

5. Jahrgang · Januar 1959



unsere ATH

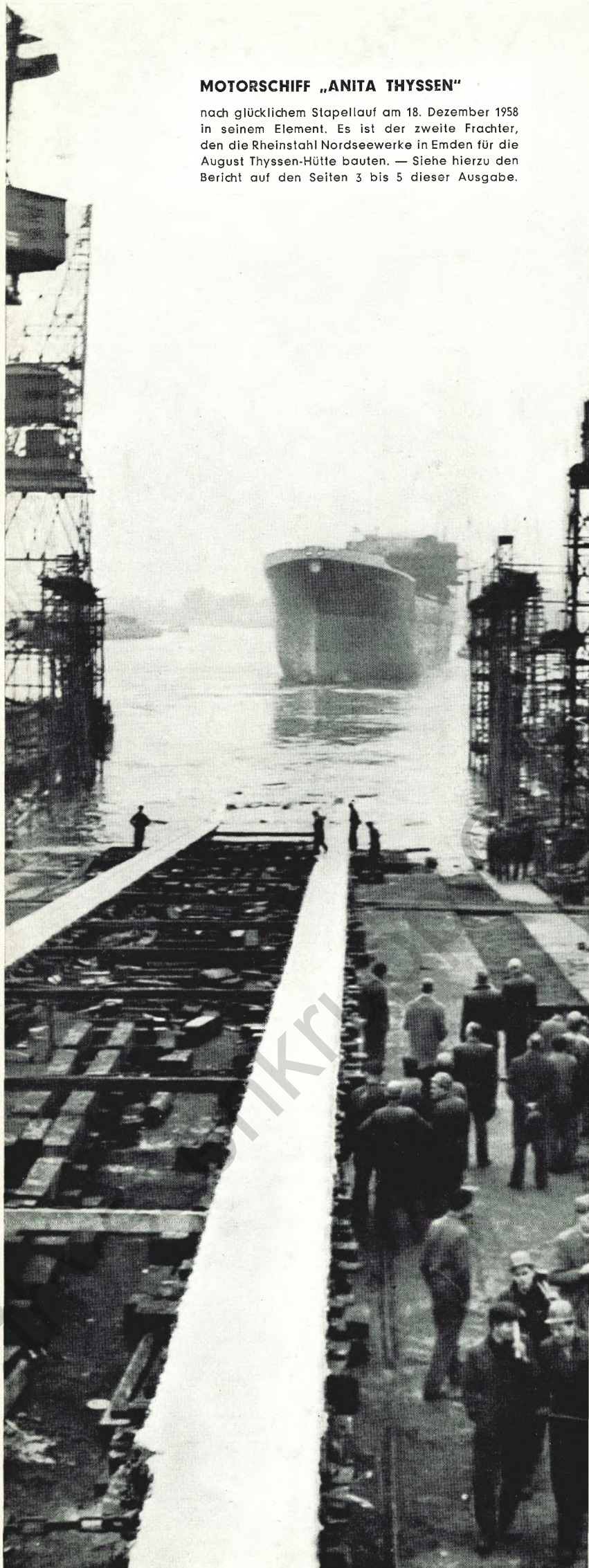
Werkzeitschrift für die Betriebsangehörigen der August Thyssen-Hütte AG · Duisburg-Hamborn

1



MOTORSCHIFF „ANITA THYSSEN“

nach glücklichem Stapellauf am 18. Dezember 1958 in seinem Element. Es ist der zweite Frachter, den die Rheinstahl Nordseewerke in Emden für die August Thyssen-Hütte bauten. — Siehe hierzu den Bericht auf den Seiten 3 bis 5 dieser Ausgabe.



INS FÜNFTE JAHR . . .

Auf den ersten Blick hat es jeder Mitarbeiter sicherlich bereits bemerkt: „Unsere ATH“, ist größer geworden. Ins fünfte Jahr ihres Bestehens geht die Werkzeitung außerdem mit einem neuen Gewand, das — so hofft die Redaktion — allen Belegschaftsmitgliedern gefällt. Wollten wir uns mit einem jungen Menschen vergleichen, würden wir sagen: Wir sind — wie die Belegschaft — in diesen Jahren gewachsen und haben jetzt ein neues Kleid erhalten, damit auch jeder sehen kann, daß wir etwas älter geworden sind.

Diese Veränderung der äußeren Form wird es der Redaktion möglich machen, der Pflege des Bildes noch größere Aufmerksamkeit zu widmen. Die Fotos — bisher schon sehr reichhaltig und verhältnismäßig großformatig — sollen in Zukunft vermehrt und vergrößert werden. Die Güte des Druckes noch zu steigern, wird die Technik sich nach Kräften bemühen. Hand in Hand damit soll auch der Ausbau des Inhalts erfolgen, die Zahl der Beiträge vermehrt und ihr Themenkreis erweitert werden. Die Redaktion wird sich bemühen, weiterhin einen echten Querschnitt durch das betriebliche Geschehen zu vermitteln, Neuerungen vorzustellen sowie Verständnis für die Aufgaben und Anliegen des Gesamtunternehmens zu wecken.

In einem Unternehmen von der Größe unserer Hütte mit ihren 11 000 Belegschaftsmitgliedern kann ein einzelner Mitarbeiter den Gesamtbetrieb kaum überblicken. „Unsere ATH“ soll deshalb Informationen von Betrieb zu Betrieb vermitteln und so ein festes Band zwischen den aktiven Mitarbeitern sowie auch zu den Pensionären schaffen. Nicht zuletzt will sie auch den Freunden unserer Gesellschaft im In- und Ausland über die gemeinsame Arbeit berichten. Denn zwischen Wien und Middletown, von Corral in Chile bis Stockholm ist „Unsere ATH“ als Sprachrohr der Thyssenhütte wohlbekannt.

In ein neues Lebensjahr geht man immer mit neuen Hoffnungen und Wünschen. Auch die Redaktion hofft, daß nicht nur das neue Format bei der Belegschaft Anklang findet, sondern daß künftig recht viele Anregungen von Mitarbeitern in den Spalten der Werkzeitung ihren Niederschlag finden möchten.

cbh

AUS DEM INHALT:

- | | |
|---|--|
| 3 „Anita Thyssen, der dritte ATH-Frachter, lief vom Stapel | 14 Frühere Mitarbeiter berichten: Dr. Carlo Koch: So leben wir in Mexiko |
| 6 Rohgas-Leitung für Hochofen 10 angeschlossen | 17 800 000 Akten auf 3600 Meter Mikrofilm |
| 8 Wirtschaftsthema des Monats: Der Zauber mit der Konvertibilität | 19 Steckenpferde machen glücklich: Großer Spaß an kleinen Raketen |
| 9 Walzen gehen in Generalreparatur | 20 Wohngemeinschaften regieren sich selbst |
| 12 Hafen Schwelgern erhielt neue Kräne | 21 Jubilare, Personal- und Familiennachrichten |
| | 23 Vor dreißig Jahren: Als der Rhein stillstand . . . |

HERAUSGEBER: AUGUST THYSSEN-HUTTE AKTIENGESellschaft
Duisburg-Hamborn, Franz-Lenze-Straße 3

Schriftleitung: Carl Bertram Hommen (Hauptverwaltung, Kaiser-Wilhelm-Straße), Fernruf 5 40 91, Hausanschluß 54 52 / 50 02 — Die Werkzeitung erscheint monatlich und wird kostenlos an die Mitarbeiter der August Thyssen-Hütte AG. abgegeben. Nachdruck von Nachrichten und Artikeln, soweit die Redaktion über sie verfügen kann, gestattet. Um Quellenangabe und die Übersendung von zwei Belegexemplaren wird gebeten.

Bilder: Brink, Driesang, Hommen, Kaufmann, Koch, König, Meyer, Ritzfeld, Schroeder (t), Zimmermann, Rheinstahl Nordseewerke (Albers), Archiv Presseamt der Stadt Duisburg — Titelbild: Aus dem Hochofenwerk unserer Hütte (Bernd König); Bild der Rückseite: Fischkutter bei winterlicher Fangfahrt auf dem Niederrhein — Zeichnungen Adalbert Müller.

Satz und Druck: Mülheimer Druckereigesellschaft mbH., Mülheim (Ruhr)

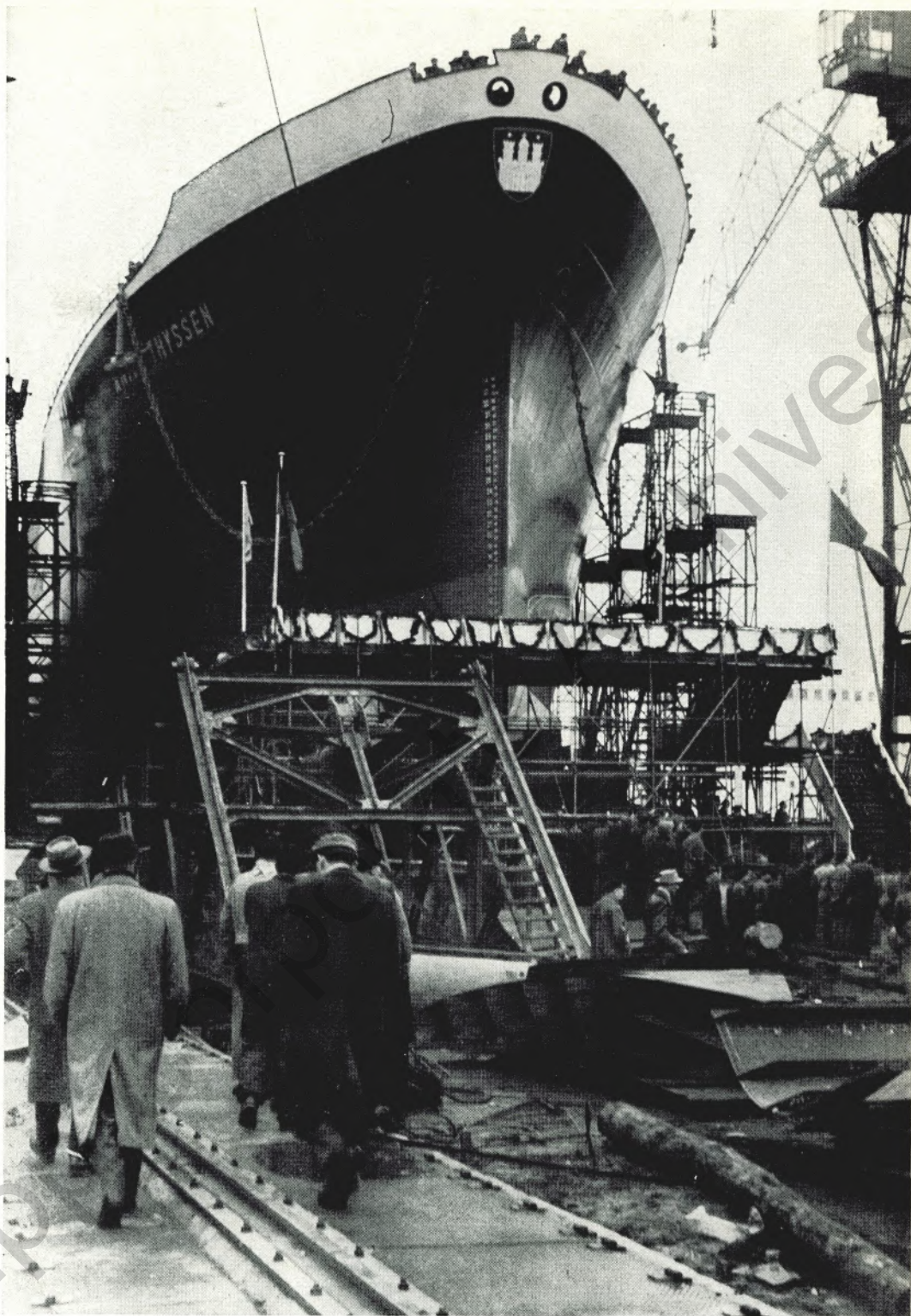
«Anita Thyssen» dritter ATH-Frachter

Glücklicher Stapellauf in Emden
Probefahrt erfolgt bereits im März

Der erste Neubau, der im Jahre 1958 bei den Rheinstahl Nordseewerken in Emden vom Stapel lief, war ein Schiff für unsere Hütte, der Motorfrachter „Fritz Thyssen“. Auch das letzte Schiff, das im vergangenen Jahr die Helling der Werft verließ, wurde für die ATH gebaut. Schiffssirenen und Böllerschüsse begrüßten am 18. Dezember das Motorschiff „Anita Thyssen“ nach glattem Stapellauf in seinem nassen Element. Auch die fünftausendköpfige Werftbelegschaft wohnte mit Vorstand, Aufsichtsrat und Betriebsvertretung der ATH sowie zahlreichen Vertretern befreundeten Unternehmen diesem Ereignis bei.

In knapp drei Monaten war das Schiff auf Helling 4 der Rheinstahl Nordseewerke entstanden — unmittelbar neben Helling 3, auf der vor knapp einem Jahr MS „Fritz Thyssen“ erbaut worden war. Als die Gäste aus dem Ruhrgebiet gegen Mittag des 18. Dezember mit einem Sonderzug im Werftgelände in Emden eintrafen, hatte das Wetter aufgeklart; strahlendes Blau lugte an vielen Stellen durch die Wolkendecke. Die rege Arbeit im Bereich der Werft ruhte bereits, da sich nach altem Brauch auch die Werftbelegschaft zum Stapellauf einfindet.

Bei dem neuen Motorschiff „Anita Thyssen“, einer Neukonstruktion der Rheinstahl Nordseewerke, handelt es sich um einen Massengutfrachter, der Kohle, Erz und Getreide befördern und für jedes dieser Güter den größtmöglichen Rauminhalt schaffen kann. Gegenüber den normalen Massengutfrachtern mit sechs Luken hat dieser Schiffstyp, von dem die Werft bereits drei Schiffe abgeliefert hat, neun Luken. Beim Transport von Kohle, also einem verhältnismäßig leichten Stoff, werden alle Luken beladen, dagegen bei Erzfahrten nur umschichtig jeder zweite Raum. Dadurch kann das Erz hochaufgeschüttet werden, so daß die bei der Kohlfahrt erzielte günstige Schwerpunktlage auch bei der dem spezifischen Gewicht nach wesentlich schwereren Erzladung erreicht wird. Der Neubau, der mit einem MAN-Diesel von 5400 PS ausgerüstet wird, hat eine Länge von rund 161 Meter, eine Breite von 20 Meter und bei einer Seitenhöhe von 13 Meter einen Tiefgang von 9,38 Meter. Er trägt etwa 16 800 Tonnen und wird eine Geschwindigkeit von etwa 13,8 Knoten erreichen.



Motorschiff „Anita Thyssen“ auf Helling 4 der Nordseewerke in Emden kurz vor dem Taufakt

Das neue Schiff ist der 79. Neubau, den die Nordseewerke seit Kriegsende übergeben konnten, der elfte im Jahre 1958. Hoch reckte sich der Bug des Frachters über der festlich geschmückten Taufkanzel, auf der Werftdirektor Dr. Oberheide die Gäste begrüßte, neben Vorstand, Aufsichtsrat und Betriebsvertretung der

ATH und Vertretern der Seereederei Frigga vor allem Frau Annelies Sohl als Taufpatin.

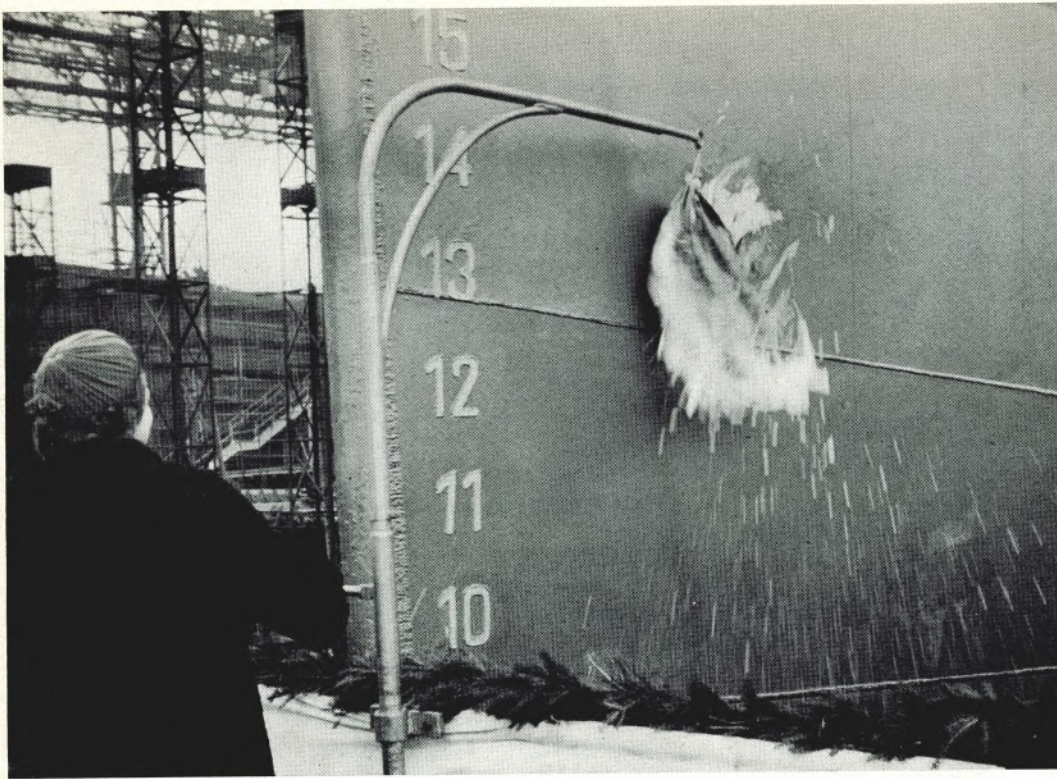
Dr. Oberheide wies darauf hin, daß der erste Neubau der Werft für die ATH, das Motorschiff „Fritz Thyssen“, inzwischen zahlreiche Fahrten mit Erfolg hinter sich gebracht habe. Die Werft sei überzeugt, der ATH auch mit diesem Neubau nach seiner Fertigstellung ein Schiff übergeben zu können, das sich ebenso wie drei bereits in Fahrt befindliche Frachter des gleichen Typs bewähren und den ihm gegebenen Namen zu Ehren der ATH, der Frigga und der Werft über die Weltmeere tragen werde.

Dank an die Enkelin August Thyssens

Bergassessor a. D. Dr. Hans-Günther Sohl trat dann vor den hochragenden Bug, um den eigentlichen Taufakt einzuleiten. Er erinnerte an Taufe und Stapellauf des Motorschiffes „Fritz Thyssen“ zu Beginn des Jahres 1958, an ein Schiff, das sich inzwischen bereits auf vielen Fahrten bewährt habe.

Der neue Frachter solle den Namen „Anita Thyssen“ erhalten und damit in die Familie der Thyssen-Schiffe eingereiht werden. „Mit diesem Namen“, so sagte er, „wollen wir die Enkelin unseres Werksgründers ehren und ihr





Die Sektflasche zerspringt am Bug des neuen Motorschiffes, links die Taufpatin Frau Annelies Sohl

danken, Gräfin Anita Thyssen de Zichy, die es ebenso wie ihre Mutter, Frau Amelie Thyssen, als eine innere Verpflichtung ansieht, das Werk ihres Großvaters und ihres Vaters zu pflegen und fortzuführen." Namens der Hütte sprach er allen, die bei diesem Neubau so tatkräftig und erfolgreich mitgewirkt haben, herzlichen Dank aus.

Dann trat Frau Sohl vor, um nach alter Schiffsbauertradition dem neuen Schiff seinen Taufspruch mit auf den Weg zu geben, bevor sie die Sektflasche am Bug zerschellen ließ: „Ich taufe dich auf den Namen ‚Anita Thyssen‘ und wünsche dir eine glückhafte Fahrt in Frieden!“ Werftdirektor Dr. Voltz gab dann das Kommando: „Klar zum Stapellauf“. Der fast 4000 Tonnen schwere Schiffskörper wurde von seinen Stoppeln befreit und glitt schließlich unter Böllerschüssen und dem Geheul der Schiffssirenen in sein Element. Nachdem die Anker gefaßt hatten, eilten auch schon die Schlepper herbei, um an dem neuen Frachter festzumachen und ihn später zum Ausrüstungskai der Werft zu bugsieren.

„Glücklicheren Zeiten entgegen...“

Die Teilnehmer des Festaktes fanden sich anschließend im Klub „Zum guten Endzweck“ bei einem kleinen Taufmahl zusammen, das durch einige kurze Ansprachen gewürzt wurde. Werft-



Werftdirektor Dr. Voltz überreicht Frau Sohl den Korken der Sektflasche als Erinnerung an den Stapellauf

Zum Stapellauf hatten sich mit dem Vorstand der ATH, der Seereederei Frigga und der Werft Mitglieder von Aufsichtsrat und Betriebsrat unserer Hütte sowie Vertreter



einer Reihe befreundeter Unternehmen auf der Taufkanzel eingefunden. Links Bergassessor a. D. Dr. Sohl bei seiner Ansprache, rechts AR- und Betriebsrats-Mitglieder



direktor Dr. Voltz sprach dabei die Hoffnung aus, das neue Schiff möge die Freundschaft und die guten Beziehungen zwischen Werft und Hütte festigen. Frau Sohl überreichte er traditionsgemäß als angenehme Erinnerung an den Tag den Korken der Sektflasche als Andenken. Bergassessor Dr. Sohl konnte ein Telegramm von Frau Amelie Thyssen bekannt geben, das sie anlässlich dieses Tages übersandt hatte: „Meine herzlichsten Glückwünsche für MS ‚Anita Thyssen‘. Möge es glücklicheren Zeiten entgegenfahren.“

Auch Kapitän Toben sowie die Offiziere und Mannschaften des Motorschiffes „Fritz Thyssen“, das sich an diesem Tage auf der Rückfahrt von Monraia auf der Höhe von Dakar befand, hatten in einem von Dr. Sohl bekanntgegebenen Telegramm an den Vorstand der „Frigga“ dem Neubau allzeit glückhafte Fahrt gewünscht.

Dr. Sohl erinnerte dann nochmals an den Stapellauf im Frühjahr. Damals habe er zum Ausdruck gebracht, daß vielleicht bald der Tag kommen werde, an dem die ganze Familie Thyssen zur See fahren und sich nur noch mit „Ahoi“ begrüßen würde. Das scheine jetzt bald der Fall zu sein.

In alter Thyssen-Tradition

Es passe zur Tradition der Familie, daß sie sich weder durch eine kühle Jahreszeit, noch durch eine kühle Konjunktur von ihrem Vorhaben abbringen lasse. Er erinnerte daran, daß man August Thyssen nachsage, er habe in schlechten Zeiten gebaut, um in guten Zeiten produzieren zu können. Mut und Einsatzbereitschaft gehörten eben zur Tradition der Familie Thyssen.

„Fritz und Amelie Thyssen“ — so sagte Dr. Sohl wörtlich — „haben sie stets unter Beweis gestellt, und sie entsprechen auch der Wesensart von Frau Anita Thyssen. Wir sind dankbar dafür, daß diese Frau, die ihr nicht leichtes persönliches Los mit so großer Geduld und Tapferkeit trägt, gemeinsam mit ihrer Mutter so tätigen Anteil am Geschick der Thyssen-Unternehmen nimmt. Ihre Verbundenheit mit unseren Belegschaften kennzeichnet sie als echte Tochter von Fritz Thyssen, dem das Wohl seiner Mitarbeiter stets besonders am Herzen lag. Deshalb freuen wir uns, daß wir dieses schöne Schiff gerade auf den Namen Anita Thyssen taufen durften.“

Zum Schluß teilte Dr. Sohl mit, daß die Hütte als Dank für die gute Zusammenarbeit und als Anerkennung für die Leistung der Werftbelegschaft wieder einen Betrag von 10 000 Mark für soziale Zwecke zur Verfügung gestellt habe.

Dank an den Aufsichtsrat

Die Grüße von Gräfin Anita Thyssen de Zichy überbrachte Dr. Kurt Birrenbach, Aufsichtsratsvorsitzer der Thyssen AG für Beteiligungen. Frau Anita Thyssen, so sagte er, habe das ehren-

volle Angebot, dem Schiff ihren Namen zu geben, nur unter der Voraussetzung angenommen, daß damit der Name ihres Großvaters, des Werksgründers der August Thyssen-Hütte, und ihres Vaters, der seine Lebensarbeit der Erhaltung und Vergrößerung der ATH gewidmet habe, geehrt werde. Die Ehrung werde von ihr aber auch als stellvertretend betrachtet für die Vorstände und Belegschaften der Hütte aus der Zeit vor der Zerstörung und Demontage der Hütte und der neuen ATH.

Der Name Thyssen sei ein Programm, in dessen Zeichen inmitten des Hamborner Raumes der Aufbau der zerstörten Werksanlagen erfolgt sei. Wenn das Werk aus der Zerstörung heute wieder in seiner alten Größe und Bedeutung entstanden sei, so verdanke man das eben einer Persönlichkeit, die noch zur alten Generation der Vereinigten Stahlwerke im eigentlichen Sinne gehöre, einer neuen Generation.

Der Vertreter der alten Generation sei Dr. Robert Pferdmenges, der Vorsitzende des ATH-Aufsichtsrates. „Die Erfahrungen seines langen Lebens in menschlicher, politischer, finanzieller und wirtschaftlicher Hinsicht sind für alle Männer, die beim Wiederaufbau der Hütte mitgewirkt haben, unentbehrlich gewesen. Seine große menschliche Reife, sein Sinn für das Maß und die Realitäten, sein menschlicher Zuspruch und Rat sind für alle, die mit ihm bei dieser Aufgabe zusammenarbeiten, eine nieversiegende Quelle der Erkenntnis und Ermutigung gewesen.

In seiner Person, so unterstrich Dr. Birrenbach, sei gleichzeitig auch der gesamte Aufsichtsrat geehrt, dem ein nicht zu übersehendes Verdienst beim Wiederaufbau zukomme.

Anerkennung für den Vorstand

Von den Mitgliedern des Vorstandes habe niemand für den Wiederaufstieg einen so entscheidenden Beitrag geleistet wie Dr. Sohl, nach dessen Konzept sich der neue Aufbau vollzogen habe. Er habe ständig nach dem scheinbar Unmöglichen gestrebt und das Unmögliche dennoch möglich gemacht, dennoch sei er immer ein Realist geblieben. Darüber hinaus habe er eine Gruppe von Menschen um sich gesammelt, die gleichen Idealen gefolgt seien und sich mit Herz und Energie den gestellten Aufgaben gewidmet hätten.

Dr. Michel, das technische Vorstandsmitglied, sei als Schwabe ein ebenso schweigsamer wie dedizierter Mann, der wisse, was er wolle und was er nicht wolle; die technischen Anlagen der Hütte trügen entscheidende Züge seiner Hand.

Dr. Cordes sei gewissermaßen der Odysseus dieser Firma, ähnlich jenem Manne der antiken Legende, der überall, wo kein Ausweg möglich zu sein schien, einen Weg fand.

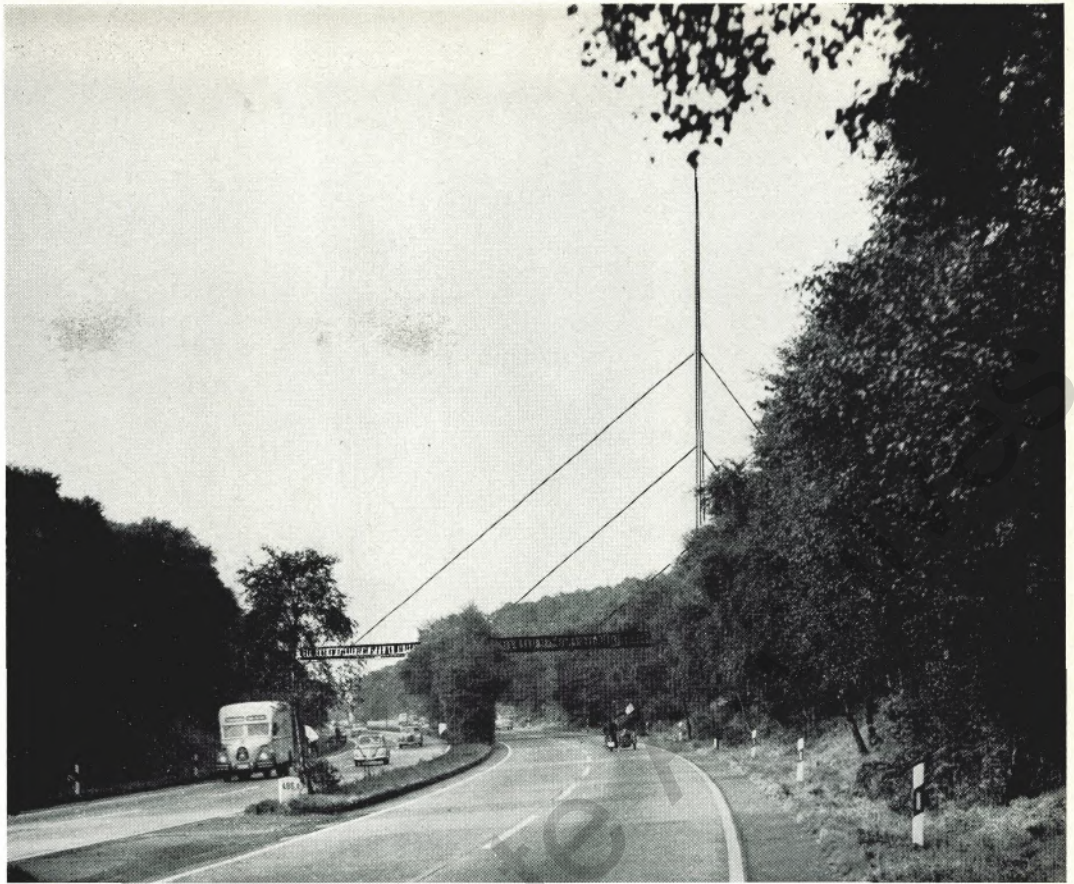
Arbeitsdirektor Meyer erscheine in seiner patriarchalischen Güte und voll väterlichen Gefühls für jedes Mitglied der Belegschaft als der Inbegriff des Arbeitsdirektors, wie ihn der Gesetzgeber besser nicht habe denken können.

Dr. Risser endlich, als letzter in den Vorstand der Hütte eingetreten, sei ein Mann, der Vertrauen fordere und Vertrauen ausstrahle. Wie weit dies zu gehen vermöge, habe das große bewiesen, das er kürzlich in Argentinien abgeschlossen habe — das größte Geschäft in der Geschichte der deutschen Stahlwirtschaft, das sein Verdienst bleibe, auch wenn ihm durch die Verweigerung der Hermes-Bürgschaft letztlich die Verwirklichung versagt geblieben sei.

Dr. Birrenbach sprach seine besondere Anerkennung auch den Mitarbeitern des Vorstandes aus, die auf jeder Stufe Tüchtigkeit, Einsatzwillen und Energie an den Tag legten.

Die Leistung der Belegschaften

Dann wandte er sich der Belegschaft zu und sagte: „In gleicher Weise gilt meine hohe Anerkennung der Belegschaft des Werkes. Was sie an Tüchtigkeit und Fleiß in treuester Pflichterfüllung und unter großen Opfern in den schweren Jahren seit den Tagen der Demontage leistete, hat die Durchführung des wirtschaft-



BRÜSSLER STAHLBRÜCKE KOMMT ZUM DUISBURGER TIERPARK

Die von der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie für den deutschen Pavillon auf der Weltausstellung in Brüssel zur Verfügung gestellte Brücke wird nach Duisburg kommen. Wie Oberstadtdirektor Seydaack vor der Duisburger Presse mitteilte, hat die Bundesregierung endgültig zugesagt, die als technische Sensation gefeierte Brücke nach Duisburg zu geben. Sie soll noch im Mai den Tierpark am Kaiserberg mit seinem geplanten neuen Gelände auf der anderen Seite der Autobahn verbinden. Bei seiner Mitteilung vor der Presse kurz vor Weihnachten sprach der Oberstadtdirektor vor allem der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie und ihrem Vorsitzenden Bergassessor a. D. Dr. Sohl, für

dieses Weihnachtsgeschenk den Dank der Stadt aus. Der Vorstand der Thyssenhütte insgesamt habe sich ebenso dafür eingesetzt, daß diese Brücke Duisburg zugesprochen wurde, wie insbesondere auch die Direktoren Hannesen von der Niederrheinischen Hütte, Mommsen von Phönix-Rheinrohr und Sendler von Klöckner. Die Brücke wird inzwischen in Brüssel abgebaut.

Unser Bild: Maßstabgerecht ist in diese Fotografie eingezeichnet, wie sich in Zukunft der 57 Meter hohe Pylon, an dem die drei Meter breite Brücke aufgehängt ist, an der Autobahn in den Himmel recken und organisch in die Landschaft einordnen wird.

lichen Aufbaues der Hütte erst möglich gemacht. Ich glaube, wir können auf diese Belegschaft stolz sein, wie sie darauf stolz ist, in einem so bedeutsamen Werk zu arbeiten.“

Mit der Taufe dieses Schiffes seien sie alle geehrt — Aufsichtsrat, Vorstand und Belegschaft. Wenn man das stolze Schiff heute gesehen habe, dann könne man mit einem Blick auf die Vergangenheit nur wünschen, daß der Hütte Jahre des Friedens geschenkt sein möchten und daß sie nie wieder das Opfer einer Kata-

Dr. Kurt Birrenbach überbrachte die Grüße von Frau Anita Thyssen de Zichy



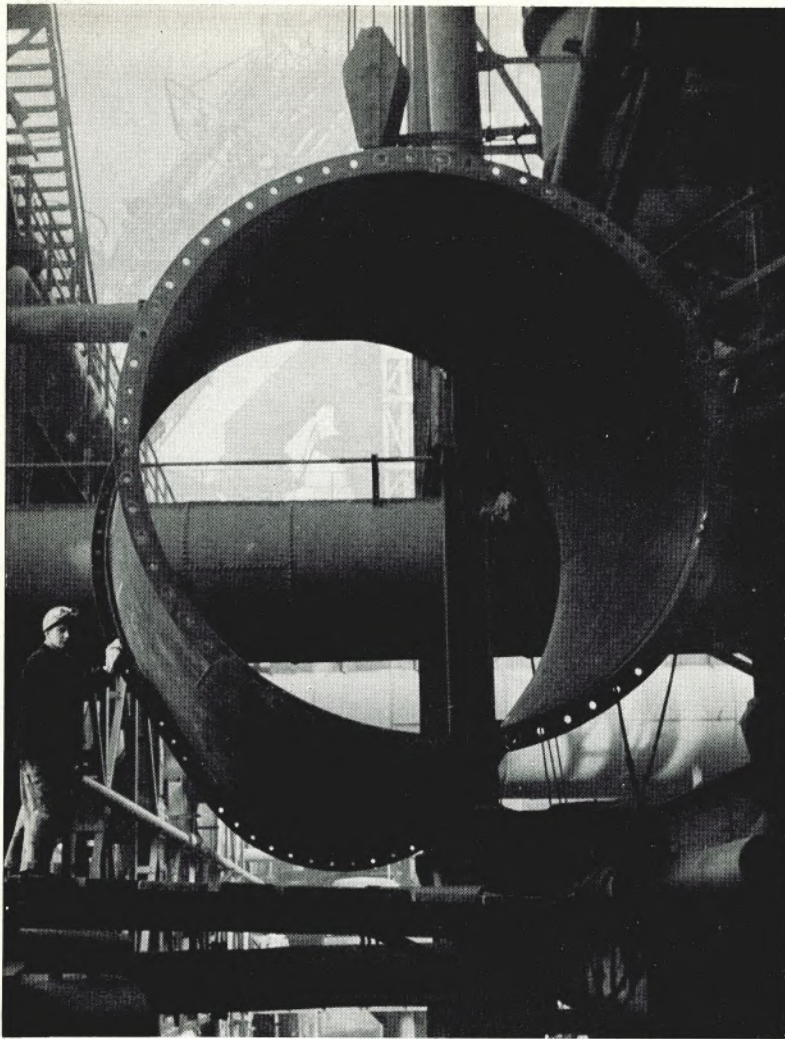
strophe werde, wie dies das Schicksal der alten August Thyssen-Hütte gewesen sei.

Symbole der Zusammenarbeit

Professor Dr. Ellscheid überbrachte die herzlichsten Glückwünsche von Frau Amelie Thyssen sowie der Fritz Thyssen Vermögensverwaltung Köln und der Phoenix-Rheinrohr AG in Düsseldorf, deren Aufsichtsratsvorsitzer er ist. „Wir sind glücklich“, so führte er dabei aus, „daß gerade mit dem jetzigen Augenblick, da die engere Zusammenarbeit der beiden Thyssen-Familien und Thyssen-Firmen in den Vordergrund eines gewissen Interesses getreten ist, dieses herrliche Symbol von Schiffen, die den Namen von drei Thyssen-Generationen über die Meere tragen, seiner Vollendung entgegengeht. Möge das Symbol bestimmend sein für die Beziehungen zwischen den Firmen, die aus der Thyssengruppe hervorgegangen sind, und die gesamte Gruppe bilden.“

Zum Schluß ergriff noch der Aufsichtsratsvorsitzer der Seereederei „Frigga“, Generaldirektor Rüdiger Schmidt, das Wort, um der Hütte für das Vertrauen zu danken, daß die „Frigga“ auch dieses Schiff wieder bereedern könne. Er erinnerte daran, daß unter der „Frigga“-Flagge bereits nach dem ersten Weltkrieg ein Dampfer „August Thyssen“ gefahren sei. Der alte Dampfer liege zwar auf dem Grund des Meeres. Aber er sei jetzt mit Kind und Kindeskind unter der „Frigga“-Flagge wieder vereint. Die „Frigga“ werde sich immer der Ehre und Verpflichtung bewußt sein, die sie übernehme, daß sie dieses Schiff in ihrer Flotte fahren könne. Dem neuen Motorschiff „Anita Thyssen“, das voraussichtlich im März zur Ablieferung gelangt, wünsche er das Beste und viel Wasser unter dem Kiel.

Neue Rohgas-Leitung für Hochofen 10 angeschlossen



Die Tage zwischen Weihnachten und Neujahr wurden auch in diesem Jahre in zahlreichen Betrieben unserer Hütte dazu benutzt, bei der fast völligen Betriebsruhe wichtige Reparaturen und andere dringende Arbeiten auszuführen. Eine der schwierigsten dieser Arbeiten war der Anschluß der neuen Rohgas-Leitung von 2800 Millimeter Durchmesser für den vor der Fertigstellung stehenden Hochofen 10 und für die Gasreinigung 3 an die vorhandene Rohgas-Sammelleitung. Der Einbau des Anschlußstückes erfolgte am Samstag, dem 27. Dezember.

Da die alte Rohgas-Leitung eiförmig, die neue dagegen nach modernen Grundsätzen rund ausgeführt ist, waren Herstellung und Einbau des etwa drei Meter langen und rund drei Tonnen schweren Paßstückes nicht nur schwierig, sondern erforderten auch besondere Sorgfalt.

Wärmestelle und MB Kraftanlagen

Trotz der relativ geringen Länge des Anschlußstückes mußten umfangreiche Vorbereitungen getroffen und im übrigen eine ganze Reihe von Arbeiten noch nebenher durchgeführt werden. Hierzu gehört, daß die Hochöfen 6 bis 9 und die Gasreinigung 2 stillgelegt und infolge des Ausfalls von Hochofengas bedeutende Einschränkungen im Bezug von Reingas durch die Betriebe vorgenommen werden mußten.

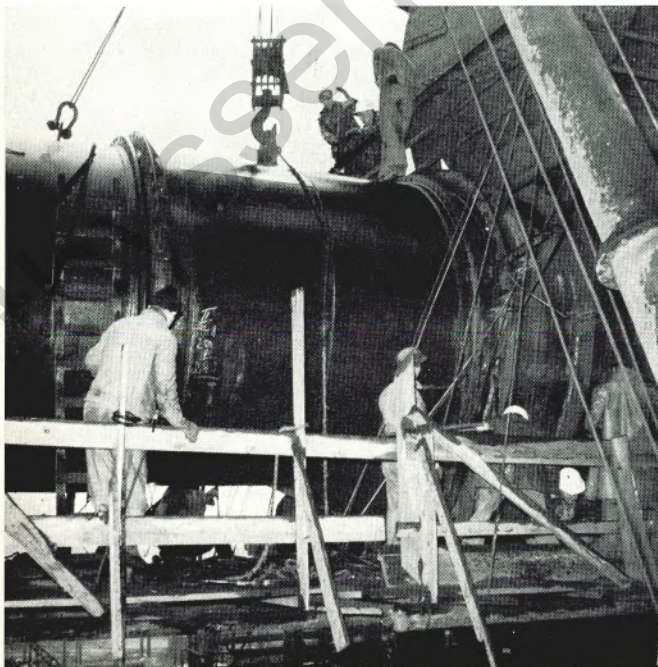
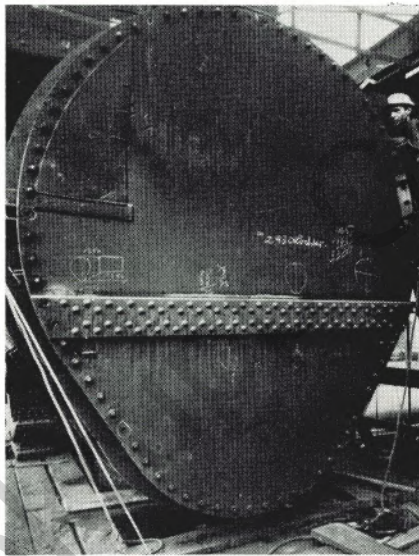
Gleichzeitig führte die Wärmestelle zusammen mit dem Maschinenbetrieb Kraftanlagen eine Überholung der sieben Rohgasschieber und -klappen vor den Desintegratoren der Reinigung 2 durch.

Besondere Sorgfalt erforderten alle diese Arbeiten, da unter Umständen unvorhergesehene Spannungen in den vorhandenen alten Leitungen auftreten und die mit Gefahr verbundene Entlüftung und Wiederinbetriebnahme sich verzögern und wegen der Kürze der Tage bis in die Nacht hineinziehen konnten.

Bereits einige Tage vorher war übrigens das Paßstück von der Firma Koppe an Ort und Stelle transportiert und auf seine genaue Paßform hin überprüft worden, um beim Einbau möglichst jede Verzögerung auszuschalten.

Bereits morgens um vier Uhr erfolgten die Abstellarbeiten. Die eigentliche Montage erstreckte sich dann auf den Zeitraum von sechs bis

ZU DEN BILDERN DIESER SEITE:
Drei Tonnen schwer und drei Meter lang bei einem Durchmesser von 2,80 Meter war das Anschlußstück für die neue Rohgas-Sammelleitung. Die alte Leitung (rechts) hatte eine eiförmige, die neue eine runde Form; der Anschluß war deshalb besonders schwierig. Unten die Montage; die beiden Bilder rechts zeigen das Einfügen des Dichtungsringes



kurz nach Mittag. Während dieser Zeit lagen die meisten Betriebe ganz still, so daß die Hochöfen 6 bis 9 und die Sinteranlage Thomaswerk zeitweise SM-Stahlwerk II, Tiefofenanlage sowie Straße I und V kein Hochofengas benutzen durften, während im Warmbandwerk nur ein Stoßofen in Betrieb gehalten wurde, um eine wichtige Sicherheitsmaßnahme, das Überströmen von Hochofengas in das Koksgasnetz, zu ermöglichen.

Statt mit Gas mit Kohle beheizt

Auch die Kokerei August Thyssen und das Kraftwerk Hamborn konnten kein Hochofengas beziehen, so daß das Kraftwerk Hamborn gezwungen war, während der Zeit der Montage mit Kohle zu fahren. Ebenso wurden im Zentralkesselhaus der Hütte acht Kessel statt mit HO-Gas mit 350 Tonnen Kohlen geheizt, um die Stromturbinen und die Gebläseturbinen für den HO-Wind zur Sicherheit in Betrieb zu halten; man mußte Störungen in Rechnung stellen, weil ja nur zwei Hochöfen in Betrieb standen, die Gasleitungen aber unter Druck blieben.

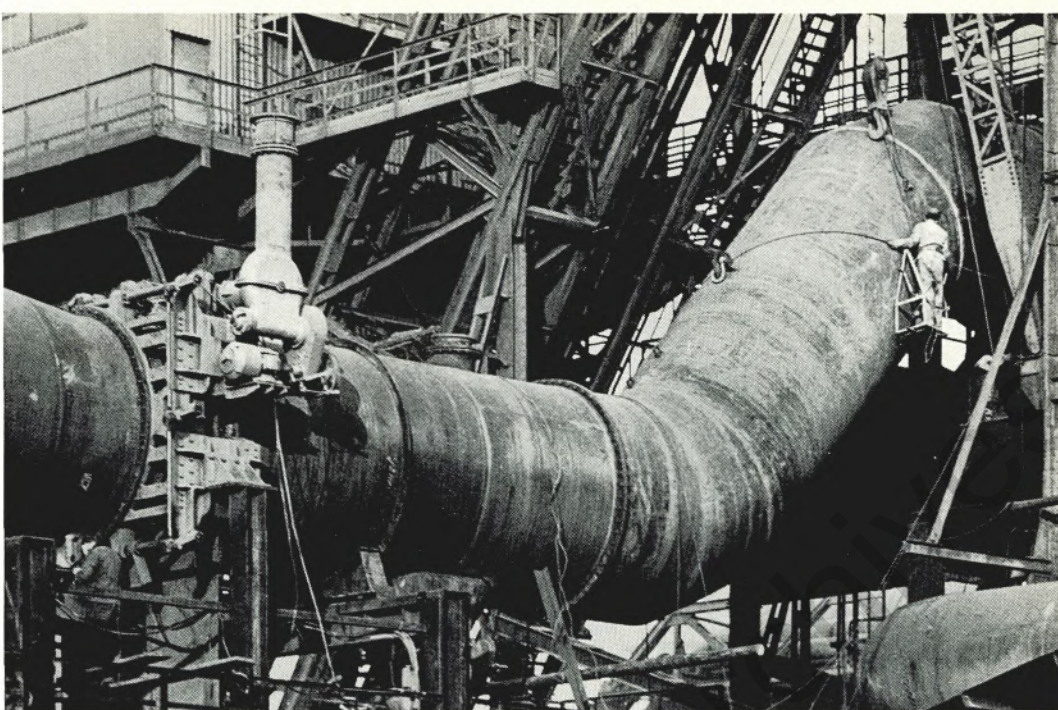
Außerdem war vorauszusehen, daß unter Umständen für das HO-Umlaufwasser Dieselpumpen an Stelle der elektrischen Pumpen eingesetzt werden konnten, wenn der von der Stromturbine gelieferte Strom nicht ausreichen sollte; auch hier mußte man mögliche Störungen im RWE-Netz berücksichtigen.

Lediglich das SM-Stahlwerk I, das Kaltwalzwerk und die Steinfabrik durften wegen der geringen Erzeugung an diesem Samstag Hochofengas beziehen.

Arbeiten nach „Fahrplan“

Oberingenieur Dr.-Ing. Kofler hatte in zahlreichen eingehenden Besprechungen mit den zuständigen Betrieben alle diese Arbeiten vorbereitet und für die Ausführung einen umfangreichen „Fahrplan“ ausgearbeitet. Eine ganze Reihe von Sperreinrichtungen sowie die gesamten Entlüftungs- und Explosionsklappen im Abstellbereich waren vorher genau zu überprüfen und vor Beginn des Einbaues zum Abblasen der Gasreste zu öffnen. An der Mon-

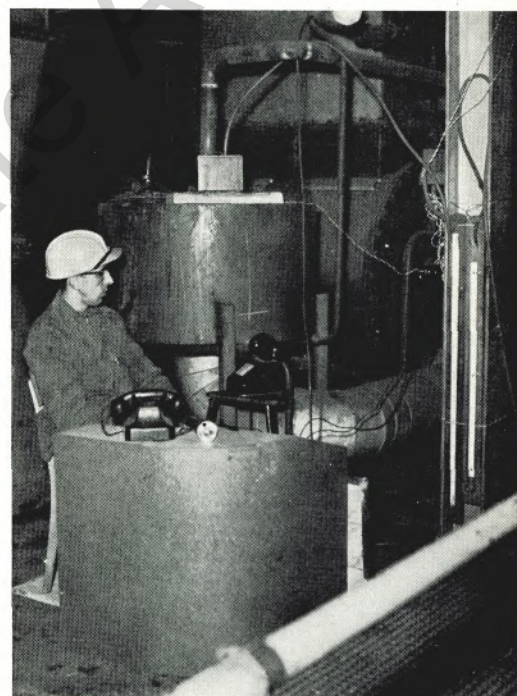
Oberingenieur Dr. Kofler mit Obermeister Louen (linkes Bild) in der Gasreinigung 1, der Zentralstelle für die Montagearbeiten; auf dem rechten Bild zusammen mit Betriebschef Leyenbecker bei einer Kontrolle in der Gasreinigung 2. In der Mitte Reinigung der Rohgas-Schieber vor der Gasreinigung 2



tagestelle schließlich war die Möglichkeit vorzusehen, zur Vermeidung von Explosionen, Dampf in das Rohgasnetz einzublasen. Da die Arbeiten bereits bei Nacht begannen, erhielt der Montagebereich eine ausreichende Beleuchtung, die Arbeitskolonnen wurden zusätzlich mit Handlampen ausgerüstet.

Selbstverständlich waren auch umfassende Sicherungen seitens des Sicherheitswesens und Sanitätswesens getroffen worden, weil an vielen Stellen Gas austreten und die Arbeitskolonnen gefährden konnte. Zur schnellen Kontrolle der in genauer Folge durchzuführenden, weitausliegenden betrieblichen Maßnahmen, kam außerdem der Nachrichtenübermittlung besondere Bedeutung zu.

Die Arbeiten selbst mußten an einem sehr regnerischen Tag ausgeführt werden. Obwohl die Nässe die eingesetzten Männer stark behinderte und sie an vielen Stellen dem Regen voll ausgesetzt waren, konnte die Gasreinigung 2 bereits gegen 16.15 Uhr ihren Betrieb dank des Einsatzes aller Kolonnen aufnehmen, die Hochöfen 6 bis 9 kamen anschließend in kurzen Abständen in Gang. Damit war die gesamte Hütte nach knapp zehn Stunden wieder betriebsbereit.



Zu den Vorsichtsmaßnahmen gehörte eine Überströmmöglichkeit von Koksofengas in das HO-Gasnetz im Warmbandwerk an Stoßofen 3. Bei ausfallendem Hochofengas sollte hier das HO-Gasnetz mit Koksgas gefüllt werden, um einen Unterdruck in den HO-Reingasleitungen zu vermeiden. Ein mit zwei Telefonen ausgerüsteter Posten stand hier bereit, um im Falle der Gefahr die Steinfabrik und das Kaltwalzwerk zu verständigen und Ausfälle der Produktion zu vermeiden.



Als im Jahre 1931 die Reichsmark todkrank war, das internationale Kapital dem Deutschen Reich fluchtartig den Rücken zukehrte und die Devisenbestände zerrannen, fiel den Direktoren der Reichsbank keine bessere Medizin wider die rapide Schwindsucht der Währung ein als kurzerhand das Verbot jeglichen freien Umtausches der Mark in eine andere Währung. Andere Länder verfuhrten nicht anders in der Hoffnung, sich gegen die krisenhaften Erscheinungen der Weltwirtschaft abschirmen zu können.

So kam es zu dem währungspolitischen Rückfall, daß die Mark, die Lira, der Franc und die meisten übrigen Papierscheine keineswegs mehr einen weltweit anerkannten und jederzeit realisierbaren Wert repräsentierten, sondern zunächst nur innerhalb der Landesgrenzen galten.

Vor dem Ersten Weltkrieg fester Wechselkurs

Das wäre vor dem Ersten Weltkrieg, da die währungspolitische Disziplin unerbittlich an die Ketten des oberen und unteren Goldpunktes geschmiedet war, nicht denkbar gewesen. Ob damals Dollars, Pfunde oder Mark in den Taschen klirrten — jedermann konnte sicher sein, dieses Geld an jedem beliebigen Bankwechsler der Welt zu einem festen Kurs umzutauschen, umgewandelt, konvertiert zu bekommen.

Doch 1931 war es damit in den meisten Ländern des alten Kontinents aus. Das galt bis zum letzten Sonntag im Dezember 1958, da sich plötzlich zehn Staaten eines Besseren bemaßen und zu einer wenigstens teilweisen freien Umtauschbarkeit ihrer Währungen zurückfanden.

Inzwischen hatte man sich aber so mit dem umständlichen Formularkram des Devisenverkehrs, mit komplizierten internationalen Kompensationsgeschäften und verzwickten Verrechnungsabkommen — lauter Krücken für die fehlende Konvertierbarkeit — abgefunden, daß die schlagartig wiedergewonnene Konvertibilität zunächst manchen verwirrte. Sie erschien als unverständliche magische Formel, hinter der besonders Argwöhnische gar einen versteckten Anschlag auf die Stabilität der Deutschen Mark wittern wollten. Hinzu kam, daß der Vorgang mit der gleichzeitigen Abwertung des französischen Franc um 17,55 Prozent in Verbindung stand und so mit makabren inflationistischen Begriffen vermengt wurde.

In Wirklichkeit schmälert die Rückkehr zur „Konvertibilität“ — vom Lateinischen *convertere* (umtauschen) abgeleitet — den inneren Wert der Deutschen Mark in keiner Weise. Sie ist im Gegenteil dazu angetan, diesen Wert zu steigern und den Kaufkraftverfall der meisten Währungen zu bremsen.

Konvertierbarkeit in der Praxis

Die ganze Entwicklung ist noch in einem dynamischen Stadium: Nachdem die zehn Länder Belgien, Bundesrepublik, England, Frankreich, Holland, Italien, Luxemburg, Norwegen, Schweden und Dänemark vorausgingen, sind inzwischen Portugal sowie Österreich gefolgt und selbst Japan will den Yen konvertibel machen.

In Europa ist der Schweizer Franken schon längst offiziell und die Deutsche Mark in der Praxis frei umtauschbar. Diese beiden Währungen sind damit den übrigen Valuten Europas um Längen voraus, zumal sie auch für Inländer konvertierbar sind.

Von der Schweiz und der Bundesrepublik sowie von Schweden und Belgien abgesehen,

haben die übrigen europäischen Staaten sich ein breites Scheunentor als Hintertür offengelassen, indem sie die Konvertibilität auf Ausländer beschränkten. So behält in Frankreich oder in Italien der eigene Bürger die lästige Devisenbewirtschaftung am Halse. In der Praxis sieht das so aus: In Frankreich kann ein Engländer oder ein Deutscher sein Geld, führt er es in Mark, in Francs oder in einer anderen Valuta mit, jederzeit in jeder Höhe in jede beliebige Währung umtauschen. Dem französischen Bürger aber zählt der Staat gestern wie heute und morgen Devisen genau vor; im Jahr nur soundsovielle Francs — etwa für einen Urlaub im Ausland.

Eine seltene Sorge: zuviel Devisen

Fast wäre man versucht, aus deutscher Sicht die Entwicklung etwas selbstgefällig zu betrachten. Denn was jetzt nach manchen Geheimkonferenzen der Notenbanken verkündet wurde, ist für die Bundesrepublik nicht mehr neu; schon seit geraumer Zeit können nämlich Ausländer wie Inländer Deutsche Mark inner-



halb der schwarz-rot-goldenen Grenzpfähle in jede Währung umwechseln. Schon seit geraumer Zeit nimmt man ferner bei offiziellen und inoffiziellen Geldwechselstellen in aller Welt westdeutsche Valuta gerne an. Auch in Moskau ist es beispielsweise so. Wer dort Deutsche Mark gegen sowjetische Rubel eintauschen will, kann dies in wenigen Minuten im Intourist-Hotel tun; wer freilich Rubel in Deutsche Mark zurückwechseln möchte, muß sich zur Sowjetischen Staatsbank bemühen und sich einer schwierigen Prozedur unterziehen.

Die Direktoren der Deutschen Bundesbank sind heute gerade in der umgekehrten Verlegenheit wie einst ihre Kollegen von der Reichsbank: sie haben zuviel Devisen, und zwar in einem Maß, daß die Devisenbilanzen mancher anderer Länder bisher nicht wieder ins Lot kommen konnten. Freilich verloren diese Länder ständig Währungsreserven, weil sie ihre Volkswirtschaften nicht im Gleichgewicht hielten. Die Devisen wanderten im wesentlichen in die Tresore der amerikanischen und der bundesdeutschen Notenbank.

Westdeutschlands Ausfuhr war in den letzten Jahren um so viel größer als seine Einfuhr, daß sich heute allein Gold und Dollars zu einem Berg im Werte von an die zwanzig Milliarden Deutschen Mark türmen. Auf der Grundlage dieses Berges wurde die Mark in der Praxis

längst konvertibel, wenn die Konvertibilität auch formell aus Rücksicht auf die Wirtschaftspartner nicht verkündet worden ist.

Während die Bundesrepublik die Ausfuhr von Gold noch unterbindet, hat unlängst der größte Goldminen- und Diamantenkonzern Südafrikas am deutschen Kapitalmarkt eine Anleihe bekommen. Dieses Beispiel macht deutlich, daß heute jeder deutsche Bürger unbeschränkt fremde Wertpapiere kaufen oder sein Geld im westlichen Ausland investieren kann. Ob, wie und wo Deutsche Mark angelegt werden, ist jedermanns eigene Sache. Der Staat redet nicht mehr drein; er wechselt soviel Devisen, wie gewünscht werden. Selbst die Meldepflicht größerer Investitionen im Ausland ist seit ein-einhalb Jahren weggefallen.

Die ausländische Devisen, früher mit dem Flair von Qualität und Sicherheit umgeben, hat, seit das eigene deutsche Geld so hart ist, viel an Gloriole verloren. Währungen, die ähnlich „hart“ sind wie die unsrige, sind dünn gesät, weiche Währungen dagegen gibt es viele, pflaumenweiche sogar, dazu gehören in Europa etwa die spanische Peseta, der jugoslawische Dinar und das türkische Pfund. Die Handvoll harter Valuten ist dagegen rasch aufgezählt: es sind im wesentlichen der Schweizer Franken, der amerikanische sowie der kanadische Dollar, mit Einschränkung das britische Pfund.

Was es nicht gibt, ist die steinharte Währung; ob Dollar oder Mark, sie alle haben seit 1945 Jahr für Jahr einen kleinen Teil ihres inneren Wertes, ihrer Kaufkraft, eingebüßt. Dabei schnitt allerdings die Mark im Vergleich zu ihren Konkurrenten gut ab, was nicht unwesentlich zu der großen Steigerung unseres Exports und zu unserem Devisenüberschuß beitrug.

Gold — Märchen und Wirklichkeit

Warum bleibt nun selbst die Deutsche Mark trotz ihrer reichen Gold- und Devisenreserven nicht absolut stabil? Es gibt eine Reihe von Gründen dafür, so etwa die Tatsache, daß die Löhne bisher stärker stiegen als Produktion und Produktivität. Dadurch entstand letzten Endes eine gewisse Menge nicht durch Güter gedeckten Geldes, das in einer freien Wirtschaft die Triebfeder von Preissteigerungen ist. Wird nun der eingeschlagene Weg der Währungskonvertibilität weiter beschritten, so ist es durchaus möglich, daß die Verluste an Kaufkraft kleiner werden unter dem Zwang des Marktes. Denn die Möglichkeit, jederzeit die eine Währung in die andere tauschen zu können, bringt eine innere Dynamik mit sich, den Zwang zur finanziellen Ordnung im eigenen Haus, kurz zur monetären Disziplin.

Die Goldmark und der Silbertaler von einst sind heute noch landauf landab Inbegriffe eines soliden Geldes. Die Konvertibilität kommt wieder — die umlaufende Goldmünze aber nicht mehr. Und das aus gutem Grund. Erstens wird man im Zeitalter der bargeldlosen Überweisung wohl nicht bleischwere Klumpen in den Hosen- oder Handtaschen herumtragen wollen. Zweitens hat man erkannt, daß der Geldwert weitgehend von der hinter einer Währung stehenden Produktion abhängt, nicht aber allein von der aufgestapelten Menge dieses zwar wertvollen, aber doch toten Metalls.

Das Gold hat also seinen magischen Reiz verloren, so wichtig es auch als Mittel des internationalen Zahlungsausgleichs bleibt. Lediglich aus alter Anhänglichkeit, aus Gewohnheit, und um sich selbst wenigstens theoretisch noch eine gewisse Beschränkung beim Notendruck aufzuerlegen, tendiert noch heute jede Währung, die etwas auf sich hält, auf Goldparität. In der Bundesrepublik liegt der Goldgehalt bei 0,211588 Gramm Feingold für die Deutsche Mark; der neue französische Franc ist gut 0,180 Gramm Feingold wert,

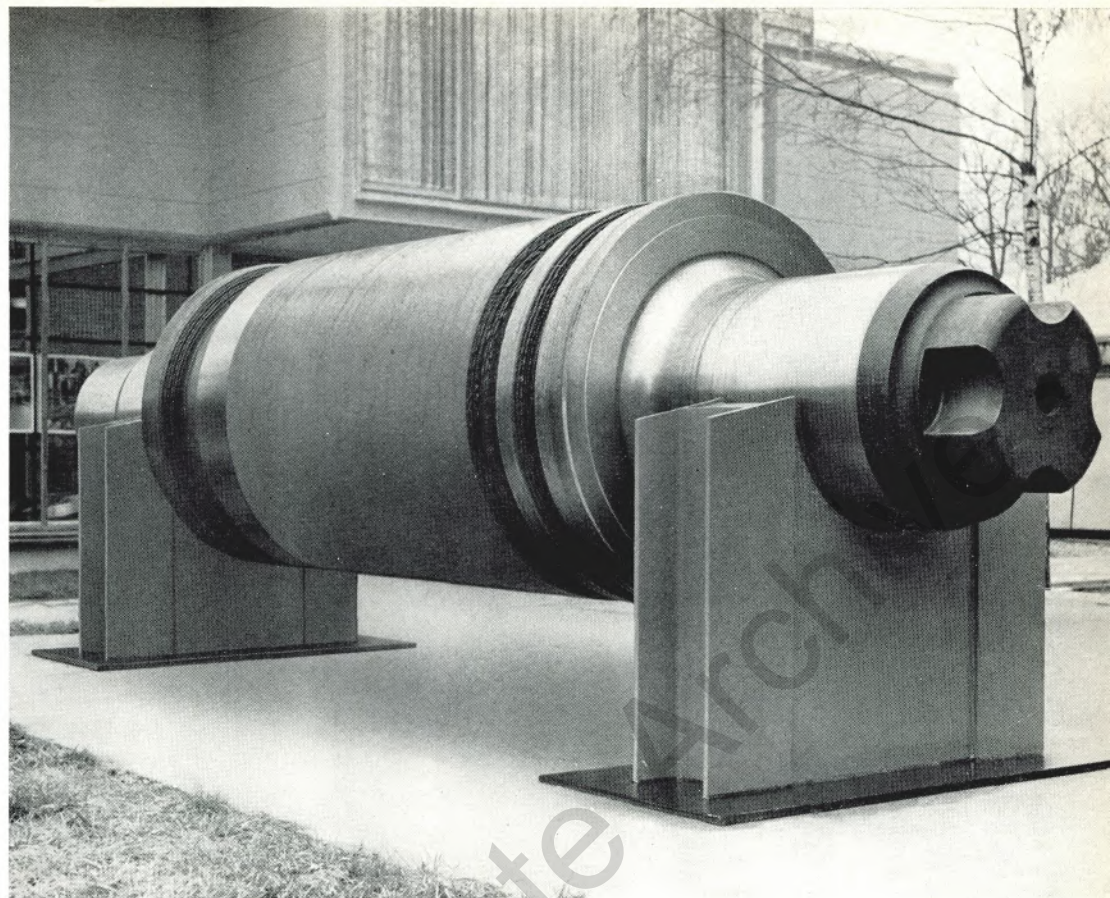
(Nach einem Bericht von Franz Thoma in der Süddeutschen Zeitung)

Walzen

gehen in Generalreparatur

**Auftragsschweißen verlängert Lebensdauer
und senkt Walzenkosten**
Seit vier Jahren bei unserer Hütte bewährt

Besucher der letztjährigen Industriemesse in Hannover konnten auf dem Freigelände neben „Haus Thyssenstahl“ eine 34 Tonnen schwere Block-Brammen-Walze unserer Hütte bewundern, auf deren Oberfläche man nach restlosem Verschleiß des alten Walzprofils 9 Tonnen Schweißdraht aufgeschweißt hatte und die dadurch wieder voll einsatzfähig gemacht worden war. Dieses Großschweißen wird in der Mechanischen Hauptwerkstatt unserer Hütte seit fast vier Jahren mit Erfolg angewendet. Es verlängert nicht nur die Lebensdauer der



34 Tonnen schwer ist diese Block-Brammenwalze, die im vergangenen Jahr auf der Industriemesse in Hannover zu sehen war. Über neun Tonnen Schweißdraht wurde an ihr mit Hilfe eines Spezialverfahrens in unserer Mechanischen Hauptwerkstatt aufgetragen.

Walzen und erhöht dadurch die mit ihnen erzielbaren Tonnenleistungen, sondern es senkt auch den Anteil der Walzenkosten an der Produktion. Die Werkzeugzeit hat den Leiter der

Mechanischen Hauptwerkstatt, Oberingenieur Dr.-Ing. Hans Stoll, gebeten, über dieses interessante und bei unserer Hütte fortentwickelte Verfahren zu berichten.

In den Werkstättenbetrieben nimmt heute bei der Eisenverarbeitung die modernste Verbindungsart, das Schweißen, einen beachtlichen Raum ein. Die herkömmlichen Verbindungen wie Niete, Schrauben, Keilverbindungen usw., werden in unseren Tagen in weitgehendem Umfange durch Schweißverbindungen, insbesondere durch Elektro-Schweißverbindungen, ersetzt. Bei richtiger Anwendung dieses Verfahrens und bei richtiger Auswahl der Schweißzusatz-Werkstoffe — der Schweißelektroden — entsteht hierbei eine homogene Verbindung der zusammenzufügenden Werkstücke. Die „Schweiße“, das heißt die Schweißnaht, kann in ihren physikalischen Eigenschaften (Festigkeit, Dehnung usw.) den zu verbindenden Werkstücken genau angepaßt und auf diese Weise aus Einzelteilen ein zusammengesetzter Körper geschaffen werden, der in sich die gleichen Materialeigenschaften aufweist.

Bei der Weiterentwicklung dieser Schweißverfahren kam man speziell in Reparaturbetrieben — zur sogenannten „Auftragsschweißung“. Bei ihr wird — im Gegensatz zur Verbindungsschweißung — nur ein Werkstück unter Zuhilfenahme eines entsprechenden Schweißzusatz-Werkstoffes schweißtechnisch behandelt. Es wird hierbei — um beim elektrischen Schweißverfahren zu bleiben — das Material der Schweißelektrode im Lichtbogen-Schweißverfahren auf ein bestimmtes Werkstück aufgetragen. Mit dieser Auftragsschweißung hat der Betriebsmann einer Reparaturwerkstatt nun ein ganz hervorragendes Verfahren in der Hand, um durch Verschleiß unbrauchbar gewordene Maschinenteile so aufzuarbeiten, daß sie — nach einer entsprechenden mechanischen Nachbearbeitung — mit Erfolg als vollwertige Teile wieder zum Einsatz kommen können und dabei die gleichen physikalischen Materialeigenschaften wie das Ursprungsmaterial besitzen.

Zwei Vorteile bei einer Arbeit

Mit diesem Erfolg hat sich der Reparatur-Ingenieur jedoch noch nicht zufrieden gegeben. Um nicht öfter als notwendig wiederholt auftretenden Verschleiß durch Auftragsschweißung beheben zu müssen, werden als Schweißzusatz-Werkstoffe, also als Elektroden oder Schweißdrähte, höherwertigere Materialien verwendet als das Ursprungsmaterial desjenigen Werkstücks, das durch Auftragsschweißung repariert werden soll. Damit erreicht man zwei Vorteile bei einer Reparaturarbeit: man beseitigt den Verschleiß und erzielt gleichzeitig eine gegen Verschleiß widerstandsfähigere Materialschicht auf dem zu reparierenden Maschinenteil, das dadurch im Einsatz wertvoller wird.

Eine durch Auftragsschweißen erzielte Qualitätsverbesserung kann aber auch der technischen Weiterentwicklung starke Anregungen geben. Für Maschinenteile oder Betriebseinrichtungen, die ganz besonders dem Verschleiß ausgesetzt sind und die bisher durch Auftragsschweißen „wertvoller“ gemacht wurden, werden deren Hersteller versuchen müssen,

Ausgangswerkstoffe einer höherwertigen Qualität zu finden und zu verwenden.

Walzen werden „aufgeschweißt“

Die beiden Möglichkeiten nun — Verschleißbehebung und gleichzeitige Qualitätsverbesserung des Werkstückes — werden bei der Aufarbeitung und Instandsetzung von Block-Brammen- und Profilwalzen ausgenutzt, die durch längeren Gebrauch bis auf „Schrottmaß“ verschlissen sind. Diese Aufarbeitung geschieht mit Hilfe eines Spezial-Schweißverfahrens, dem sogenannten „Unterpulver“-Schweißverfahren. Auf unserer Hütte wird es seit etwa fünf Jahren angewendet und beim Aufschweißen von Walzen seit fast vier Jahren eingesetzt.

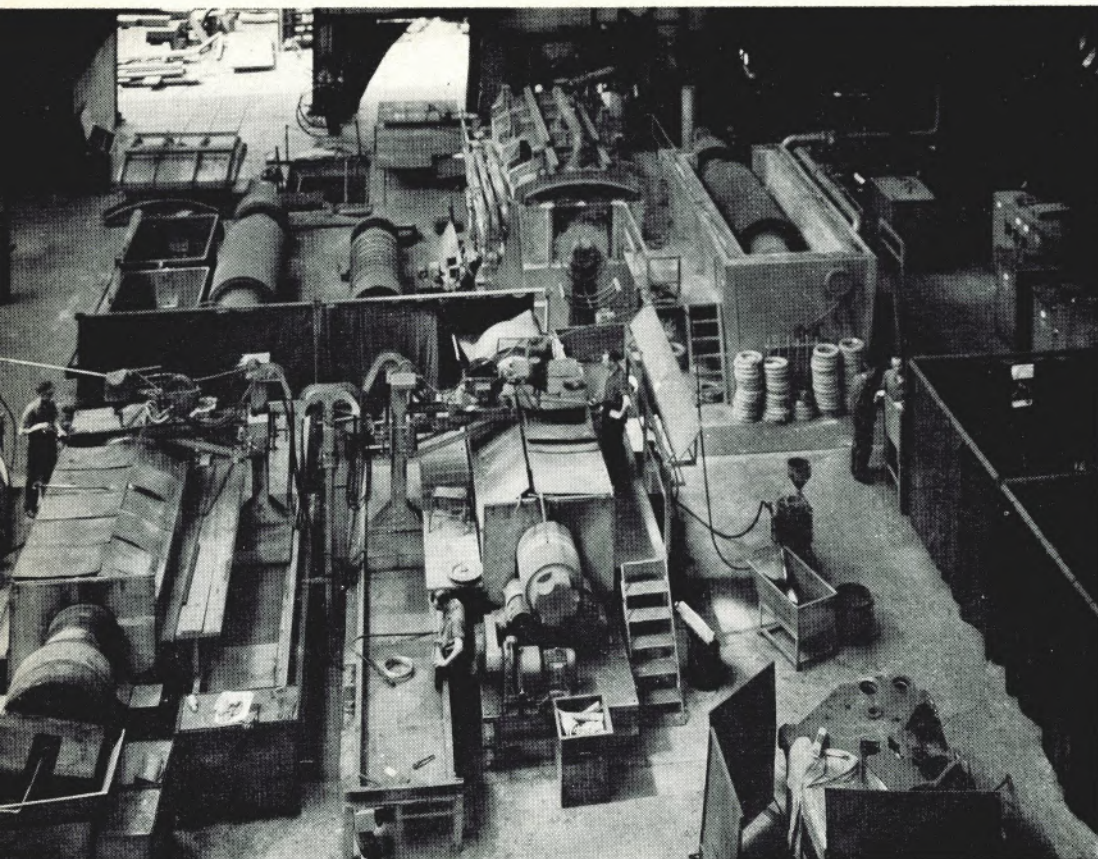
Wir besitzen heute in unserer Mechanischen Hauptwerkstatt insgesamt drei „Ellira“-Unterpulver-Schweißeinrichtungen, die von der Gesellschaft für Linde's Eismaschinen in Hölriegelskreuth bei München geliefert wurden. Hiervon arbeiten zwei Einrichtungen ausschließlich für das Aufschweißen von Block-Brammen- und Trägerwalzen, während die dritte Anlage überwiegend Kranlaufträger, Laufäder für Blocktransportwagen und Bremscheiben für Kräne sowie Walzen der Straße V aufschweißt.

Vorstoß in technisches Neuland

Als im Frühjahr 1954 mit der Planung begonnen wurde, war dies für die ATH ein absolut neues Gebiet. Es war wohl bekannt, daß in anderen Hüttenwerken kleinere Walzen durch Schweißen wieder einsatzfähig gemacht wurden. Nirgendwo hatte man sich aber bisher an eine ähnliche Arbeit an Blockwalzen mit etwa 1,2 Meter Durchmesser, einer Gesamtlänge einschließlich Kupplung von rund 6,5 Meter und einem Gewicht in fertiggeschweißtem Zustand einschließlich der darauf befindlichen Kupplung (die allein rund 4,5 Tonnen wiegt) von etwa 38 bis 39 Tonnen heranwagt. Es galt also, dieses Risiko zu übernehmen und erst eine geeignete Anlage zu schaffen, um unter möglicher Ausschaltung eines Fehlschlages Walzen großer Abmessungen und Gewichte durch Auftragschweißen wieder verwendungsfähig zu machen.

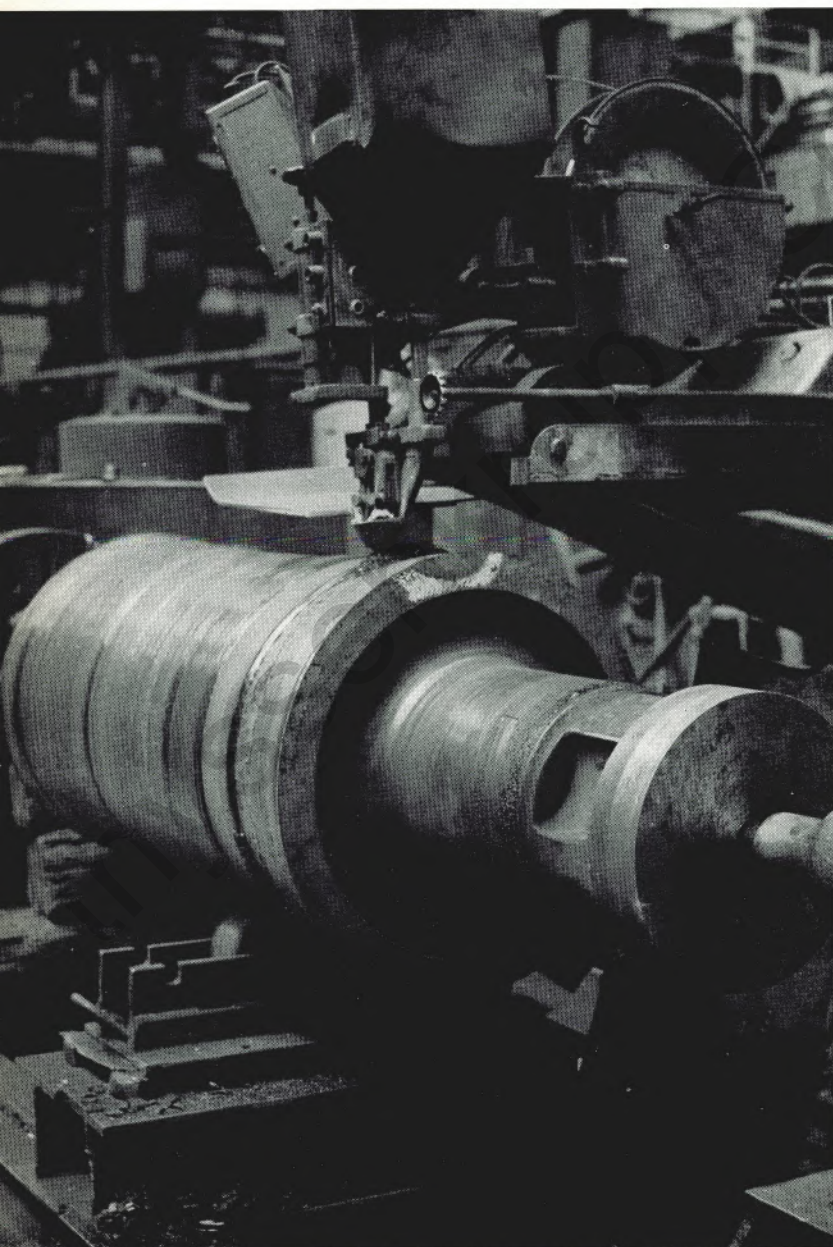
Nach vorsichtiger Auswahl des „Herzens“ der Anlage, des „Ellira“-Schweißautomaten, mußte für die wärmetechnische Vor- und Nachbehandlung der Walzen ein Anwärmofofen konstruiert werden. In diesem Ofen werden die Walzen vor bzw. nach dem Schweißen auf mehrere Hundert Grad Celsius erhitzt, wodurch das Walzenmaterial bzw. das aufgetragene Schweißmaterial spannungsfrei gemacht wird. Die Anfertigung des Ofens erfolgte dann in der Mechanischen Hauptwerkstatt, Spezialteile hierzu wurden von einer Ofenfirma beschafft, der größte Teil der Ausmauerungssteine in unserer ff. Steinfabrik hergestellt.

Der Schweißvorgang selbst geschieht nun in der Weise, daß die Walze in waagerechter Lage in den Walzenlagerzapfen auf zwei Rollenpaare



Ellira-Schweißanlagen mit Glühöfen in unserer Mechanischen Hauptwerkstatt. Im Vordergrund zwei Schweißautomaten, im Hintergrund zwei Anwärmöfen, von denen einer geschlossen, der zweite geöffnet ist. Die Lage der Walze ist in diesem Anwärmofen deutlich zu erkennen. In dreieinhalb Jahren wurden 80 Walzen aufgeschweißt

Eine Profilwalze der Mittelstraße 5 wird zugeschweißt. Über der Walze die Schweißvorrichtung mit der Zuführung des Schweißdrahtes



gelegt wird. Eines dieser Rollenpaare wird angetrieben, so daß sich die Walze beim Schweißen ständig dreht. Der Schweißautomat wird durch eine Haltevorrichtung über der Walze gehalten und kann in Längsrichtung der Walzenachse verschoben werden.

Normalerweise liegt beim Handschweißen das Werkstück fest und der Schweißer bewegt die Elektrode in Richtung der Schweißnaht. Hier aber steht die Elektrode, in diesem Falle der Schweißdraht, fest und das Werkstück, die bis zu fast 40 Tonnen schwere Walze, dreht sich unter dem Schweißdraht weg. Damit entstehen auf dem Walzenumfang Auftragsschweißraupen. Nach jeder Walzenumkehrung wird dann der Schweißautomat um eine Raupenbreite in Walzenlängsachse verschoben, bis die ganze aufzuschweißende Arbeitslänge der Walze belegt ist. Während des gesamten Schweißvorganges muß die Walze aus schweißtechnischen Gründen auf einer Temperatur von 250 bis 300 Grad Celsius gehalten werden.

Dieser Schweißvorgang verlangte also den Entwurf und den Bau einer Drehvorrichtung, die eine ständige Beheizung der Walze gestattete, kombiniert mit einer Halte- und Verschiebvorrichtung für den Schweißautomaten. Gleichzeitig war vorzusehen, daß die Walzenkuppelung, die bekanntlich auf den Walzenzapfen warm aufgeschraubt ist, durch das gleichmäßige Halten der Walzentemperatur auf 250 bis 300 Grad Celsius nicht den Schrumpf verliert und damit lose wird. Dies wurde durch Anbringen einer Wasser- bzw. Luftkühlvorrichtung an der Kuppelungsseite der Walze erreicht.

Diese kombinierte Schweiß-Drehvorrichtung wurde entworfen und in unserer Mechanischen Hauptwerkstatt hergestellt. Im März 1955 konnte dann mit dem Aufschweißen der ersten Walze begonnen werden.

Da die Werkstattkräne damals jedoch nicht in der Lage waren, Gewichte von zirka 40 Tonnen zu heben, mußten zwei Kräne von 30 Tonnen und 15 Tonnen unter Zwischenschaltung einer inzwischen angefertigten Traverse für den Transport der Walzen herangezogen werden. Diese Transporteinrichtung war auch notwendig, um die Walze nach der wärmetechnischen Nachbehandlung vom Anwärmofen zur Drehbank zu bringen. Dort müssen die Lagerzapfen nach dem Schweißen der Walze neu poliert werden; erst dann kann sie der Walzendreherei zur weiteren Bearbeitung zugestellt werden.

300 Tonnen Schweißdraht für 80 Walzen

In der Mechanischen Hauptwerkstatt sind für die Blockstraßen und die Straße 1 bis Ende Oktober 1958 über 80 Walzen mit etwa 300 000 Kilo Schweißdraht geschweißt worden, die wir natürlich von unserer Tochtergesellschaft Westfälische Union bezogen haben. Der Anteil an Block-Brammenwalzen mit vollständiger Schweißung über die ganze Ballenbreite beträgt etwa 80 Prozent des vorgenannten Drahtgewichts bzw. etwa 75 Prozent der reinen Schweißzeit. Dies kennzeichnet sehr deutlich den hohen Anteil und die Bedeutung der Schweißarbeiten für die beiden Block-Brammenstraßen der ATH.

Wenn die Block-Brammenwalzen, nachdem sie durch ihren bisherigen Arbeitseinsatz infolge Verschleiß unbrauchbar geworden sind, zur Aufschweißung in die Mechanische Hauptwerkstatt kommen, sind sie vorher in der Walzendreherei durch Ausdrehen etwa aufgetretener Fehlstellen (zum Beispiel Brandrisse) sorgfältig bearbeitet worden. Entsprechend dem eingetretenen Verschleiß und aus der Tiefe der Brandrisse ergeben sich für diese Walzen recht unterschiedliche Materialhöhen, die schweißmäßig aufgetragen werden müssen. Diese Materialhöhen können etwa 90 bis 125 Millimeter betragen und bedingen dann, daß zirka 7 bis 10 Tonnen Schweißmaterial bei der „Generalreparatur“ einer Walze abgeschmolzen werden müssen.

Schweißzeit auf die Hälfte verkürzt

Die Abschmelzzeit hierfür ist abhängig von der erzielbaren Abschmelzleistung pro Stunde. Es ist verständlich, daß es das Bestreben gewesen ist und sein mußte, die stündliche Abschmelzleistung zu erhöhen und damit die Abschmelzzeiten der für die Walzen erforderlichen Drahtmengen zu verringern. Wenn wir zu Anfang eine Drahtmenge von zum Beispiel 7500 Kilo in etwa 1050 Stunden abgeschmolzen haben, so benötigen wir heute bei störungsfreiem Arbeitsablauf nur etwa die Hälfte dieser Zeit, um die gleiche Menge Draht auf eine Walze aufschweißen zu müssen. Entscheidend waren hierfür einige Verbesserungen des Verfahrens, die auf Grund von Erfahrungen gemacht werden konnten.

Die aufzuschweißenden Drahtmengen sind, besonders bei den Block-Brammenwalzen, sehr erheblich. Sie können rund 20 bis 30 Prozent des Gewichtes der fertigen Walze betragen. Der Drahtauswahl kommt deshalb eine sehr große Bedeutung zu, sowohl hinsichtlich der am besten geeigneten Materialqualität als auch in Bezug auf den Preis des Drahtes. Die verschiedenen Drahtsorten haben heute einen Preis von

etwa 2 bis 11 DM je Kilo; der teuerste Draht wird heute nur noch für Profilwalzen, zum Beispiel an den stark verschleißempfindlichen Kallierwänden — und dort mit großem Erfolg —, verwendet.

Weniger Verschleiß — höhere Walzleistungen

Es werden deshalb laufend Versuche angestellt, die wirtschaftlichsten Drahtqualitäten zu finden, um durch die Walzenauftragsschweißung eine möglichst weitgehende Qualitätsverbesserung des ursprünglichen Walzenmaterials zu erreichen. Das Urmaterial einer Walze aus Schmiedestahl hat eine Festigkeit von etwa 70 kg/mm², wohingegen heute eine bei uns aufgeschweißte Blockwalze eine Festigkeit von etwa 115 bis 125 kg/mm² und darüber aufweist. Dies führt zu einer Verringerung der Verschleißanfälligkeit. Da die geschweißten Walzen beim Einsatz außerdem noch geringere Neigung zur Bildung von Oberflächenrissen zeigen, ließen sich mit aufgeschweißten Walzen längere Einsatzzeiträume bzw. höhere Tonnenleistungen erzielen. Nach den bisher gemachten Erfahrungen leistet eine aufgeschweißte Block-Brammenwalzen im Durchschnitt etwa 60 bis 80 Prozent mehr als eine Walze ohne Aufschweißung.

Trotz der nicht unbeträchtlichen Kosten für die Instandsetzung der Blockwalzen durch Auftragschweißung bringt das heutige Walzenaufschweißverfahren also wesentliche betriebliche Vorteile mit sich; es ist ein Hilfsmittel, um den Anteil der Walzenkosten an den Gesamtkosten des fertigen Walzproduktes zu senken. Die Wirtschaftlichkeit des Verfahrens kann damit als gegeben angesehen werden.

Es fuhr die letzte Charge

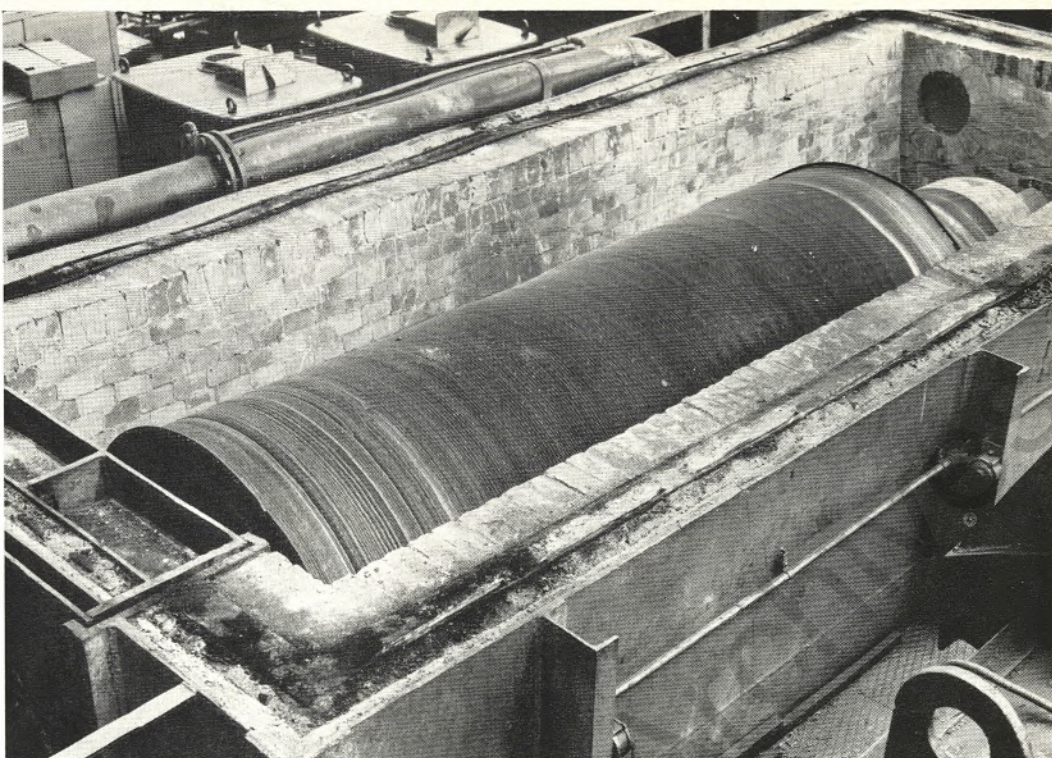
30 Jahre Kranführer im Thomaswerk

Man lebt mit der Gemeinschaft, der man sich verschrieben hat. Hierin macht auch die Arbeitsgemeinschaft keine Ausnahme, selbst wenn in ihr nicht immer die schönsten Stunden verbracht werden. Wie stark aber ein langes Leben gemeinsamer Arbeit bindet, das durfte der 65jährige Kranführer Paul Gornetzki vom Elektrobetrieb I erleben, als er seine letzte Schicht im Thomaswerk machte und danach in den Ruhestand trat. Sein Kollege, Wilhelm Kulins, schrieb der Werkzeitung diesen Bericht, den er mit den besten Wünschen für den Lebensabend seines Kameraden verbindet:

30. Dezember 1958. Es war die letzte Schicht für das Jahr 1958 — es war aber auch die letzte Schicht für unseren Arbeitskameraden, den Kranführer Paul Gornetzki. Er hatte — bereits am 22. Oktober übrigens — die Altersgrenze erreicht und wurde jetzt mit Ablauf des Jahres pensioniert. Zu dieser letzten Schicht brauchte Paul selbst nicht mehr auf den Kran zu gehen, denn sein Nachfolger hatte den Posten bereits übernommen.

Paul Gornetzki hat 30 Jahre lang den Gießkran im Thomaswerk gefahren. Wir hatten eine kleine Rechnung aufgestellt, wieviel Chargen und Tonnen er in all diesen Jahren wohl gefahren habe. Es kam eine schöne Zahl zusammen. Um nun unserem Kameraden Paul einen würdigen Abgang zu verschaffen, baten wir ihn, er möge doch die letzte Charge selbst in den Konverter einleeren — die letzte Charge für die Hütte im Jahr 1958, gleichzeitig aber auch für ihn, Paul war einverstanden.

Als er nun diese letzte Charge eingeleert hatte, blieb er auf der Rückfahrt mit dem Kran in der Mitte der Gießhalle des Thomaswerks stehen. Wir Arbeitskameraden vom Elektrobetrieb und vom Thomaswerk standen auf der Konverterbühne, nahmen unseren Schutzhelm ab, verbeugten uns und winkten ihm dann zu. Gleichzeitig ertönten von allen Konvertern die Sirenen. Es war ein ergreifender Augenblick, an den wir alle noch oft denken werden; manchem Kollegen wurde es dabei doch etwas weich um sein Herz.



OBEEN: So liegen die Walzen im Glühofen, hier eine geschweißte Blockbrammenwalze. Der Ofen wurde von unserer Mechanischen Hauptwerkstatt konstruiert — UNTEN: Eine geschweißte Trägerwalze P 24 fertig zum Versand zur Walzendreherei



Die 44-Stunden-Woche bei unserer Hütte

Am 1. Januar ist auch auf unserer Hütte entsprechend dem zwischen den Tarifpartnern im Frühjahr 1958 abgeschlossenen Tarifvertrag die Arbeitszeit generell für Arbeiter und Angestellte auf 44 Stunden je Woche verkürzt worden. Für die Arbeiter — soweit nach dem Tarifvertrag nicht, wie z. B. für das SM-Stahlwerk, eine 42stündige Arbeitszeit je Woche vorgeschrieben ist, — erfolgte diese Verkürzung im Rahmen der betrieblichen Schichtenpläne.

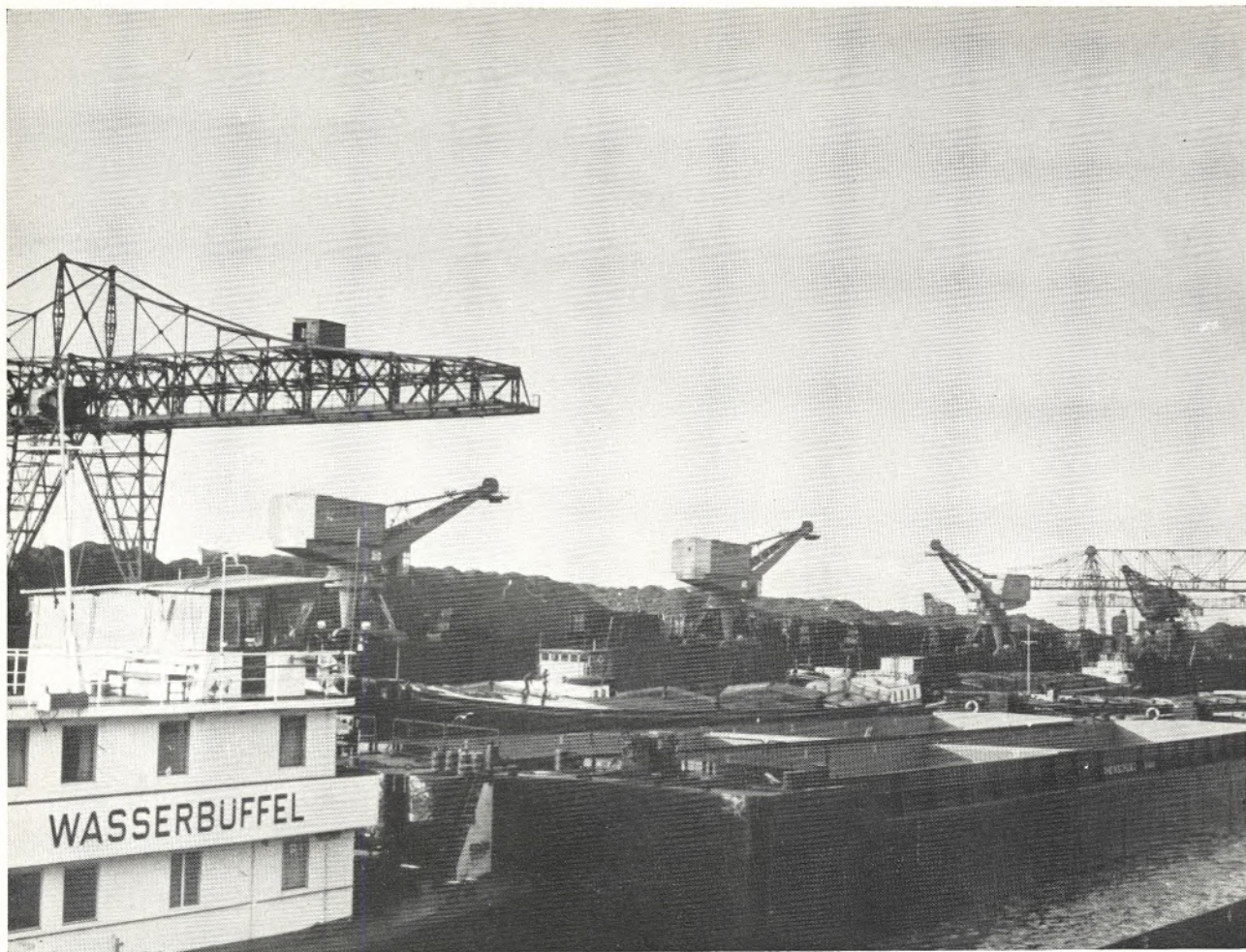
Für die Angestellten wird sie so durchgeführt, daß ab Januar grundsätzlich nur noch an jedem ersten Samstag im Monat gearbeitet wird und die übrigen Samstage dienstfrei bleiben — mit Ausnahme der Monate Mai und November, in denen auch

an den beiden letzten Wochenenden gearbeitet wird.

Im einzelnen sieht der „Arbeitsplan“ der Angestellten für Samstage, an denen Dienst ist, wie folgt aus: 7. Februar, 7. März, 4. April, 9., 23., 30. Mai, 6. Juni, 4. Juli, 1. August, 5. September, 3. Oktober, 7., 21., 28. November, 5. Dezember.

Als Löhnungstage für Lohnempfänger im ersten Halbjahr 1959 wurden festgesetzt:

	Abschlag (1.—15.)	Restlöhnung (16.—31.)
Januar	30. 1.	13. 2.
Februar	27. 2.	13. 3.
März	26. 3.	14. 4.
April	29. 4.	15. 5.
Mai	29. 5.	15. 6.
Juni	30. 6.	15. 7.



Hafen Schwelgern erhielt neue Kräne

**Die Umschlags-Kapazität
unseres Werks Hafens
wurde in den letzten Jahren
beträchtlich erhöht**



ZU UNSEREN BILDERN: Drei neue Portalkräne wurden 1958 im Parallelhafen in Betrieb genommen. Sie besitzen eine Hubkraft von 16 Tonnen und sind die modernsten ihrer Art. Mit 20 Meter Ausladung beheben sie Schwierigkeiten, die bisher bei Niedrigwasser des Rheins beim Umladen der Erze eintraten. Die neuen Kräne werden zusätzlich zu den alten Portalkränen, die seit 1912 ununterbrochen in Dienst sind, eingesetzt. Unsere Aufnahme oben links zeigt das neue Gesicht, daß sie dem Hafen geben, die übrigen berichten vom Aufbau und der Installation.

Der Werks Hafen Schwelgern und das Verkehrsnetz unserer Hütte sind in den vergangenen Jahren im Zuge einer großen Planung modernisiert worden. Bei der Werksbahn stand vor allem die fortschreitende Umstellung vom Dampfbetrieb auf elektrischen Zugbetrieb im Vordergrund. Im Hafen war das Ziel, durch die Installierung neuer Kräne und einer Bandförderanlage für Erze die Verladekapazität der Hafenanlagen zu er-

höhen, um den zu erwartenden wachsenden Anforderungen gerecht werden zu können. Der „Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen“, der entscheidenden Anteil an der Durchführung der Transportaufgaben hat, konnte im letzten Jahr, wie Direktor Müller vor den Jubilaren berichtete, 22 neue Elektroloks einsetzen; sie traten an die Stelle von Dampflokomotiven, die inzwischen aus dem Betrieb gezogen und verschrottet wurden.

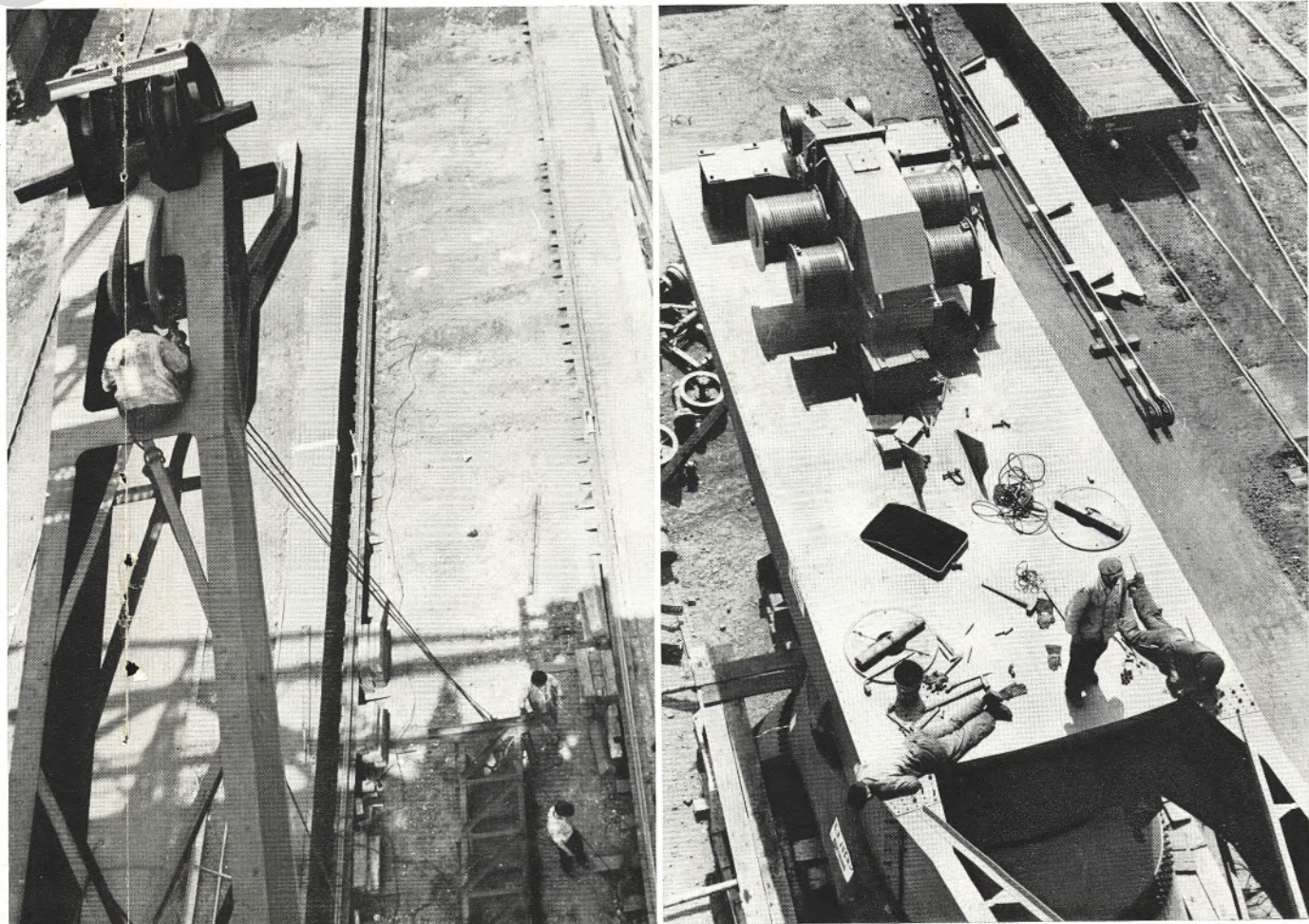


Heute sind 136 Lokomotiven vorhanden, von denen nur noch 42 mit Dampf betrieben werden, 89 aber elektrisch fahren und fünf Dieselloks sind. 281 Kilometer Oberleitung sind inzwischen verlegt worden — ein Beweis der fortgeschrittenen Elektrifizierung des Gesamtbetriebes; es ist immerhin eine Strecke, die von Duisburg bis weit über Hannover hinaus reichen würde. Der Gemeinschaftsbetrieb verfügt über 5620 Waggons, das sind rund 112 Züge zu 50 Wagen, die hintereinander aufgestellt eine Länge von 56 Kilometer, also eine Strecke etwa bis Köln ergeben würden. Auf seinem 541 Kilometer langen Gleisnetz hat „Eisenbahn und Häfen“ im letzten Jahr rund 48 Millionen Tonnen befördert, das sind etwa 6400 Waggons mit rund 160 000 Tonnen je Arbeitstag. Gefahren wurden 1958 etwa 204 Millionen Tonnenkilometer. Im Hafen Schwelgern wurden ähnliche Leistungen erzielt. Bei sieben Verladebrücken und 17 Portalkränen erreichte der Umschlag rd. 11 Millionen Tonnen, das sind monatlich 916 000 Tonnen, davon im Zugang rund 407 000 Tonnen und im Abgang 180 000 Tonnen, der Rest war Lagerabgang. 370 Schiffe wurden je Monat entladen, 420 beladen. Hinter den Duisburg-Ruhrorter Häfen hatte der Werks Hafen Schwelgern unserer Hütte als größter Privathafen Europas den zweitgrößten Umschlag aller Rheinhäfen. In diesem Zusammenhang teilte Direktor Müller folgende Vergleichszahlen hinsichtlich des Umschlags mit: Während je Meter nutzbarer Uferlänge in Schwelgern rund 3300 Tonnen umgeschlagen wurden, lauten die entsprechenden Zahlen für die Duisburger Häfen 600 Tonnen, für Mannheim

500 Tonnen und für Straßburg 1000 Tonnen. Der durch den Krieg verursachte Nachholbedarf, so stellte Direktor Müller fest, sei jetzt im allgemeinen befrie-

digt, so daß künftig nur noch die normalen Unterhaltungsarbeiten durchgeführt werden müßten. In den letzten drei Jahren seien die Voraussetzungen

dafür geschaffen worden, daß die Aufgaben, die sich durch den Ausbau der Hüttenwerke und die vermehrte Förderung im Bergbau ergaben, auch transportmäßig erfüllt werden konnten. Neben der hoffentlich bald wieder einsetzenden Steigerung der Transportleistung seien jedoch noch viele Arbeiten beim Ausbau der Anlagen und im Hinblick auf eine Rationalisierung des Betriebes zu erledigen. Erfreulicherweise sei im letzten Jahr die Unfallziffer gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Die Tatsache aber, daß sieben Mitarbeiter im Betrieb tödlich verunglückten, zeige, wie gefährlich der Beruf des Eisenbahners immer noch sei. Die große Zahl der Unfälle sollte für alle eine Mahnung sein, der Betriebsgefahr die größte Aufmerksamkeit zu widmen. Für die Nichtbeachtung der Unfallvorschriften gebe es keine Entschuldigung. Besondere Sorge bereiten der Geschäftsführung im übrigen die Rangierschäden. Wenn die gesamte Belegschaft mithilfe und die Unterweisungen der Betriebsleitung unterstütze, dann müsse es gelingen, die Zahl der Rangierschäden herunterzudrücken. — Bei der Jubilärfest ehrte der „Gemeinschaftsbetrieb“ insgesamt 67 Jubilare.



In der Heimat ist es doch am schönsten...

Ausgewanderte Mitarbeiter der ATH berichten von ihren Erlebnissen



Eine ganze Reihe von früheren Mitarbeitern unserer Hütte wohnt und arbeitet heute im Ausland, viele sind nach Übersee ausgewandert und haben dort eine neue Heimat gefunden. In der Weihnachts-Ausgabe der Werkzeugzeitung berichteten zwei ehemalige Belegschaftsmitglieder aus Toronto und Hamilton in Kanada über ihre Erlebnisse und Schicksale. Heute schreibt Dr. Carlo Koch, vordem Abteilung Organisation/Revision, der mit seiner Familie inzwischen seit anderthalb Jahren in Mexiko-City lebt

DR. CARLO KOCH: **So lebt man in Mexiko**

Das regnerische Wetter hatte sich recht auf Abschied eingestellt, als meine Frau und ich, begleitet von den nächsten Angehörigen und guten Freunden, im August 1957 in Antwerpen ankamen, um als letzte Passagiere an Bord der „Schauenburg“ zu gehen. Trotz des trüben Himmels und obwohl wir uns auf Grund eines völlig falsch angegebenen Schiffs Liegeplatzes beinahe verfehlt hätten, feierten wir abends im Speiseraum des schönen Schiffes ein nettes Abschiedsfest.

Ohne Zwischenfälle erreichten wir am nächsten Morgen die offene See und später den Rand der Biskaya, des „klassischen“ Schlechtwetter-Gebietes. Wir waren etwas besorgt; denn unser knapp 7000 Tonnen großes Schiff hatte nur wenig geladen und war den Seegang mehr als gewöhnlich ausgesetzt. Zum Glück hatte Neptun ein Einsehen und es kam nur zu Windstärken vier bis fünf. Später blieb das Meer bis zum Ende der Fahrt erfreulicherweise wunderbar ruhig. Wir hatten Zeit, uns mit den zehn Mitreisenden bekanntzumachen, ihre Pläne zu hören und unsere eigenen Probleme zu durchdenken.

Eine Fahrt ins Abenteuer

Im Gegensatz zu den anderen, die alle genau wußten, was sie erwartete: bestimmte Geschäfte, Studienaufenthalte oder auch nur das gewohnte Alltagsleben, nachdem nun der Urlaub in Deutschland zu Ende gegangen war — im Gegensatz zu diesen Passagieren kamen wir uns selber ein wenig abenteuerlich vor. Ich sollte und wollte als „rechte Hand“ und später Nachfolger meines Onkels in Mexiko-City arbeiten, in einer ihm gehörenden Kinderkleiderfabrik. Ich kannte jedoch die Fabrik nicht und hatte auch keine Abmachungen getroffen, er seinerseits keine Angebote gemacht. Es war also noch alles offen.

Es gab also genügend Gesprächsstoff für meine Frau und mich, so daß keine Langeweile aufkam. Darüberhinaus gab es die gute Bordbücherei, Shuffleboard ein lustiges Spiel auf Deck, bei dem man mit einem Schieber diskusartige Scheiben in vorgezeichnete Felder stoßen

muß — mancherlei andere Spiele vom Mensch-ärgere-dich-nicht bis zum Skat sowie die Bar. Der Kontakt mit den Reisegefährten war gut. Viele von ihnen gehen in Mexiko Kaffeeschäften nach, die außerordentlich ertragreich sind. Bekanntlich ist Kaffee ein wesentlicher Exportartikel des Landes.

Kubanisches Intermezzo

In Kuba löschten wir einen Teil der Ladung. Es gibt sehr elegante Villenkolonien auf der Insel und trostlose Hafenviertel. Die Einfahrt von Habanna allerdings ist wunderschön und bietet einen unvergeßlichen Anblick auf das teilweise recht moderne, von Wolkenkratzern unterbrochene Stadtgebiet.

Von den seinerzeitigen Unruhen auf der Insel spürten wir nichts. Trotzdem blieb mir eine

Dr. Carlo Koch an Bord des deutschen Frachtschiffes „Schauenburg“ vor der Küste der englischen Insel auf der Höhe von Dover



kleine Aufregung nicht erspart: Am zweiten Abend unseres kurzen Aufenthaltes machte ich mit einem Mitreisenden, einem sehr ehrenwerten Konsul a. D., einen Bummel durch das alte Hafenviertel, bei dem meine Frau es jedoch vorzog, zu Hause, d. h. auf dem Schiff zu bleiben. Nachdem wir in einem Restaurant einige Angehörige der Besatzung getroffen hatten, verloren wir uns aus den Augen, da mein Begleiter mit ihnen ein anderes Lokal aufsuchte, was mir in der angeregten Unterhaltung mit einem Nordamerikaner entgangen war.

Alleingeblichen, hielt ich es für angebracht, auf's Schiff zurückzukehren. Aber so einfach war das nicht! Bereits nach wenigen Schritten bot mir eine junge und zugegebenermaßen gar nicht häßliche Kubanerin hilfsbereit an, mir, der ich so einsam war, ein wenig Zerstreuung zu bereiten und mich auch mit dem Wesen des Landes und seiner Bevölkerung vertraut zu machen. Ich zog es vor, dies lieber bei Tag zu besorgen. Darauf eilte flugs Verstärkung in Form einer zweiten Schönen herbei und sich gleich der ersten in meinen Arm hängte.

Ich aber beharrte eigensinnig auf meinem Standpunkt. Daraufhin näherte sich eine dritte Person, nun leider in Form eines Mannes. Nachdem auch er vergeblich an meinen guten Willen appelliert hatte, wurde er unfein und begann an meinen Kleidern zu zerren und bescheiden zu bemerken, wenn ich mich also nicht für die Kultur der Insel interessierte, so könne ich mich doch immerhin mit einer milden Gabe von einigen zehn bis zwanzig Dollar (der Kubanische Dollar entspricht dem US-Dollar) erkenntlich zeigen. Meine Ablehnung traf ihn tief, worauf alle drei unter drohenden Worten das Ziehen und Zerren verstärkten.

Natürlich wurde mir schnell unbehaglich und ich machte eine heftige Bewegung, um die drei abzuschütteln. Keinen Augenblick zu früh, denn im gleichen Moment mußte eine der beiden „Damen“ meine Brieftasche ergriffen haben, die sie dann aber durch den Stoß nicht festhalten konnte, so daß die Tasche — zum Glück — zu Boden fiel. Ich stellte sofort meinen Fuß darauf, schrie die drei Völkerverständiger in einem sauberen Gemisch aus Englisch und Spanisch wütend an, stieß noch einmal um mich und enteilte, nach dem ich das kostbare Stück mit meinen unersetzlichen Einwanderungspapieren und einer ganzen Reihe harter Dollars sehr schnell aufgenommen hatte.

Um es vorweg zu nehmen, das blieb bis heute mein einziges derartiges Erlebnis, obwohl es sich in gewissen Stadtteilen Mexikos auch wiederholen könnte — wenn man sich unklugerweise dorthin begibt.

Nur ein kleines „Handgeld“ . . .

Nichtsdestoweniger fiel ich in Veracruz gleich wieder unter die Räuber, wenn auch in etwas kultivierterer Form. Zuerst ging alles gut: auch der Rest der Reise verlief ruhig, wenn auch



Zwei Bilder voller Gegensätze aus Mexiko-City. LINKS: Reiter und Autos vor dem Petroleum-Brunnen (Petroleum gehört zu den wichtigsten Bodenschätzen des Landes)



— RECHTS: Das Zentrum der Landeshauptstadt mit 25stöckigen Hochhäusern. Die Natur ist sehr geschickt mit viel Grün bis in die Mitte der Stadt hineingeholt worden

in tropischer Hitze, die man eigentlich nur unter der Brause ertrug. Im Hafen von Veracruz erwarteten uns meine besuchsweise dort weilende Mutter, mein Onkel und ein mexikanischer Vetter nebst Frau. Unser Reisegepäck passierte mit Hilfe eines kleinen „Handgelds“ den Zoll und wir konnten nach einem Ruhetag die Autofahrt nach Mexiko-City antreten.

Um das große Gepäck, unseren Hausrat, brauchten wir uns keine Sorgen zu machen, es war, wie man uns in Deutschland versichert hatte, als Auswanderergut zollfrei. Doch weit gefehlt! Da unsere Sachen relativ neu waren — ich war ja erst seit einem Jahr verheiratet — stand man hier auf einem anderen Standpunkt. Ich sollte einen astronomisch hohen Zoll bezahlen, und alle Eingaben nutzten nichts: „Wenn der Zoll in Veracruz das für richtig hält, müssen Sie eben zahlen — Sie können höchstens einen anderen Zolloffizier abwarten.“

Es half nichts, ich mußte mich den Sitten des Landes anpassen und von meiner Agentur vom gerade amtierenden Zöllner ein „Angebot“ einholen lassen. (Die Beamten werden, um diesen kleinen Privatgeschäften vorzubeugen, ständig ausgewechselt und kommen erst nach mehreren Monaten wieder auf einen früheren Posten zurück. Nichtsdestoweniger bleibt das Prinzip das gleiche, und nur die Höhe des „Gastgeschenkes“ ändert sich je nach Temperament des Beamten und seines als „stiller Teilhaber“ mitwirkenden Vorgesetzten.) Leider betrug die „Mordida“, mit deren Hilfe meine Sachen dann als alt und zollfrei erkannt wurden, selbst nachdem wir einen günstigen Prüfer abgewartet hatten, noch immer etliche tausend Pesos; wehmütig dachten mein Onkel (der das Geld vorschießen mußte) und ich (der ich es einmal zurückzahlen sollte) daran, wie billig ich doch bei dem kubanischen Überfall davongekommen war.

Gute Ware kostet viel Geld

Im Prinzip war ich noch besser dran, als wenn ich die mitgebrachten Dinge in Mexiko gekauft hätte; denn hier sind alle Gegenstände des — sagen wir — „gehobenen Bedarfs“ außerordentlich teuer. Ein Radio in der Preislage von 350,— DM kostet hier zum Beispiel etwa 4000,— Pesos, das ist beim Kurs von 3:1 (3 Pesos = 1 DM) das drei- bis vierfache. Das liegt in erster Linie an den hohen Zöllen, durch die die eigene Industrie angekurbelt werden soll.

Trotzdem zahlt auch der Mexikaner oft lieber die hohen Preise und bevorzugt, wenn es eben geht, Importware. Zum Ausgleich sind dagegen die Steuern niedrig oder sie existieren in zahlreichen uns bekannten Arten, — beispielsweise der Kraftwagensteuer — gar nicht. Die Lohnsteuer ist ebenfalls verhältnismäßig gering und wird eigenartigerweise häufig vom Arbeitgeber bezahlt, so daß der ausgehandelte Lohn in bar ausgezahlt wird.

Ein Land voller Gegensätze

Wir fuhren also nach Mexiko, zur Hauptstadt. Die Landschaft war, wie das ganze Land, voller Gegensätze. Bald fuhren wir durch tropische Gegenden, die vor allem von den großen Agaven beherrscht werden, aus denen das schwere alkoholische Nationalgetränk Pulque gewonnen wird, bald fühlten wir uns wie in deutschen Mittelgebirgen. Im allgemeinen aber überwog der Eindruck einer etwas armen, ausgedörrten Landschaft. Dazu gehörten die Aasgeier, die sich gierig auf verendetes Vieh stürzen und so die Straßen und Felder sauber halten, und armselige Dörfer, oft verlassen und verfallen. Da die Bevölkerung rapide wächst — Mexiko gehört zu den Ländern mit dem stärksten Bevölkerungszuwachs —, jährlich 900 000 Personen bei zur Zeit rd. 30 Millionen Einwohnern —, verwunderte uns das Leerstehen der Hütten. Aber auch hier gibt es den Zug zur Stadt, die in diesen Gebieten die außerordentlich arme Landbevölkerung lockt.

So schnell der Wagen fuhr, so schnell wechselte die Szene bei der Einfahrt in die über 2000 Meter hoch gelegene Hauptstadt des Landes. Nach den trostlosen Vororten Mexikos, durch die wir zuerst gekommen waren, öffnete sich uns das Zentrum der Hauptstadt, die herrliche Prachtstraße „Paseo de la Reforma“ und danach die schnurgerade und kilometerlange „Insurgentes“. War man bis dahin überrascht über die Armut, so staunte man jetzt über das Gegenteil: Elegante Geschäftshäuser, riesige Wolken-

kratzer aus Stahl und Glas, schöne Statuen, die die breiten Fahrbahnen des „Paseo“ säumen, herrliche Grünanlagen und bezaubernde Springbrunnen. Mexiko ist eben ein Land der Gegensätze.

Traumhäuser der Architekten

Wir sollten im Süden der Stadt wohnen und versäumten nicht, einen Abstecher durch den eleganten Villenvorort Polanco zu machen. Was wir hier an Reichtum und Eleganz sahen, blendete uns schon, wurde aber noch übertroffen durch den sagenhaften Stadtteil Pedregal, der — von einer Mauer umgeben und von Polizisten bewacht —, Traumhäuser und -gärten in sich vereinigt, von denen man tatsächlich sonst nur träumt. Besonders reizvolle Effekte entstehen dort, wo der Boden aus sehr unebenem Lawagestein besteht und die Architekten darin wetteiferten, Haus und Garten harmonisch dieser an sich wilden Landschaft anzupassen.

Einmal im Süden, sahen wir die inzwischen weltbekannte Universitätsstadt, die in ihrer

In der Nähe der Hauptstadt ist die „Sonnenpyramide“ ein Zeuge für die hohe Kultur des Landes in der Zeit der Maya-Völker (um 500 n. Chr. entstanden). Prächtiger Steinschmuck bedeckt ihre Oberfläche





LINKS: Unmittelbar neben den prächtigen Wohnpalästen findet man in der Hauptstadt Mexiko oft armselige blechgedeckte provisorische Hütten. Aber auch hier haben die Menschen sich in Kübeln und Töpfen einen Garten vor die Haustür gezaubert — RECHTS: So wohnt man in Mexiko vielfach auf dem Lande



Großzügigkeit, ihren gewagten und gewaltigen, aber immer schönen Konstruktionen einmalig ist. Als Schmuckstück besonderer Art präsentiert sich der gewaltige, fensterlose Bibliotheks-bau, der ganz mit herrlichen bunten Mosaik-bildern bedeckt ist.

Zum ersten Mal trat die neue Universität an die Öffentlichkeit, als vor fünf Jahren die große deutsche Industrie-Ausstellung auf ihrem Gelände mit beispiellosem Erfolg abgehalten wurde. Betrübt allerdings war es, als die Aussteller am Morgen nach dem Schlußtag die Zeitung aufschlugen und von einer Abwertung des Pesos um ein Drittel lasen, die die meisten Geschäfte zunichte machte oder zu Verlustgeschäften werden ließen. Inzwischen hat sich die Lage normalisiert, der Handelsverkehr zwischen Mexiko und Deutschland ist rege.

Der Deutsche ist sehr geachtet

Auch als Privatmann ist der Deutsche sehr beliebt. Man erkennt seine wirtschaftlichen Leistungen bewundernd an. Anders ist es beim Nordamerikaner. Auch ihn muß man anerkennen, doch man tut es widerwillig und ist stets

zu einer Bosheit bereit. Als im Kriege Mexiko auf Wunsch der Vereinigten Staaten offiziell mit Deutschland befeindet war und den Deutschen Eigentum und manchmal auch die Freiheit genommen werden mußte, sympathisierte die Bevölkerung dessen ungeachtet mit den „alemanes“ und verfolgte mit Freude die Siege der ersten Jahre mit Kummer die späteren Verluste.

Beruflich wurde mir die Umstellung von Stahl auf Stoff, obwohl ich mich vorher schon in der Branche umgesehen hatte, nicht ganz leicht. Mit der Zeit aber arbeitete ich mich ein. Auch die schöner werdende Wohnung bereitete dann Freude. Möbel nach unserem Geschmack zu finden, ist bei normalen Preisen zwar nicht einfach gewesen, doch nach langem Suchen hatten wir etwas einigermaßen unseren Wünschen entsprechendes gefunden.

Auch in dieser Hinsicht zeigt sich in Mexiko das Gegensätzliche. In der Innen- wie in der Außenarchitektur gibt es extrem moderne Formen neben extrem altertümlichen Dingen, die nach unserem Empfinden seit 50 Jahre hoffnungslos veraltet und kitschig sind.

An dieser Entwicklung ist natürlich der vor zehn bis zwanzig Jahren einsetzende plötzliche und nicht organisch gewachsene industrielle Aufschwung des Landes beteiligt, mit dem die sonstige Entwicklung nicht Schritt hielt. Altmodisch nach unseren Begriffen sind auch die elektrischen Freileitungen, die die Stadt kreuz und quer durchziehen, häufige Stromstörungen verursachen und nicht allzu schön aussehen.

Das gleiche kann man von den großen Wassertanks sagen, die auf allen Dächern zu finden sind und die unregelmäßige Wasserzufuhr steuern sollen.

Die überall aufschießenden modernen Miethäuser sind im allgemeinen recht nett, aber leider alle mit Hinterhöfen versehen. Das Vorhandensein dieser Gebäude ist ein Zeichen, daß sich allmählich ein Mittelstand herausbildet. Bis vor wenigen Jahren gab es nur Arme und Reiche. Die einen wohnten in Hütten, die anderen in Villen. Die Industrialisierung unterstützt von Regierung und Gewerkschaften, fördert eine langsame Nivellierung, wie es in Deutschland der Fall ist. Trotzdem ist man noch weit von uns selbstverständlichen Verhältnissen entfernt. Die Sozialversicherung befindet sich beispielsweise erst im Aufbau, die Leistungen der Krankenkassen sind so bescheiden, daß jeder, der es sich eben erlauben kann, die Privat-Behandlung bevorzugt. Doch mit der Zeit mag auch das besser werden.

Die Mieten der Neubauten sind frei und recht hoch. Wir zahlen zum Beispiel für unsere Wohnung, die aus kombiniertem Wohn- und Esszimmer, zwei Schlafzimmern mit eingebauten Schränken, Küche (mit großem Gasherd und Anrichte) und Bad besteht 650,— Pesos, also rd. 220,— DM. Da die Wohnung in einem Neubau und einigermaßen elegant ist, handelt es sich hierbei noch um einen ausgesprochen niedrigen Preis. Viele Mietswohnungen kosten bis zu 2000,— Pesos und darüber. Die Altbauwohnungen sind spottbillig, doch knapp und häßlich.

ATH übernahm 14 Millionen DM vom Rasselstein-Aktienkapital

Die August Thyssen-Hütte hat von dem 56 Millionen DM betragenden Aktienkapital der zur Otto Wolff-Gruppe gehörenden Stahl- und Walzwerke Rasselstein/Andernach AG 14 Millionen DM übernommen. Rasselstein ist bekanntlich ein wichtiger Abnehmer von ATH-Breitband, das im Werk Andernach zu Weißblech verarbeitet wird.

Die ATH führte, wie in der letzten Hauptversammlung unserer Hütte mitgeteilt wurde, bereits seit längerer Zeit Verhandlungen mit dem Ziel, die Breitband-Lieferungen von Hamborn nach Andernach zu verstärken, sich an dem Ausbau der dortigen Anlagen zu beteiligen und sich zur Abrundung ihres Flachstahl-Programms auch in die Weißblech-Erzeugung einzuschalten, ohne selbst eigene neue Anlagen errichten zu müssen.

Die in Zusammenarbeit mit der ATH vorgesehenen Investitionen erstrecken sich im wesentlichen auf die Errichtung einer Fünffach-Tandemstraße im dortigen Kaltwalzwerk mit den dazugehörigen Nebenanlagen.

Bergassessor a. D. Dr. Sohl ist dem Aufsichtsrat von Rasselstein zugewählt worden.

Des Autofahrers Lust und Leid

Als Assistent meines Onkels hatte ich viel mit unseren Mitarbeitern direkt zu tun. Ich bin gut mit ihnen ausgekommen. Der Mexikaner ist im allgemeinen durchaus freundlich. Nie würde er den schlecht sprechenden Ausländer belächeln. Wenn er muß und will, ist der einfache Mann, der Indio, in der Lage, denkbar schwere Arbeiten zu verrichten. Ich erinnere mich immer mit Staunen des Arbeiters, der meine Bücherkiste, die etwa fünf Zentner wog allein vom Lastwagen in meine Wohnung schlepte. Bei diesem schwächlichen Indio sah ich auch zum ersten Mal die seltsam anmutende Gewohnheit dieser Leute, besonders schwere Lasten im Trab zu befördern.

Die Autofahrer lenken ihre Wagen, obwohl sehr viel ungeordneter gefahren wird als in Deutschland, mit größerer Sicherheit und Geschicklichkeit. Es gibt kaum Verkehrsregeln. Das hat den Vorteil, daß man immer mit allem zu rechnen hat, zum Beispiel nachts auch etwa damit, daß eine unbeleuchtete und nicht angekündigte Baustelle den Weg versperrt. Nur an gefährlichen Kreuzungen hat man riesige Nägel quer zur Fahrbahn in den Boden geschlagen, wie sie unsere Fußgängerüberwege kennzeichnen, nur mit größeren Köpfen. Ihr Aus-

maß zwingt jeden Autofahrer, ob er will oder nicht, sie im Schritt-Tempo zu überqueren. Eisenbahnschranken gibt es grundsätzlich nicht, allerdings verwendet man in zunehmendem Maße neuerdings Verkehrsampeln.

Unfälle sind wesentlich seltener als in Deutschland, trotz der Verkehrsdichte in der Hauptstadt. Passiert trotzdem einmal etwas, regelt man die Sache in Ruhe. Wenn möglich, versucht man es ohne Polizei. Ihr Hinzuziehen kostet nämlich Geld, andernfalls man sehr leicht den Weg ins Gefängnis antritt. Und da wieder herauszukommen, kostet dank der größeren Zahl der Beteiligten noch mehr Geld.

Reklame großgeschrieben

Die Straßen sind sehr schön in Mexiko, oft zweispurig und mit einem palmengeschmückten Grünstreifen versehen. Kreuzungen sind vielfach zu kleinen runden Plätzen, „Glorietas“, ausgebaut, die sehr gepflegt und mit Bänken versehen einen ruhenden Pol im dichten Verkehr bilden. Sehr anmutig sind auch die in allen Stadtteilen zu findenden Springbrunnen, die immer mit neuen Formen überraschen.

Wenn man sich erst an manches Neue gewöhnt hat, ist Mexiko schon eine Stadt, in der man

800000 Aktenbelege auf 3600 Meter Film

Sie haben in einem Schubfach Platz · Mikrofilm
im Dienste der Rationalisierung unserer Verwaltung

Zehn Jahre lang ist die Geschäftskorrespondenz aufzuheben — so bestimmt es das Gesetz, dem sich kein Unternehmen entziehen kann. Um aber den Schriftverkehr, die Buchungsunterlagen und das sonstige Aktenmaterial einer Gesellschaft von der Größe unserer Hütte sachgemäß zu lagern, werden große Räume benötigt. Nach wie vor herrscht jedoch eine beträchtliche Raumknappheit im Hauptverwaltungsgebäude, die trotz der Verlegung von Büros in andere Häuser und den Neubau des Ingenieurhauses in dieser Hinsicht kaum geringer geworden ist. Bis unter die Decke sind deshalb die Akten auf Holzgestellen gestapelt. Einen bestimmten Ordner herauszufinden, ist oft nicht leicht. Das Mikrofilm-Verfahren wird hier eine Erleichterung schaffen und einen nicht unwichtigen Beitrag zur Rationalisierung der Verwaltung leisten.

Helmut Wilhardt von der Postabfertigung der Allgemeinen Verwaltung, seit langem mit der Anfertigung von Fotokopien vertraut, leitet die Arbeiten der Mikrofilm-Verfilmung, die seit einem Jahr vorgenommen werden. Seine Helferinnen sind Fräulein Wagner und Frau Zimmermann, die bisher ausschließlich mit Ormigu-Umdruck beschäftigt waren und sich in diesen

neuen zusätzlichen Arbeitsbereich einarbeiten mußten.

Fünfzehn Ordner auf einem Film

Ordner für Ordner werden die Schriftstücke und Akten verfilmt. Dabei ist vor allem auf die Farbe des Papiers zu achten; denn nach ihr muß die Belichtungszeit eingestellt werden, soll eine einwandfreie Verfilmung erreicht werden.

angenehm leben kann. Noch immer stört mich allerdings etwas den Amerika-Kennern vermutlich nichts Unbekanntes: die Radioreklame, mit der man nach jedem Musikstück erbarmungslos gemartert wird. Ich würde liebend gern eine Gebühr für mein Radio zahlen (was jetzt nicht nötig ist, da die Sender von der Reklame leben), um zum Ausgleich von der „Propaganda“ befreit zu sein. Auch in den Kinos spielt die Reklame diese führende Rolle. So werden alle Vorfilme (es gibt deren stets eine ganze Reihe), vor allem die Wochenschau, nach jedem Szenenwechsel von Werbebildern unterbrochen. In kleineren Lichtspielhäusern erlebte ich das gleiche sogar während des Hauptfilms.

Unbekannt ist den Mexikanern übrigens die Synchronisierung. Alle ausländischen Filme hört man im Original, die Übersetzung erscheint lediglich als eingblendeter Untertitel. Eine Bekannte, die bereits seit der Stummfilmzeit in Mexiko lebt, sah kürzlich im Gemeindehaus der evangelischen Kirche mit uns den Film „Denn sie sollen getröstet werden“. Da der Film durch private Beziehungen aus Deutschland besorgt worden war, konnte er in synchronisierter Fassung vorgeführt werden. Und so kam es, daß unsere Bekannte in der nachträglichen Unterhaltung nicht nur von dem Thema des Films beeindruckt war, sondern mehr noch „von dem

fabelhaften und völlig akzentfreien Deutsch, das diese Neger aus Afrika sprechen!“

☆

Beruflich kam ich in den ersten Monaten leider nicht recht weiter. Und ich beschloß nach fast einem Jahr und nach einer freundschaftlichen Aussprache, mich von meinem Onkel zu trennen. Was aber tun? Einerseits reizte es mich sehr, nach Hause zurückzukehren. Andererseits war das ohne Geld bei einer inzwischen um eine prächtige Tochter vergrößerten Familie gar nicht so einfach. Dazu kam, daß meine Auslandserfahrung noch recht gering war und ich die Sprache erst unvollkommen beherrschte.

Meine neuen Kenntnisse waren also nicht so, daß sie mir jetzt schon in der Heimat von Nutzen sein könnten. Ich entschloß mich zum Bleiben. Bei der hiesigen Telefunken-Vertretung, die Einzelteile importiert, zusammenbaut und auf eigene Rechnung verkauft, fand ich meine neue Arbeitsstelle. Hier fühle ich mich nun in jeder Hinsicht sehr viel wohler und kann in Ruhe abwarten, was die Zukunft bringt.

Wenn man die letzten Paraden der mexikanischen Armee gesehen hat, kann man ganz besonders ruhig sein. Mit diesen Waffen und den 30 Flugzeugen, die fleißig in der Runde flogen, führt Mexiko keinen Krieg . . .



Einige neue „Akten“ kann Frau Zimmermann einordnen. Der Inhalt von 1200 Ordnern ist allein in diesem noch nicht ganz gefüllten Schrankfach untergebracht.

In die Filmapparatur, mit der man die Schriftstücke aufnimmt, werden jeweils dreißig Meter Film eingelegt. Dieser nicht perforierte Film von sechzehn Millimeter Breite ermöglicht es, zwei Aktenstücke nebeneinander aufzunehmen. Zunächst werden die einzelnen Blätter von Büroklammern und ähnlichen Anhängseln befreit, dann mit der Hand angelegt und auf

Aktenstück nach Aktenstück wird hier von Fräulein Wagner angelegt und durchläuft die moderne Mikrofilm-Anlage der Allgemeinen Verwaltung unserer Hütte





Ein neuer Film wird eingelegt, um den Inhalt von 15 Ordnern aufzunehmen

einem Roll- und Fließbandsystem sehr schnell und ohne Unterbrechung durch die Apparatur geleitet. Während dieses Durchlaufs wird das

Aktenstück an einem Aufnahmeschlitz vorbeigeführt, belichtet und verfilmt. Die Bewegung des Schriftstückes am Aufnahmeschlitz und die des Films sind dabei synchron. In diesem Arbeitsablauf kann das kleine Wunderwerk der Technik und Präzision etwa siebentausend Belege auf einen Film bannen. Das entspricht immerhin etwa fünfzehn gefüllten Ordnern.

Ein Turm von 146 Meter Höhe

Diese neue Art, Akten abzulegen, ist besonders raumsparend. Insgesamt ist von Dezember 1957 bis Ende 1958 der Inhalt von rund 1800 Ordnern mit etwa 800 000 Belegen verfilmt worden. Würde man diese Ordner aufeinanderstapeln, so hätte man einen Turm von etwa 150 Meter Höhe. Diese von den verschiedensten Abteilungen unserer Hütte stammenden verfilmten Akten und Schriftstücke, die auf 120 Filmen festgehalten wurden, konnten jedoch in einem einzigen Schrankschubfach untergebracht werden. Hinzu kommt, daß die Gefahr der Beschädigung bei den verfilmten Akten wesentlich geringer ist.

Um ein bestimmtes verfilmtes Schriftstück einzusehen, benutzt man ein Lesegerät. In ihm kann man den Film mit verschiedenen Geschwindigkeiten ablaufen lassen, was schneller geht als das Durchblättern von Aktenstößen. Die Wiedergabe im Lesegerät entspricht der Originalgröße des Schriftstückes.

Gleich groß ist auch die Fotokopie, die bei Bedarf angefertigt werden kann. Ein Gerät, das



An diesem Lesegerät kontrolliert Helmut Wilhardt jeden abgeschlossenen Film, bevor er in der Mikrofilm-Kartei abgelegt wird

ausschließlich der Reproduktion dient und diese vereinfacht, ist inzwischen aufgestellt.

Mit Akten angehäufte Ablageräume der Hauptverwaltung werden in Kürze zum größeren Teil der Vergangenheit angehören.

KLEINE WINKE ÜBER DEN GARTENZAUN

Je mehr der Alltag körperliche und geistige Kräfte von uns fordert, um so größer wird unser Verlangen nach Ruhe und vollkommener Entspannung in der Freizeit. Am wohlthuendsten finden wir sie nur in der Natur. Schon ein kleiner Garten kann uns das „nie verlorene Paradies“ wiederschenken und uns seiner Pflanzen erfreuen. Die Werkzeitung möchte deshalb allen Gartenliebhabern in einer losen Folge von Beiträgen einige Winke geben, um die Freude an dieser Freizeitarbeit zu steigern. Denn gerade in ihr liegt ja auch ein Heilquell für manche Berufsschäden.

UNSER BILD: Vorgarten in einer ATH-Wohnsiedlung



Ein Hausgarten auf 10 Meter Breite

Es ist ein Irrtum zu glauben, daß man für einen Garten, in dem man wohnen will und der uns tausend Freuden für das ganze Jahr bereithalten soll, viel Fläche benötigt. Im Gegenteil — wer angeregt sein will vom unmittelbaren Wachsen und Blühen, der wird es viel eher auf kleinem Raum erhalten als in einem großen Garten, der weniger Geborgenheit atmet. Es kommt nur darauf an, wie wir unseren Garten anlegen und bepflanzen.

Nehmen wir an, der Garten unseres Hauses habe lediglich zehn Meter Breite. Wir teilen die uns zur Verfügung stehende Fläche dann am besten in drei Abschnitte.

Rosen und Blumen brauchen Sonne

Die erste Pflanzfläche, die sonnigste Ecke des Gartens, erhält als Kernpflanzung Polyantha-Hybridrosen, etwa mit zartgelber „Holstein“, der scharlachroten „Donald Prior“, der weißen „Elfe“, dem blutroten „Schweizer Gruß“ und der gelblich-rosafarbenen „Nathalie Nypels“.

Ihnen werden halbhoch Sommer- und Herbst-Farbstaude benachbart mit Glockenblumen (Campanula), Salvien, Chrysanthemen, Asten, Sternkugel und Schleierkraut. An den Rändern wachsen niedere Frühlings- und Sommerstaude, etwa schneeflockiger Iberis, Abrietien und Campanula, Nachtkerzen und Sonnenblumen. Dazwischen pflanzen wir Blumenzwiebeln wie: Krokus, Kauffmannia-Tulpen sowie frühe und späte Gartentulpen. Der diesen Raum umfassende Rankzaun aus Naturholzstäben trägt Clematis, Heckenkirschen und Rankrosen.

Im Halbschatten

In den zweiten Abschnitt, vor die Hauswand — teils von hohen Obstbäumen beschattet, teilweise aber vollsonnig — setzen wir Gehölze, etwa Zierquitten, Berberitzen, Elfenbeinginster, Fingerkraut und Felsenmispel.

Vor diesen entwickeln sich Rosen mit wenigen Farbstaude, die zum Weg hin in niedere Bodendecker des Halbschattens übergehen, wie:

Ysander, cremeweiße Elfenblumen, blaues Immergrün, buntfarbene Priemeln sowie azures Lungenkraut.

In diese eingesprengt sind kleine Farne wie: Schildfarn, Hirschkungenfarn und Rippenfarn. Herbanemone bringen hier einzelne Farbpunkte im frühen Herbst.

Im Schutz der Bäume

Die Bodendecke des Halbschattens setzt sich unter dem Bestand wintergrüner Blattgehölze fort, die unter den Kronen der Obstbäume den ihnen notwendigen Sonnenschutz finden. Es sind: Ilex, Lavendelheide sowie Rhododendron-Hybriden. Im Mai, während in der sonnigsten Ecke des Gartens die Tulpen blühen, ist hier breiter Flor der Rhododendren und Azaleen in lila, rosala, purpur und weiß. Die Pflanzung wird im Sommer und Herbst still, während dann in den anderen Flächen reichlich Farben spielen.

Wilhelm Ohmann

Großer Spaß an kleinen Raketen

Wie mannigfaltig Steckenpferde sein können und mit welchem Geschick unsere Mitarbeiter sie zu reiten wissen, ist in den vergangenen Jahren in zahlreichen Berichten der Werkzeitung gezeigt worden. Wohl niemand wird die Frage, ob Form und Inhalt eines Steckenpferdes begrenzt seien, mit Ja beantworten können, aber auch niemand die Frage, ob es ein Vorrecht lediglich der älteren Generation sei. Die Werkzeitung ist deshalb einmal der Frage nachgegangen, welches die Steckenpferde der



Betriebsleiter Schönheit bei der ersten Durchsicht der Pläne mit dem Lehrling Peter Seifert

ATH - NOTIZBUCH

DIE EHRUNG DER JUBILARE des Jahres 1958 unserer Hütte findet am Freitag, dem 13. Februar, um 18 Uhr im „Handelshof“ statt. *

IM EICKELKAMP wird die Rheinische Wohnstätten AG. in Kürze mit dem Bau von Garagen beginnen. Es ist geplant, zunächst 24 Garagen im Spennkamp auf einem brachliegenden Gelände zu errichten, das wegen der darüber führenden Hochspannungsleitung für den Wohnungsbau gesperrt ist. *

BEIM BERUFSWETTKAMPF 1958 der DAG konnte der kaufmännische Lehrling unserer Hütte Heinz Surmann, der bereits Sieger des Kreises Dinslaken geworden war, beim Landeswettkampf unter mehreren hundert Teilnehmern 99 von 100 erreichbaren Punkten erzielen. Er nimmt als einer der 23 Landesbesten von Nordrhein-Westfalen an der Bundesausscheidung in Naumburg bei Kassel teil. *

DREI JUGENDKONZERTE will der Kreisjugendring Dinslaken für die berufstätige Jugend durchführen. Die Stadt Dinslaken hat hierfür das Rheinische Kammerorchester Köln unter Leitung von Prof. Maurits Frank verpflichtet. *

ZEUGEN SUCHT Paul Kuhn, Elsässer Straße 5 (Röttgersbach), die einen Unfall beobachteten. Er wurde am 22. November 1958, morgens 5.10 Uhr, auf der Kaiser-Wilhelm-Str. zwischen Schwarzkopf- und Siemensstraße angefahren und erheblich verletzt.

heutigen Jugend, der Lehrlinge unserer Hütte sind. Zwei Jungen der Lehrwerkstatt sollen heute zu Wort kommen; ihre Steckenpferde sind nicht alltäglich. Es trägt die Züge unserer Zeit. Denn wenn man Schiffsmodelle und Flugzeuge basteln kann, warum soll man nicht auch Raketen bauen — so jedenfalls sagten sich der achtzehnjährige Manfred Knüfelmann und der siebzehnjährige Peter Seifert. Beide kamen übrigens vor einem Jahr als Lehrlinge zur Hütte, nachdem sie vorher die Schulbänke der Realschulen in Beck und Hamborn gedrückt hatten.

Mit den Klassenkameraden

Die Idee zu ihrem Freizeitvergnügen hatten die beiden Jungen bereits auf der Schule. Hier waren sie in Klassengemeinschaften, die gemeinsam sich dieses neuentdeckten Steckenpferdes freuten, planten und bastelten.

Unabhängig voneinander hatten sie bereits in ihrer Schulzeit an Raketenmodellen gebastelt — ein Vergnügen, das sie mit Beginn der Lehre beenden mußten. Es war für sie deshalb überraschend, als sie beide plötzlich entdeckten, daß sie das gleiche Steckenpferd als Schüler gepflegt hatten. Kein Wunder, daß sie sich recht bald zusammentaten, um gemeinsam neu zu beginnen. Auch den Ausbildungsleitern entging das nicht; in ihnen fanden sie übrigens Männer, die ihnen mit Rat und Tat zur Seite standen.

Ein neuer Plan war bald gemacht, an dem gewiß noch viele — wenn er ausgeführt ist — ihre Freude haben werden. Seit den ersten Januartagen sind sie dabei, nach einem Bauplan, den Betriebsleiter Schönheit beisteuerte, eine kleine Rakete — selbstverständlich ein Modell — zu basteln.

Grundstein für weitere Arbeiten

Aber auch sonst pflegt man im Bereich der Lehrwerkstatt unserer Hütte diese Freizeitarbeiten der jungen Menschen. Ansätze hierzu zeigten sich zuletzt noch beim vierzigjährigen Dienstjubiläum von Ausbildungsleiter Kunert. Denn zahlreiche Ehrengaben wurden hierfür von den Lehrlingen geschaffen, Geschenke, die ein beachtliches Können zeigten. Von ihnen stachen besonders eine Stehlampe sowie eine winzige Drehbank hervor.

Diese kleine Drehbank war auch insofern beachtenswert, als ihre wesentlichen Teile wie an einer großen Drehbank beweglich konstruiert waren. Betriebsleiter Kunert war von diesem Geschenk seiner Lehrlinge besonders gerührt.

Auch in Tester Berge

Daß man bei diesen Freizeitarbeiten den Lehrlingen weiterhelfen wird, steht außer Frage. Glücklicherweise verfügt unsere Hütte über das Freizeitheim in Tester Berge, das eine große und guteingerichtete Werkstatt besitzt. Zwar soll sie das Heim in die Lage versetzen, kleinere Reparaturen selbst beheben zu lassen, aber nach dem Wunsche von Arbeitsdirektor Meyer und der Leitung der Lehrwerkstatt wird diese Werkstätte den Lehrlingen auch für ihre Bastelarbeiten zur Verfügung stehen.

Hier sollen dann viele junge Menschen ihrem Steckenpferd nachgehen können, wenn sie ihre vierzehntägige Freizeit draußen in der schönen Landschaft des Hünxer Naturschutzgebietes verbringen. Raketen werden — wenn sie auch das aktuellste Steckenpferd sind — nicht das letzte bleiben. gm



Wohngemeinschaften regieren sich selbst

Arbeitsdirektor Meyer sprach ihren Vorständen den Dank unserer Hütte aus

Zu Ende jeden Jahres versammeln sich die Vorstandsmitglieder der Wohngemeinschaften unserer Hütte mit Arbeitsdirektor Meyer, dem Vorstand der Rheinischen Wohnstätten und Professor Taut zu einem Aussprache-Abend, um Fragen des Wohnungswesens zu besprechen. Zum ersten Mal konnte Arbeitsdirektor Meyer in diesem Kreis jetzt auch Dr. Heinrich Distler begrüßen, der als Nachfolger von Direktor Wenk in den Vorstand der Rheinischen Wohnstätten AG, Duisburg, berufen wurde.

Den Vorstandsmitgliedern der Wohngemeinschaften unserer Hütte sprach der Arbeitsdirektor an diesem Abend den Dank für ihren ehrenamtlichen Dienst aus, den sie auch im vergangenen Jahr in den Eigenheim- und Mieter-Siedlungen geleistet haben. Er gab ferner einen Überblick über Erfolge und Pläne der Hütte im Wohnungswesen.

Die Wohnungsnot, so sagte er, bleibe nach wie vor das Problem Nr. 1 der ATH und auch die große Sorge des Vorstandes. 1958 seien über 550 Wohnungen fertiggestellt worden. Mit diesem Erfolg könne man sehr zufrieden sein, da die ATH heute innerhalb der Eisen- und Stahlindustrie eingeholt habe, was andere Werke — wegen der Demontage der Hütte — von 1948 in vorweg nehmen konnten. Herr Meyer erinnerte dabei vor allem auch daran, daß die Hütte angesichts ihrer damaligen Notlage nach der Demontage über keine Mittel verfügte und noch die benötigten Werksmittel erst beim Land Nordrhein-Westfalen und bei Banken habe leihen müssen, um die bereitgestellten Landesmittel in Anspruch nehmen und im sozialen Wohnungsbau mitbauen zu können.

Die heutigen Siedlungen unserer Hütte zeigten deutlich Idee und Ziel der Planung: Es sollen geschlossene Wohngebiete, möglichst am Rande der Städte und im Grünen, entstehen. So seien die Stahlarbeiter-Siedlung und die Montan-Siedlung Walsum geschaffen, die Fahrner und die Schlachthofstraße bebaut worden und vor allem der Eickelkamp, das Schmuckstück im Kranz unserer Siedlungen, zustandegekommen. Insgesamt habe die ATH in Duisburg, Dinslaken und Walsum über 2000 Wohnungen erbaut, nicht gerechnet die mehr als 500 Wohnungen, die vom Privatsektor erstellt wurden.

Dank an Direktor Wenk

Es sei für ihn heute eine besondere Pflicht des Dankes, so sagte Arbeitsdirektor Meyer, daran zu erinnern, das damals Direktor Wenk mitgeholfen habe, seine entscheidende Idee zu verwirklichen.

Dieser Idee sei es nämlich zu verdanken, daß die Erhaltung der geschaffenen Siedlungen und ihrer Anlagen in die Hände der Siedler und Mieter selbst gelegt worden sei. Die Wohngemeinschaften seien ins Leben berufen worden und hätten sich ihre Vorstände gegeben. Aus ihnen habe sich jetzt die Dachorganisation aller Wohngemeinschaften gebildet, so daß hier auf echt demokratischer und kameradschaftlicher Basis alle Probleme der Bewohner von ATH-Siedlungen von diesen selbst mitgelöst werden könnten. Diese Wohngemeinschaften regierten sich also selbst.

Auch in Zukunft viele Eigenheime

Die Erfolge seit 1951, als man noch nicht wissen konnte, ob man sich „durchbeißen“ werde, hätten jedoch nur erreicht werden können dank der Hilfe all derer, die sich von Anfang an zur Verfügung gestellt und tatkräftig mitgearbeitet hätten. Heute liege die Hütte im Eigenheimbau innerhalb der Stahlindustrie mit an der Spitze. Auch in der Zukunft werde man Eigenheime bauen, so lange ausreichendes Baugelände für Haus und Garten vorhanden sei. Dabei habe man auch an den Wohnbedarf der leitenden An-

gestellten unserer Hütte gedacht. Der gesamte Wohnungsbau solle im übrigen so fortschrittlich weitergeführt werden wie bisher.

Nachdem nur noch Eigenheime mit Heizung gebaut würden, sei geplant, in Zukunft auch Mietwohnungen mit Heizung zu versehen.

Glückwunsch für Professor Taut

Immerhin könne man im Leben noch so tüchtig sein, man brauche einen ganzen Eimer Glück — meinte Herr Meyer. Er zähle dazu — neben der Hilfe durch Direktor Wenk und seine Mitarbeiter — vor allem auch die Tatsache, daß die Hütte in Professor Max Taut, Berlin, den richtigen Architekten gefunden habe. Es sei für jeden Mann der Arbeit beglückend zu sehen, daß hier ein durch Großbauten über die Grenzen des Bundesgebietes hinaus bekannt gewordener Architekt sich mit der gleichen Liebe und dem gleichen Interesse den Bau von Wohnungen für Arbeiter und Angestellte widme.

Auch die ATH und ihre Belegschaft habe sich deshalb geehrt gefühlt, als der Bundespräsident im letzten Jahr Professor Taut als zweiten Architekten der Bundesrepublik mit dem Bundesverdienstkreuz auszeichnete. Sie freuten sich jetzt noch mehr über die Nachricht, daß die Technische Hochschule Karlsruhe ihm den Ehrendokortitel eines Dr.-Ing. verleihe.

Zum Schluß begrüßte der Arbeitsdirektor in diesem Kreis besonders Dr. Heinrich Distler als Nachfolger von Herrn Wenk. Er sei schon jetzt nach so kurzer Zeit seiner Tätigkeit in Duis-

burg ihnen allen wie ein Altbekannter. Arbeitsdirektor Meyer sprach den Wunsch aus, daß die Verbindung zwischen den Wohngemeinschaften und den Wohnungsgesellschaften auch in Zukunft eng und erfolgreich sein möge.

Eine schöne, aber schwierige Aufgabe

Professor Taut bezeichnete es in einer launigen Antwort als eine der schönsten Aufgaben eines Architekten, Wohnungen für Arbeiter zu bauen. Sie und nicht der Palast seien zugleich auch die schwierigste, vor die man ihn stelle. Denn der Mensch sei keine Maschine, die man einfach auswechseln könne, sondern ein Wesen mit einer Seele, für das man die richtige Umgebung schaffen müsse. Eine gute Wohnung sei deshalb auch eines der besten Mittel, mit dem Unternehmen ihre soziale Aufgabe für die bei ihnen beschäftigten Mitarbeiter und ihre Familien erfüllen könnten. Man müsse deshalb alles tun, um die noch bestehende große Wohnungsnot zu beseitigen und auch in den kommenden Jahren möglichst viel Wohnungen zu bauen.

Dr. Distler, der übrigens als geborener Düsseldorfer von Berlin an den Rhein zurückkehrte, versprach, nach besten Kräften mitzuhelfen, das „steinerne Kleid“ des Menschen so zu schneiden, daß jeder sich darin wohlfühlen könne. Das Einfamilienhaus als Idealform des Wohnens sei leider nicht überall möglich.

Im Verlauf des Abends, in dem u. a. Herr Radtke als Mitglied der Wohnungskommission und Herr Weitkämper für die Wohngemeinschaften das Wort ergriffen, sprach Betriebsratsmitglied Panek Professor Taut den Dank der Betriebsvertretung und der Belegschaft dafür aus, daß er der ATH so viele schöne Siedlungen gebaut habe und bei diesem wichtigen Problem weiterhin mit Rat und Tat zur Seite stehe.

Gedanken des Sicherheitsingenieurs am Jahresanfang

Die ersten zehn Tage des neuen Jahres sind jetzt, da ich dies schreibe, vorbei. Zehn Tage eines ganzen Jahres — welch kurze Zeitspanne und doch wie inhaltsschwer und voller Schicksale können sie sein. Allein in dieser kurzen Zeit ereigneten sich neun tödliche Betriebsunfälle im Duisburger Raum und brachten Leid und Trauer in neun Familien. Auch wir von der August Thyssen-Hütte betrauern den Tod von drei Mitarbeitern, von Männern im besten Lebensalter. Der Tod schlug zu, als ein Teil des Ofengewölbes im SM-Stahlwerk I einstürzte. Diese Tragödie und die sechs Mitarbeiter, die im vergangenen Jahr bei Betriebsunfällen auf unserer Hütte ihr Leben einbüßten, sollten uns

Bei Gewölbeeinsturz tödlich verunglückt

In einem außer Betrieb stehenden Ofen des SM-Stahlwerkes I stürzte am 5. Januar bei Reparaturarbeiten ein Teil des Gewölbes ein und begrub vier im Ofen arbeitende Maurer unter sich, von denen drei tödliche Verletzungen erlitten. Bei ihnen handelt es sich um die Maurer Horst Plicht, Herbert Rischko und Franz Völkl. Kurt Schönfeld, der schwer verletzt wurde, befindet sich glücklicherweise außer Lebensgefahr.

Neben vielen Beileidskundgebungen hat auch der Vorsitzende des Aufsichtsrates unserer Hütte, Dr. Robert Pierdmenges, anläßlich des tragischen Unglücksfalls in einem Telegramm an den Vorstand seine aufrichtige Anteilnahme, auch für die Angehörigen, ausgesprochen.

mahnen, noch stärker bei der Arbeit auf die eigene Sicherheit und den Schutz der Mitarbeiter zu achten. Hier darf es kein Resignieren geben. Da ein großer Teil der Unfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen ist, lassen sich viele Unglücke vermeiden, wenn man diese Schwäche verringern und jeden Mitarbeiter zu mehr Vorsicht erziehen kann.

Man sollte darüber, daß es im vergangenen Jahr „nur“ sechs Tote bei Betriebsunfällen auf unserer Hütte gegeben hat, nicht mit dem Hinweis hinweggehen, daß es wenig seien bei 11 000 Belegschaftsmitgliedern und daß andererseits der Verkehr auf den Straßen, auch vergleichsweise, erheblich mehr Todesopfer fordert. Ein Toter im Jahr ist schon zu viel! — an dieses Wort von Arbeitsdirektor Meyer, das er einmal vor Meistern und Vorarbeitern unserer Hütte aussprach, muß in diesem Zusammenhang erinnert werden; denn jedes Menschenleben ist kostbar und darf nicht fahrlässig aufs Spiel gesetzt werden.

Der Straßenverkehr gibt uns übrigens das beste Beispiel dafür, daß es möglich ist, die Gefahren der modernen Technik zu verringern. Seit im Stadtverkehr „Tempo 50“ für Kraftfahrzeuge vorgeschrieben wurde, ist die Zahl der Todesopfer unter Kraftfahrern, Radfahrern und Fußgängern erfreulicherweise zurückgegangen. Denken wir auch im Betrieb daran:

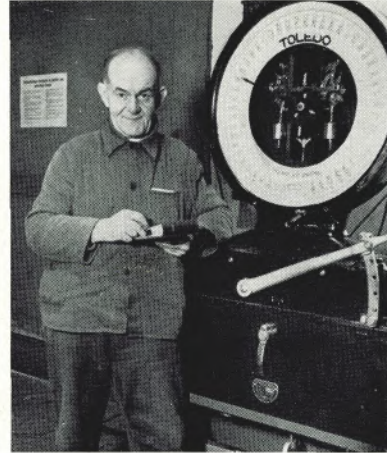
- Bei allen Arbeiten die Sicherheitsvorschriften für den Menschen beachten und nichts dem blinden Zufall überlassen!
- Die Sicherheit für alle und für jeden einzelnen kann nur gemeinsam gelöst werden. Deshalb müssen wir nicht nur uns selbst, sondern auch den Nächsten vor Unfällen schützen.



HANS MERTENS, Büroangestellter
Verkaufsabrechnung — 3. Januar



JOHANN RUMINSKI, Maschinenarbeiter
Bergbau- und Hüttenbedarf — 3. Januar



FRIEDRICH WENTZEL, Transportarbeiter
Wareneingang — 5. Januar



ALFRED KRIEGL, Vorarbeiter
Hochofen — 6. Januar



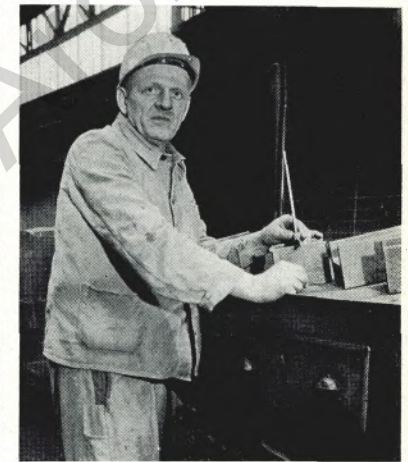
PAUL BRACH, Wachmann
Werkschutz — 8. Januar



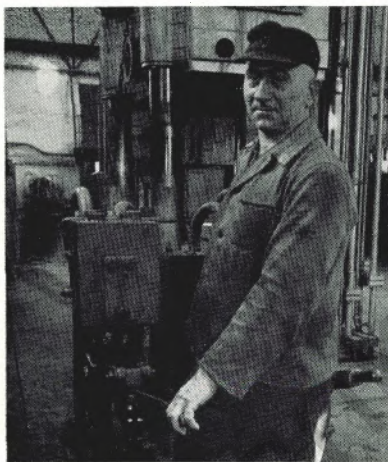
OSKAR FISCHER, Konstrukteur
Maschinenbetr. Kraftanlagen — 8. Januar



WILHELM MARKLEIN, Vorarbeiter
Maschinenbetrieb I — 8. Januar



JOSEF DROZDA, Obermeister
Block- und Profilwalzwerk — 13. Januar



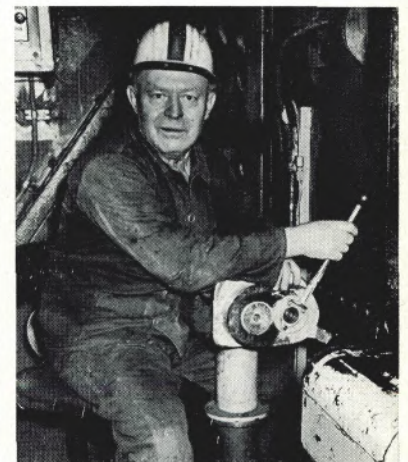
JOHANN LÖLL, Presseführer
Bergbau- und Hüttenbedarf — 15. Januar



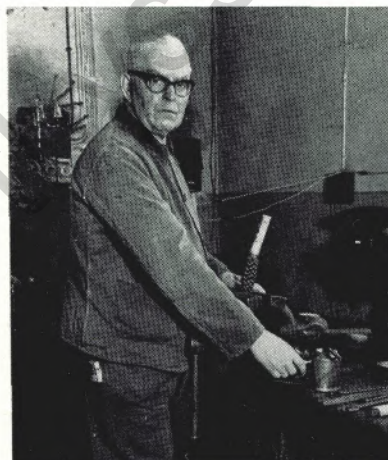
GEORG STEINBRINK, Reserve-Blasmeister
Thomaswerk — 17. Januar



ERNST LIEDTKE, Meister
SM-Stahlwerk II — 21. Januar



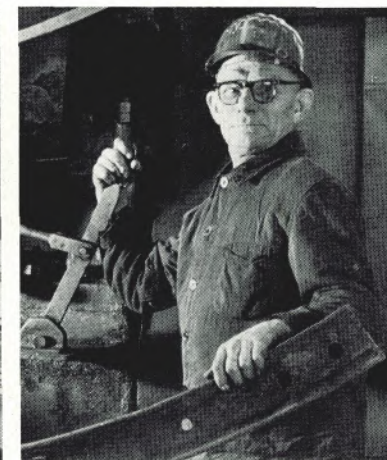
JULIUS BÖNNING, Kranführer
Elektrobetrieb I — 22. Januar



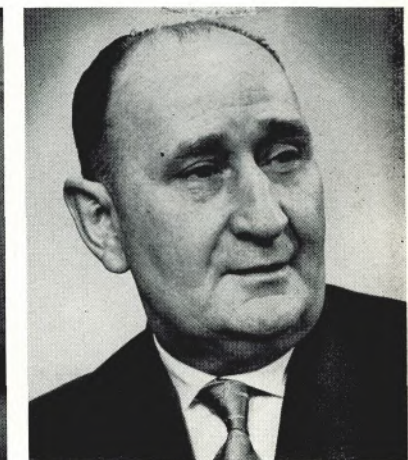
WILHELM BRUCKERHOFF, Kolonnenführer
El. Zentralen u. Stromvert. — 24. Januar



EMIL FRETTLÖHR, techn. Angestellter
F.T.A. — 28. Januar



HEINRICH TOFAHRN, Warmarbeiter
Bergbau- und Hüttenbedarf — 31. Januar



WALTER WEISS, Verwieger
Kokerei August Thyssen — 5. Dezember

25 JAHRE IM DIENST

Rainer Herbergs, Stoffwirtschaft, am 30. Dezember
Paul Schmitz, Kaltbandwerk, am 1. Januar
Wilhelm Icks, Elektrobetrieb Hochofen, am 6. Januar
Franz Keinowski, Soziale Betriebseinrichtung, am 8. Januar
Walter Kolloch, Zurichtung, am 24. Januar

94 JAHRE ALT

Wilhelm Heckhoff, Dbg.-Meiderich, Biesenstraße 39, am 20. Januar

91 JAHRE ALT

Peter Merten, Dbg.-Hamborn, Dieselstraße 107, am 28. Dezember

85 JAHRE ALT

Franz Dörr, Dbg.-Hamborn, Markgrafenstraße 86, am 8. Januar

80 JAHRE ALT

Alwin Fenger, Dbg.-Hamborn, Halfmannstr. 47, am 5. Januar
Dr. Karl Lent, Duisburg, Hohenstauffenstraße 22, am 12. Januar
Heinrich Brinkmann, Oberhausen-Biefang, Beerenstraße 12, am 13. Januar
Bernhard Classen, Dbg.-Beeck, Alsumer Straße 35, am 31. Januar

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

30. Januar: Eheleute **Franz Spillecke**, Dbg.-Hamborn, Diesterwegstraße 13
 30. Januar: Eheleute **Max Storde**, Oberhausen-Sterkrade, Schmachtdorfstraße 60

DIE EHE SCHLOSSEN

Benno Schindel, Elektrobetrieb I, mit Eva-Maria Reisig, am 3. Oktober
Karl-Heinrich Ruhnau, Lehrwerkstatt, mit Ursula Reßing, am 24. Oktober
Gisela Boshüsen, Comptometerabteilung, mit Werner Flechtner, am 14. November
Horst Kühnel, Graphische Anstalt, mit Waltraud Döring, am 28. November
Norbert Benesch, Kokerei August Thyssen, mit Anita Coczura, am 28. November
Joseph Biedka, Finanzabteilung, mit Christel Klasen, am 5. Dezember
Hans-Wilhelm Schellbach, Breitbandwalzwerk, mit Roswitha Thomas, am 5. Dezember
Harry Winkler, Warmbandwerk, mit Ilse Koplez, am 5. Dezember
Herbert Spang, Warmbandwerk, mit Charlotte Maiwald, am 5. Dezember
Friedrich Gutberg, Mechanische Hauptwerkstatt, mit Annemarie Lattek, am 5. Dezember
Theodor Cappallo, Blechzurichtung, mit Irmgard Schöneich, am 5. Dezember

Mit dem Ehrendoktor-Titel ausgezeichnet

Drei Männer, die mit unserer Hütte eng verbunden sind, wurden in der letzten Zeit mit dem Ehrendoktor-Titel ausgezeichnet. Es handelt sich um Dr. Heinz Gehm, Mitglied unseres Aufsichtsrats, um Professor Dr. Max Taut und um Wirtschaftsprüfer Herbert Rättsch.

Dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Deutsche Edelstahlwerke AG., Krefeld, Dr. Heinz Gehm, verlieh die Technische Hochschule Aachen den Titel eines Dr.-Ing. h. c. wegen seiner Verdienste um die Entwicklung der deutschen Edelstahlindustrie.

Prof. Dr. Max Taut, Berlin, dem die Hütte den Entwurf zu vielen unserer schönen Eigenheimsiedlungen und Mietwohnungen verdankt, erhielt die gleiche Auszeichnung seitens der Technischen Hochschule Karlsruhe wegen seiner Verdienste im Wohnungs- und Städtebau.

Wirtschaftsprüfer Herbert Rättsch wurde von der Technischen Universität Berlin in Anerkennung seiner Verdienste um die Betriebswirtschaftslehre und um die Förderung des Berufsstandes der Wirtschaftsprüfer die Würde eines Dr. rer. pol. h. c. verliehen.

Wolfgang Kees, Kraftanlagen, mit Ingrid Heldt, am 5. Dezember
Karl-Heinz Weißberg, Mechanische Hauptwerkstatt, mit Marianne Strale, am 11. Dezember
Hans Müller, Walzendreherei, mit Irmgard Bormann, am 12. Dezember
Franz-Josef Ballhausen, Steuerabteilung, mit Maria Höne, am 13. Dezember
Karl Becker, Mechanische Hauptwerkstatt, mit Renate Schaum, am 16. Dezember
Manfred Hippler, Mechanische Hauptwerkstatt, mit Waltraud Bernhard, am 18. Dezember
Theodor Kolibaba, Elektrobetrieb I, mit Margit Reich, am 19. Dezember
Paul Bartol, Warmbandwerk, mit Christel Cizerle, am 19. Dezember
Johannes Puzik, Martinwerk I, mit Ingrid Radtke, am 20. Dezember
Gerhard Hopf, Stoffwirtschaft, mit Elli Held, am 22. Dezember
Horst Mielke, Magazinverwaltung, mit Anna Wylezol, am 23. Dezember
Franz Krusch, Thomaswerk, mit Elli Erfurt, am 23. Dezember
Helmut Ruhr, Versuchsanstalt, mit Ilse Küssner, am 30. Dezember
Ilse Gilben, Hausverwaltung, mit Horst Köhler, am 30. Dezember
Georg Fuß, Blechzurichtung, mit Anita Bettinger, am 31. Dezember

NACHWUCHS KAM AN

Karlheinz von der Heiden, Straße V Michael am 20. November
Karlheinz Kehrbaum, Elektrobetrieb Hochofen, Ralf am 21. November
Norbert Gloe, Elektrobetrieb I Marion am 21. November
Fritz Schäfer, SM-Werk II Barbara am 21. November
Gottfried Bahlo, Elektrobetrieb I Achim am 23. November
Horst ten Brink, Maschinenbetrieb Roland am 23. November
Josef Wolsing, Kokerei August Thyssen Dagmar am 24. November
Alfred Kozber, Elektrobetrieb II Ute am 25. November
Heinrich Weingart, SM-Werk I Barbara am 25. November
Paul Holly, Kokerei August Thyssen Ruth am 26. November
Walter Tittel, Verkehrsabteilung Detlef am 27. November
Karlheinz Hiemer, Thomaswerk Claudia am 27. November
Hermann Meyer, Maschinenbetrieb Ina am 27. November
Siegfried Rosenbaum, Bauabteilung Siegfried am 28. November
Wolfgang Gompf, Zurichtung Angelika am 28. November
Manfred Hübner, Elektrobetrieb I Monika am 28. November
Herbert Bork, Straße V Manfred am 29. November
Erich Klups, Mechanische Hauptwerkstatt, Sabine am 30. November
Hans-Werner Dannenberg, Walzwerk Holger am 30. November

UNSERE TOTEN



WIR BEWAHREN IHNEN
EIN EHRENDES ANDENKEN

BECKMANN, Heinrich	Pensionär (Monteur, El. Zentr. u. Stromv.)	30. November
HUNOLD, Hermann	Pensionär (Polier, Bauabteilung)	6. Dezember
WELLNER, August	Pensionär (Dreher, Maschinenbetrieb II)	13. Dezember
HUNNEKENS, Jakob	Maschinist, Kraftanlagen	17. Dezember
TERFURTH, Johann	Pensionär (Lagerführer, Wirtschaftsbt.)	20. Dezember
WONSIK, Johann	Pensionär (Kranführer, Elektrobetrieb I)	20. Dezember
HEINE, Anton	Pensionär (Waschrw., Soz. Betriebseinr.)	22. Dezember
TORKLER, Heinz	Schreiner, Maschinenbetrieb I	25. Dezember
AMERSKAMP, Johann	Pensionär (Oberwachmann, Werkschutz)	28. Dezember
BAUDE, Wilhelm	Pensionär (Apparatewarter, Hochofen)	31. Dezember
GULSKER, Otto	Pensionär (Steinputzer, Steinfabrik)	31. Dezember
VÖLKL, Franz	Maurer, Bauabteilung	5. Januar
PLICHT, Horst	Maurer, Bauabteilung	5. Januar
RISCHKO, Herbert	Maurer, Bauabteilung	5. Januar

Günter Zenge, Bergbau- und Hüttenbedarf, Heinz am 30. November
Werner Reupke, Hochofen Birgit am 1. Dezember
Wilhelm Füten, Sinteranlage Friedhelm am 2. Dezember
Norbert Leuvenink, Elektrobetrieb Hochofen, Ulrike am 3. Dezember
Werner Loga, Zurichtung Rainer am 4. Dezember
Hans Bastigkeit, Thomaswerk Angelika am 5. Dezember
Helmut Hentschel, Werkstätten für Bergbau- und Hüttenbedarf Heinz-Jürgen am 6. Dezember
Rolf Michalsky, Martinwerk I Carmen am 6. Dezember
Horst Müller, Hochofen Wolfgang am 7. Dezember
Kurt Gräber, Bauabteilung Marion am 7. Dezember
Walter Hand, Versuchsanstalt Ulrike am 9. Dezember
Johann Janhsen, Hochofen Ursula am 11. Dezember
Karl Aster, Werkstätten für Bergbau- und Hüttenbedarf Michael am 11. Dezember
Dr. Richard O. Gockel, Sekr. Dr. Risser, Heidi am 12. Dezember
Heinz Altersdorf, Kraftanlagen Petra am 12. Dezember
Paul Scholten, Maschinenbetrieb II Marlene am 12. Dezember
Josef Sturm, Maschinenabteilung Monika am 15. Dezember
Heinz Golinski, Blechzurichtung Ralf am 15. Dezember
Helmut Bramhoff, Maschinenbetrieb II Harald am 15. Dezember
Manfred Drost, Werkstätten für Bergbau- und Hüttenbedarf Marion am 16. Dezember
Ernst-Dieter Gähler, Elektrobetrieb II Gudrun am 16. Dezember
Wilhelm Rehfeld, Fliegende Kolonne Dieter am 16. Dezember
Ewald Rensing, Bauabteilung Ellen am 17. Dezember
Werner Slechta, Maschinenbetrieb I Helmar am 17. Dezember
Manfred Hopfer, Mechanische Hauptwerkstatt, Elfriede am 18. Dezember
Horst Brockmann, Stoffwirtschaft Ines am 18. Dezember
Walter Holländer, Mechanische Hauptwerkstatt, Christel am 20. Dezember
Bernhard Plückelmann, Elektrobetrieb Schlackenberg Marina am 20. Dezember
Heinz Dethof, Thomaswerk Hans am 20. Dezember
Gerhard Dittmann, Zurichtung Reinhold am 20. Dezember
Helmut Haferkamp, Hochofen Udo am 21. Dezember
Karsten Schlüter, Mechanische Hauptwerkstatt, Uwe am 21. Dezember
Manfred Beuthner, Maschinenbetrieb Wolfgang am 21. Dezember
Erich Schönfeld, Kraftanlagen Elke am 22. Dezember
Eduard Wilde, Konzern-Abrechnungsstelle, Gerhart am 22. Dezember
Horst Krieger, Hochofen Erika am 23. Dezember

Johannes Drees, F. T. A. Ute am 23. Dezember
Günter Riffer, Martinwerk I Wolfgang am 24. Dezember
Horst Juhnke, Mechanische Hauptwerkstatt, Jürgen am 26. Dezember
Adolf Küppers, Hochofen Rosemarie am 28. Dezember
Karl-Heinz Fenner, Neubauabteilung Jürgen am 28. Dezember
Johann Skorupa, Elektrobetrieb Hochofen, Guido am 30. Dezember
Werner Steeger, Hochofen Werner am 1. Januar
Horst Beyer, Mechanische Hauptwerkstatt, Silvia am 2. Januar
Herbert Plötner, Maschinenebetrieb Sinteranlage, Frank am 2. Januar
Martin Neumann, Hochofen Helga am 4. Januar
Paul Frontzek, Warmbandwerk Annegret am 4. Januar
Georg Gutschank, Bauabteilung Sabine am 4. Januar
Harry Schiller, Elektrobetrieb I Ronald am 5. Januar

PERSONALMAPPE

In folgenden Abteilungen ist eine Neugliederung durchgeführt worden:

Das Rechnungswesen (Direktor Backhaus) umfaßt folgende Abteilungen:

- Konzernabrechnungsstelle: Abteilungsleiter Hbv. Schröder
- Geschäftsbuchhaltung: Abteilungsleiter Hbv. Dipl.-Kfm. Wollenhaupt
- Kostenabteilung: Abteilungsleiter Prokurist Ringes
- Lohn-, Verkaufsabrechnung u. Rechnungsprüfung (Abt. Abrechnung): Abteilungsleiter Prokurist Dipl.-Kaufm. Müller

Prokurist Dr. Janson sind folgende Abteilungen unterstellt:

- Organisation: Abteilungsleiter Dipl.-Kfm. Kettner
- Lochkartenabteilung: Abteilungsleiter Pragal
- Kostenauswertung: Abteilungsleiter Dr. Büchner

Die Leitung der Abteilung Revision übernahm Prokurist Dipl.-Volkswirt Großmann

Für den Bereich der Abteilung Einkauf ist Zeichnungsberechtigung in beschränktem Umfang erteilt worden an Max Haas und Dr. Willy Schmitz.

Mit dem Einsatz des Elektronenrechners EDPM 650 trat Georg Schuster, bisher Leiter der Lochkartenabteilung der Niederrheinischen Hütte, als stellvertretender Abteilungsleiter in die Lochkartenabteilung ein und übernahm die Lochkartenzentrale und die EDPM-Anlage. Reinhard Simon sind die Lochkarten-Außenstellen und Sonderaufgaben im kaufmännischen Bereich übertragen worden. Albert Blech unterstehen, wie bisher, der technische Dienst; dazu gehören der technische Einsatz und die Überwachung der Wartung aller Maschinen.

Als der Rhein stillstand . . .

Im Februar werden es dreißig Jahre, daß Tausende von Männern und Frauen ein Erlebnis hatten, das nur wenigen in Jahrhunderten zuteil wird: Der Rhein war acht Tage lang zugefroren; man konnte über die Eisdecke von einem zum anderen Ufer gehen. Der frühere Leiter der Magazinverwaltung unserer Hütte, Kaufmann — seit letzten Herbst im verdienten Ruhestand — hat als eifriger Amateurfotograf diese seltene Gelegenheit im Februar 1929 nicht ungenutzt verstreichen lassen. Aus einer ganzen Reihe von Aufnahmen veröffentlichen wir heute ein Bild vom Rheinübergang bei Götterswickershamm. Wie man sieht: Auch der Standfotograf (vorne rechts) fehlte damals nicht . . .



Unter dem Tannenbaum

Die Weihnachtsfeiern der Lehrlinge bilden immer wieder einen Höhepunkt im Jahresablauf. Auch Weihnachten 1958 fanden sich die Lehrlinge und Anlernlinge unserer Hütte unter dem Tannenbaum ein, um das Fest gemeinsam zu feiern.

Die technisch-gewerblichen Lehrlinge hatten in der Maschinenhalle ihrer Werkstatt mitten zwischen den sonst ruhelos rotierenden Drehbänken und Bohrmaschinen ihren Tannenbaum aufgestellt, der festliches Licht ausstrahlte und zur Besinnlichkeit mahnte.

Aus eigener Initiative bestritten die Lehrlinge aus diesmal die musikalische Umrahmung ihrer Feier. Mit vier Geigen und einem Cello zur Klavierbegleitung begann sie mit Mozarts „Ave verum“, dem gemeinsam gesungene Weihnachtslieder sowie Gedichte folgten. In kurzen Worten wandten sich Betriebsleiter Kunert, sein Stellvertreter Ing. Schönheit sowie der stellvertretende Vorsitzende der Betriebsvertretung, Nitschke, an die um den Christbaum versammelten Lehrlinge.

Die kaufmännischen Lehrlinge und die Anlernlinge begingen — einer schönen Tradition gemäß — ihre Weihnachtsfeier im Sportjugenheim. Hier standen neben Musik und Gesang Gedichte und die Lesung einer Weihnachts-

geschichte im Vordergrund. Ein Anlernling sang ein Weihnachtslied von Schubert, eine Gruppe von Mädchen mehrstimmige Kanons und alte Chorsätze. Blockflöten brachten Musik von Mozart, zwei männliche Lehrlinge (Geige und Klavier) eine Sonate und eine Romanze von Beethoven. Ausbildungsleiter Jacobs sprach Worte der Besinnung zum Weihnachtsfest.

Im Eickelkamp fanden sich auch in diesem Jahr die Siedler und Mieter bei anbrechender Dunkelheit um den mit Lichtern geschmückten Tannenbaum ein, um gemeinsam mit dem Arbeitsdirektor Heiligabend zu feiern. Ein Kinderchor unter der Leitung von H. Kahle, unterstützt durch Frl. Brüggmann (Akkordeon) und ein Bläserquartett, sang weihnachtliche Lieder. Arbeitsdirektor Meyer sprach zu den Kindern und Erwachsenen vom Sinn der Gemeinschaft in der weihnachtlichen Zeit.

JETZT IST DIE ZEIT DES KARNEVALS

Nicht nur in den närrischen Hochburgen schwingt Prinz Karneval in diesen Wochen wie seit vielen hundert Jahren sein närrisches Zepher. — Dieses Bild vom Rosenmontagstreiben am Rhein im vergangenen Jahrhundert malte der bekannte, vor fünfzig Jahren verstorbene Düsseldorfer Maler A. Achenbach. — Auch in den Reihen unserer Hüttenbelegschaft gibt es tüchtige Karnevalisten, die sich und anderen zur Freude in der „Bütt“ ihren Mann zu stehen wissen und die Pritsche wohl zu schwingen verstehen. So gab es auch in diesem Jahr eine ganze Reihe karnevalistischer Sitzungen, unter ihnen ein gut gelungener Abend der Betriebswirtschaft im Hamborner Ratskeller.



