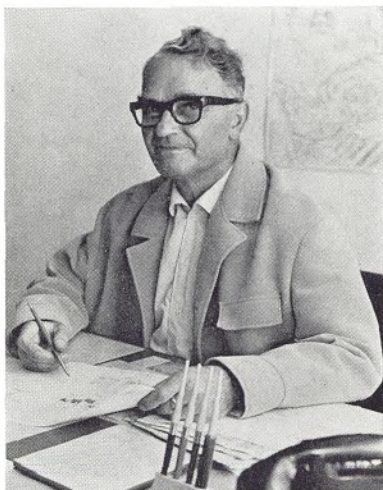
Dieses schockierende Foto verdanken wir der Hamborner Polizei. Es zeigt einen Unfall von vielen, die sich in diesem Polizeibereich in jüngster Zeit ereigneten. Allein in den drei Monaten April, Mai und Juni verzeichnete die Hambor-



HEINRICH FRANZ

Büroangestellter
Wärmestelle/Hamborn
25. Oktober

Ende Oktober kann unser Mitarbeiter Heinrich Franz auf fünfzig Dienstjahre bei der ATH zurückblicken. Am 3. Juli 1904 in Hamborn geboren, kam er erst dreizehn Jahre alt zur Hütte und absolvierte im Zentralbüro seine Lehrzeit. Danach war er einige Jahre als Strecker im Walzwerk und später als Kranführer im Elektrobetrieb eingesetzt. Während des letzten Krieges, in dem er dem Werkluftschutz angehörte, war Herr Franz als Bürogehilfe im Lohnbüro tätig, um dann für eine Reihe von Jahren in die Abteilung Arbeiterannahme überzuwechseln. Seit 1951 ist Herr Franz Büroangestellter in der Wärmestelle des Werkes Hamborn. Er hat also während seiner fünfzig Berufsahre mancherlei Betriebe und Büros unserer Hütte kennengelernt und kann wie viele Mitarbeiter seiner Generation auf teilweise sehr bewegte Berufsjahre zurückblicken. Über Jahrzehnte hinweg nahm der Gesang einen beachtlichen Platz in seiner Freizeit ein;



denn Herr Franz war nicht nur aktives Mitglied des Männergesangsvereins Hamborn der ATH, dessen Ehrennadel er heute trägt, sondern auch Mitglied des Hamborner Musikvereins. Das Singen hat er zwar inzwischen aufgeben müssen, geblieben ist diesem Goldjubilare, der stets die lokalen Ereignisse in Hamborn mit Interesse verfolgt, aber seine große Liebe zu Blumen und Zierpflanzen.

WILHELM MARTENS

1. Maschinist
Maschinenbetrieb
Hochofen/Ruhrort
28. November

Einige Zeit später wechselte er dann zur Kokerei Friedrich Thyssen. Von dort kam er aber wieder in den Hamborner Betrieb zurück und wurde zunächst in der Gaszentrale und später im Elektrobetrieb als Kranführer eingesetzt. Die ganzen Jahre seines langen Arbeitslebens ist er dann auch den verschiedensten Kranen treu geblieben. Herr Martens erlebte gegen Ende des Krieges noch die Angriffe auf die Hamborner Werke mit und wurde schließlich sogar noch für kurze Zeit Soldat. Nach Beendigung des Krieges, als es in Hamborn für ihn — wie für viele andere auch — keine Beschäftigung mehr gab, kam er zum Maschinenbetrieb Hochofen in Ruhrort, wo er wiederum als Kranführer eingesetzt wurde. Inzwischen allerdings ist er — immer noch im gleichen Betrieb tätig — dort erster Maschinist.



Es war im vorletzten Jahr des Ersten Weltkrieges, als der vierzehnjährige Wilhelm Martens im Hamborner Thomaswerk seine Arbeit aufnahm. Er ist übrigens in Marxloh geboren und in Bruckhausen zur Schule gegangen — also ein „uralter“ Hamborner. Zuerst hat er im Thomaswerk Proben getragen. Was wollte man von einem Jungen seines Alters auch viel mehr verlangen, obwohl ja zu dieser Zeit noch wesentlich härter körperlich gearbeitet wurde.



FRANZ SOBKOWIAK

Steuermann
Fertigstraße 1/Hamborn
23. November

Wenn Franz Sobkowiak am 23. November sein fünfzigjähriges Arbeitsjubiläum feiert, lebt er schon über Dreivierteljahr lang im Ruhestand, in den er im Februar mit seinem 65. Geburtstag getreten ist. Seither hat er die Hütte nur noch bei Spaziergängen von außen gesehen. Herr Sobkowiak wurde am 13. Februar 1902 in Buer geboren. Als Vierzehnjähriger trat er 1916 bei unserer

Hütte ein und war zunächst als Sägearbeiter tätig. Nach einer kurzen Arbeitsunterbrechung kam er später als Walzwerksarbeiter zur Belegschaft des Walzwerkes 1. Ende des Zweiten Weltkrieges, als die Walzwerke unserer Hütte stillagen und größtenteils demontiert wurden, war er — wie viele andere Mitarbeiter — für vier Jahre bei der Leihstelle eingesetzt, um schließlich im SM-Werk 1 einen festen Arbeitsplatz zu erhalten. Erst 1953 kam Herr Sobkowiak zum Walzwerk 1 zurück, wo er ein Jahr später Steuermann wurde. Für ihn war es ganz natürlich, daß er bei Erreichen der Altersgrenze ausschied und der Ruhestand seither seinen Alltag bestimmt. Damit reißt für ihn zwar manche Verbindung zu seinen Kollegen ab, doch auf seinen täglichen Spaziergängen trifft er immer wieder Arbeitskameraden aus früheren Tagen. Eine andere Bindung zur Hütte stellt sein Sohn dar, der als Schlosser im Elektrobetrieb tätig ist.

DIAMANTENE HOCHZEIT

EHELEUTE MAI



Das seltene Fest der Diamantenen Hochzeit konnten am 27. Juli die Eheleute Mai in Duisburg-Beeck feiern. Fast wie ein Geschenk zu diesem besonderen Tag war die geistige und körperliche Frische des Jubelpaares. Johann Mai wurde am 29. Dezember 1885 in Metz geboren. Dort erlernte er auch nach seiner Schulzeit das Schlosser-Handwerk. Nach dem Ersten Weltkrieg kam Herr Mai mit seiner Frau nach Hamborn, wo er am 1. September 1919 in der Hochofen-Instandhaltung einen neuen Arbeitsplatz fand. Am 1. November 1937 wurde er hier Meister und gut drei Jahre später Obermeister. Von 1943 bis

zu seinem Ausscheiden am 31. Oktober 1946 war Herr Mai als Betriebsleiter tätig. Obwohl er seit 21 Jahren im Ruhestand lebt, hat er die Hütte nicht vergessen und beobachtet ihre Entwicklung mit regem Interesse. Auch das allgemeine Tagesgeschehen wird von den Eheleuten Mai lebhaft verfolgt. An ihrem sechzigsten Hochzeitstag waren sie jedoch der zentrale Punkt. Zahlreich waren die Gratulanten. Zu ihnen gehörten auch die vier Enkel und zwei Urenkel. Den Glückwunsch der ATH überbrachte Herr Kessler von der Personalabteilung für Angestellte. Herr Kauth gratulierte im Namen des Jubilarenvereins der Hütte.

25 JAHRE IM DIENST

Werke Bruckhausen und Beeckerwerth
Hochofenwerk Hamborn

Wilhelm Keesen, Kranführer,
Elektro-Betr. Stahlwerke, 6. Oktober

Eva Scheiermann, Werksführerin,
Sozialabteilung, 15. Oktober

Max Milian, Reinigungsmaschinenführer,
Soziale Betriebs-Einrichtungen II,
26. Oktober

Johann Müller, Kranführer,
Kranbetrieb Stahl- und Walzwerke,
30. Oktober (ber. ausges. 30. 11. 66)

Alfred Both, Vorarbeiter,
Kokerei August Thyssen, 4. November

Erwin Kosmowsky, Schlosser,
Elektro-Hauptwerkstatt, 6. November

Werk Ruhrort

Hermann Kunz, Schlackenwagenfahrer,
Masch.-Betr. Fahrzeugw., 1. Oktober

Max Dalkowski, Vorwalzer,
Fertigstraße 6, 28. Oktober

Valentin Grote, Waschraumwärter,
Belegschaftsräume, 19. November

Bernhard Klomp, Pumpenmasch. Süd,
Masch.-Betr. Hochofen, 22. November

DIAMANTENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Heinrich Fischer,
Moers-Asberg, Andreasstraße 18,
am 19. Oktober

Eheleute Wilhelm Busch,
Duisburg-Meiderich, Werderstraße 9,
am 26. Oktober

Eheleute Johann Skiborowski,
Duisburg-Hamborn, Gertrudenstraße 24,
am 17. November

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Wilhelm Kaiser,
Duisburg-Laar, Spatenstraße 7,
am 6. Oktober

Eheleute Heinrich Brinkmann,
Duisburg-Beeck, Ostackerweg 28,
am 11. Oktober

Eheleute Gottlieb Bükler,
Duisburg-Meiderich, Haferacker Nr. 15,
am 17. Oktober

Eheleute Aloys Weber,
Duisburg-Meiderich, Stolzestraße 47,
am 25. Oktober

Eheleute Karl Lersch,
Duisburg-Ruhrort, Lohwallstraße 4,
am 7. November

Eheleute Heinrich Behr,
Duisburg-Meiderich, Horststraße 53,
am 9. November

Eheleute Anton Michas,
Duisburg-Hamborn, Ottostraße 57,
am 10. November

Eheleute Wilhelm Eimers,
Duisburg-Hamborn, Sassenstraße 44,
am 30. November

92 JAHRE ALT

Nikolaus Piot, Aegidienberg/Honnef,
Am Kirchberg, am 8. Oktober

Eduard Bovers, Rhede b. Bocholt
(Westf.), Wagenfeldstraße 28,
am 15. November

Gerhard Ehmanns, Kirchhundem,
Fläper Schulweg, am 19. November

91 JAHRE ALT

Eberhard Hüskens, Duisburg-Meiderich,
Herwarthstraße 23, am 13. Oktober

Johann Fahrenbrück, Walsum,
Königstraße 49, am 27. Oktober

Alfred Music, Mülheim (Ruhr),
Platanenallee 25, am 24. November

Josef Rosch, Duisburg-Hamborn,
Gillhausenstraße 4, am 28. November

90 JAHRE ALT

Heinrich Kolb, Biebelshausen ü. Bad
Kreuznach, Obergasse 1, am 16. Nov.

Salomea Gozdowicz, Duisburg-Hamborn,
Wilhelmstraße 37, am 17. November

Heinrich Barlen, Duisburg-Meiderich,
Steinstraße 31, am 18. November

Vinzens Baszanowski, Duisb.-Meiderich,
Sundgaustraße 24, am 23. November

85 JAHRE ALT

Fritz Brozio, Duisburg-Hamborn,
Kantstraße 7, am 10. Oktober

Karl Biallaß, Haan (Rhld.),
Dellerstraße 31, am 16. Oktober

Hermann Nottebohm, z. Z. Gackenbach
ü. Montabaur, am 21. Oktober

Stefan Liberski, Duisburg-Meiderich,
Gartroper Straße 52, am 3. November

Georg Steinlein, St. Tönis,
Kempener Straße 68, am 13. November

Wilhelm Lobinski, Duisburg-Beeck,
Flottenstraße 36, am 26. November



ERICH VOLKMER, 1. Schlosser
Mech. Hauptwerkstatt/Ruhrort
4. Oktober



KARL WOITAS, Schaltwärter
Elektrobetrieb/Ruhrort
7. Oktober



CHRIST. SÄRTH, Granulierungsarbeiter
Hochofen/Hamborn
8. Oktober



JOSEF PIASKOWSKI, Wachmann
Werkschutz/Ruhrort
10. Oktober



JOSEF STROINSKI, Reiniger
Sinteranl. I (Sammelstelle)/Bruckhausen
10. Oktober



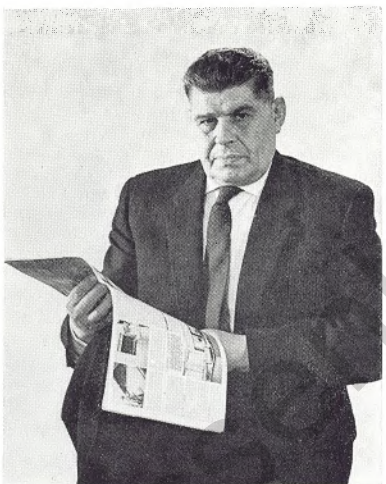
HEINRICH DÜSTER, Meister
Hochofen/Hamborn
11. Oktober



JOHANN SCHNEIDER, Scherenmann
Halbzeugstraße I/Ruhrort
14. Oktober



CHRISTOPH GRUBER, qual. Dreher
Mechanische Hauptwerkstatt/Ruhrort
16. Oktober



FRANZ HELBIG, Brechermann
Hochofen/Hamborn
18. Oktober



KONRAD LEWANDOWSKI, Kokillenmann
Martinwerk I/Bruckhausen
21. Oktober



ALFRED SCHMIDT, Kranführer
Maschinen-Beir. Stahlbau/Ruhrort
27. Oktober



OSWALD BUNDSCHUS, Wachmann
Werkschutz/Ruhrort
3. November

80 JAHRE ALT

Wilhelm Schims, Walsum,
Driesenbusch 28, am 3. Oktober
Wilhelm Buckstegen, Duisburg-Beeck,
Berlakstraße 29, am 6. Oktober
Michael Prüssmann, Duisburg-Meiderich,
Gerhardstraße 36, am 13. Oktober
Franz Gröschel, Duisburg-Hamborn,
Wilfriedstraße 69, am 14. Oktober
Josef Schröder, Fischbach-Weierbach/
Nahe, Hauptstraße 82, am 14. Oktober
Philipp Kaufmann, Walsum,
In der Lunnenheide 9, am 23. Oktober
Gerhard Haferkamp, Duisburg-Meiderich,
Weserstraße 23, am 24. Oktober

Johann Jansen, Duisburg-Meiderich,
Nombacher Str. 36, am 2. November
Paul Klause, Oberhausen-Holten,
Bruchsteg 18, am 3. November
Otto Duschat, Duisburg-Meiderich,
Bonhoefferstraße 19, am 15. November
Friedrich Wiebus, Oberhausen-Sterkrade,
Walsumer Markstraße 12,
am 16. November
Karl Schön, Dinslaken,
Dr.-Hans-Böckler-Straße 256,
am 19. November
Gerhard Hömig, Duisburg-Meiderich,
Kronprinzenstraße 49, am 20. November
Peter Hohn, Baerl/Kr. Moers,
Grafschafterstraße 97, am 28. November

PERSONALMAPPE

Zu Abteilungsdirektoren wurden ernannt:
Dr. Alfons Gödde, Kosten- und Er-
folgsabteilung
Dr. Heinrich Isselhorst, Personal-
abteilung für Lohnempfänger Hamborn
Dr. Edgar Küpper, Personalabtei-
lung für Angestellte Hamborn
Dr. Hanns-Jürgen Kunze, Abteilung
Wirtschaftspolitik und Information —
Werbe-Abteilung
Handlungsvollmacht erhielten:
Manfred Balkenhol, Verkauf O

Hans Bernsen, Lohnbuchhaltung
Hermann Fellenz, Verkauf N
Dipl.-Kfm. Rolf Michel, Geschäftsbuchhaltung
Otto Nagel Müller, Rohstoff-
Abteilung

Zum Abteilungsvorsteher ernannt wurde
Werner Seyda, Verkaufsabrechnung

Neuorganisation im Bereich von Forschung und Qualitätswesen

Im Bereich von „Forschung und Quali-
tätswesen“ wurde in der letzten Zeit
eine stärkere Koordinierung und Zen-
tralisierung unter den Gesellschaften
der Thyssen-Gruppe durchgeführt. Um



PETER HÖHNEN, Maschinist
Maschinen-Betr. Walzwerk I/Ruhrort
4. November



HEINRICH RITTERBACH, Wachmann
Werkschutz/Ruhrort
6. November



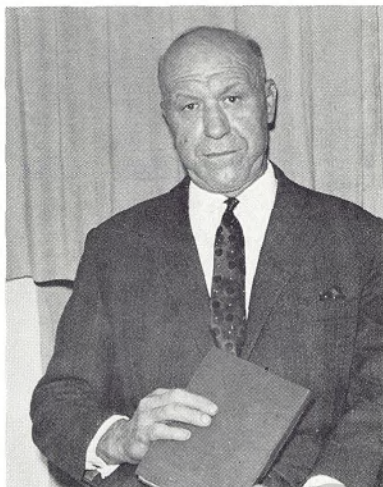
GUSTAV KLEEMEIER, Wachmann
Werkschutz/Bruckhausen
10. November



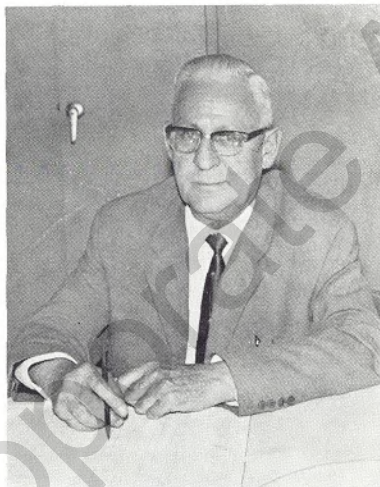
WILHELM POLLMANN, Personalsachbearb.
Personalabteilung f. Angest./Bruckhausen
10. November



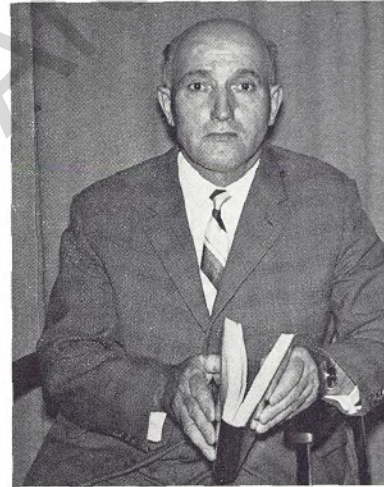
ANTON LOSACKER, Magazinausgeber
Materialwirtschaft/Ruhrort
15. November



JOHANN MEYER, 1. Transportarbeiter
Mechanische Hauptwerkstatt/Ruhrort
15. November



RUDOLF HUBER, Büro-Vorsteher
Blastahlwerk/Ruhrort
17. November



ANDREAS TECK, Roheisenlagerarbeiter
Hochofen/Hüttenbetrieb
27. November

eine weitere Intensivierung dieser Zusammenarbeit zu erzielen, wurde zur Unterstützung von Dr. Lückeraath Professor Dr. Kootz zu dessen Vertreter für das gesamte Gebiet der Forschung innerhalb der Gruppe ernannt. Professor Dr. Kootz wird sich künftig ausschließlich mit Gruppen-Aufgaben befassen und seinen bisherigen Bereich der Forschung ATH abgeben.

Gleichzeitig übernimmt Dr. Willems für die ATH zu seinen Aufgaben im Qualitätswesen auch den bisher von Prof. Kootz geleiteten Bereich der Forschung und ist insoweit Vertreter von Dr. Lückeraath. Unter Dr. Willems sind für die Forschung Betriebsdirektor Dr. Reller-meyer, für das Qualitätswesen Betriebsdirektor Schauwinhold zuständig.

Wohnstätten-Verwaltungsstellen für Bezirk I Dinslaken

Die Rheinische Wohnstätten AG teilt mit: Die bisherigen Verwaltungsstellen der Rheinische Wohnstätten AG in Walsum, Friedrich-Ebert-Straße 383, Lohberg, Sohlenstraße 1, und Wehofen, Im Winkel 51, sind in das Bürogebäude von Thyssenrohr in (422) Dinslaken, Thyssenstraße 41, verlegt worden. Sprechstunden jeweils montags und freitags von 8—10 Uhr.

Damit älteren Leuten, kinderreichen Familien und Berufstätigen Porto, Gebühren für Fernsprecher, sowie Wartezeiten während der Sprechstunden bzw. der Weg nach Dinslaken erspart bleiben, wurden in Walsum, Friedrich-Ebert-Straße 383, Lohberg, Johannesplatz 11/13, Wehofen, Holtener Straße 277, (jeweils in den Hauseingängen) besondere Briefkästen angebracht.

Sie werden arbeitstäglich ein- oder zweimal geleert. Je nach Art der Meldung werden die Bauführer, Wohnungs-verwalter oder Hausmeister umgehend mit dem Absender Fühlung nehmen oder die erforderlichen Maßnahmen veranlassen.

Neue Telefonanschlüsse

für den Bezirk I (Dinslaken, Thyssenstraße 41) mit den Verwaltungsstellen 20 (Walsum), 21 (Lohberg, Hünxe), 22 (Dinslaken, Wesel, Friedrichsfeld, Voerde) und 23 (Wehofen, Oberhausen-Holten).

Bezirk I Dinslaken: Bezirksleiter Olfen Postanschluß 2610, Werksanschluß 02/7284; Vorzimmer — Fr. Finke 2610 bzw. 02/7286. Werks- und Postanschlüsse über die Zentrale der Thyssen Röhrenwerke AG Zentrale Dinslaken: 671

Verw.-Stelle 20 Walsum: Bauführer Kempken; Wohnungsverwalter Lehnert Postdurchwahl 67/7194, Werksanschluß 02/7194.

Verw.-Stelle 21 Lohberg: Bauführer Kraus; Frau Dittes 67/7189 bzw. 02/7189; Bauführer Range 67/7189 bzw. 02/7282; Wohnungsverwalter Schleiken 67/7198 bzw. 02/7198.

Verw.-Stelle 22 Dinslaken, Wesel: Bauführer Schwan 67/7196 bzw. 02/7196; Wohnungsverwalter am Weg 67/7195 bzw. 02/7195.

Verw.-Stelle 23 Wehofen: Bauführer Szyska 67/7175 bzw. 02/7175; Wohnungs-verwalter Schmitz 67/7174 bzw. 02/7174.

Soweit es sich als erforderlich herausstellt, werden — wie die Rheinische Wohnstätten AG weiter mitteilt — in den größeren, entfernt vom Bürogebäude Dinslaken liegenden Siedlungen Wehofen und Vierlinden Sprechstunden abgehalten, die von Fall zu Fall bekanntgegeben werden.

Unsere Toten



WIR BEWAHREN IHNEN
EIN EHRENDES ANDENKEN

Werke Bruckhausen/Beeckerwerth/Hochofenwerk Hamborn

geb.	gest.
KALTHOFF, Heinz	Betriebsmont., Erhaltungsbetr. B'werth 1943 21. Juni
WEYER, Niklaus	Pens. (Bunkermann, Hochofen) 1899 22. Juni
GRABARCZYK, Anton	Pens. (Waschraumw., Soz.-Betr.-Einr.) 1894 17. Juli
LENZ, Reinhold	Kokswagenführer, Hochofen 1904 17. Juli
BRINK, Reiner	Dreher, Zentrale Werkstätten 1946 18. Juli
NAUNHEIM, Alexander	1. Ofenmann, Walzwerk/Brammenstr. II 1904 18. Juli
WERTH, Josef	Pens. (Oberwachmann, Werkschutz) 1892 19. Juli
PAPROTKA, Karl	Pens. (Wachmann, Werkschutz) 1903 20. Juli
SEELBACH, Karl	Pens. (Büroangest., Betriebs-Wirtschaft) 1915 22. Juli
LOSKILL, Johann	Cowperwärter, Hochofen 1903 26. Juli
WALZ, Alfred	Kranführer, Erhaltungsbetr. B'werth 1920 26. Juli
SCHÜLLER, Karl-Felix	Pens. (Bürovorsteher, Eisenverkaufsabt.) 1880 1. Aug.
HAHN, HANS	Pens. (Personalsachbearb., Personalabt. für Angestellte) 1901 4. Aug.
BARANSKI, Franz	Warmweiß, Masch.-Betr. Hochofen 1919 13. Aug.

Werk Ruhrort

MERKES, Adolf	Pens. (Angestellter, Elektrobetr.) 1895 14. Juni
WEISOLOWSKI, Karl	Pens. (Vorarbeiter, Stahlbau) 1892 18. Juni
LINDENBERG, Robert	Pens. (Aschelader, Krafthaus F) 1885 23. Juni
WOLF, Bruno	Pens. (Stoffwärter, Stoffwirtschaft) 1899 23. Juni
LINDERMANN, Dietr.	Pens. (Waschraumwärt., Waschraumbetr.) 1888 26. Juni
PUKOWNIK, Wenzeslaus	Pens. (Maschinist, Blastahlwerk) 1905 29. Juni
HAEBERMANN, Wilhelm	Pens. (Angestell., Metallurgische Abt.) 1900 1. Juli
HEINEN, Heinrich	Pens. (Mischermann, Thomaswerk II) 1884 1. Juli
SCHUMACHER, Heinrich	Pens. (2. Züchter, Feinstr. 3) 1898 3. Juli
ZITTRICH, Adolf	Pens. (Wachmann, Werkschutz) 1901 3. Juli
FLANSE, Wilhelm	Pens. (Schreiner, Bauabteilung) 1883 5. Juli
WALCZAK, Sylvester	Pens. (Ofenmann, Blastahlwerk) 1899 5. Juli
TENIE, Margarete	Putzfrau, Allgemeine Verwaltung 1925 6. Juli
GERBAUER, Paul	1. Pförtner, Werkschutz 1904 15. Juli
VERZAGT, Karl-Heinz	Rangierer, Masch.-Betr. Stahlwerk 1929 20. Juli
BOUSCHELJONG, Joh.	1. Dachdecker, Bauabteilung 1920 24. Juli
MATTSCHULL, August	Kalklader, Martinwerk I 1906 26. Juli
ROHDE, Georg	Waschraumwärter, Waschraumbetreuung 1904 9. Aug.

Werk Hüttenbetrieb

BENDER, August	Pens. (Meister) 1887 28. Juni
FACKERT, Ludwig	Pens. (Elektriker, El.- u. Masch.-Abt.) 1902 18. Juli

