

**zeichen
des
fortschritts**



PHOENIX-RHEINROHR AG VEREINIGTE HÜTTEN- UND RÖHRENWERKE DUSSELDORF

PHOENIX



HERAUSGEBER
PHOENIX-RHEINROHR AG
Der Vorstand

Sonderausgabe der Werkzeitung
zur Jahreshauptversammlung 1959
Redaktion: Eduard Gerlach

Graphische Gestaltung:
Ruhr-Studio Arthur Groote, Essen
Druck: Gebr. Hermes, Düsseldorf
Klischees: Küppers, Düsseldorf
Auflage: 50 000

Farbfoto: Dipl.-Ing. Kurt Ernst
Schwarz-Weiß-Aufnahmen: Beratungsstelle für Stahlverwendung (1), Berlinbild (1), Blohm & Voss-Foto (4), BP-Foto (6), Esso-Bild (1), Foto-Brandts (1), Harz (2), Kleinhempel (1), Plotzki (2), Sandmann (1), Siegel (1), Walter (1) und Werkfotos

Die Werkzeitung wird Belegschaftsmitgliedern kostenlos zugestellt.

INHALTSVERZEICHNIS

- 4 Von Eisen und Stahl
- 8 Entwicklungsländer brauchen systematische Hilfe
- 10 Erzlager in Übersee werden erschlossen
- 11 Internationale Treffpunkte — internationale Begegnungen
- 14 Zwei schwimmende Erdöl-Bohrinseln im Einsatz
- 16 Schiffe im Dienst von Phoenix-Rheinrohr
- 18 Neue Anlagen in unseren Werken
- 20 Elektronenschleuder prüft Schweißnähte
- 21 Hochöfen, Stahlwerke, Walzwerke bei Phoenix-Rheinrohr
- 22 Unser Firmenzeichen leuchtet durch die Nacht
- 23 Das Verwaltungshochhaus — wirtschaftlich vom Grundgedanken bis zur Verwirklichung
- 25 Geschichte und Geschichten um August Thyssen
- 26 Menschen am Werk
- 29 Kleine Leute werden ernst genommen
- 30 Meldungen — wichtig und interessant

Zur Jahreshauptversammlung 1959 wenden wir uns mit dieser Sonderausgabe der Werkzeitung an alle, die sich mit unserem Unternehmen verbunden fühlen. „Zeichen des Fortschritts“ heißt ihr Titel. Er umreißt die Aufgaben und die Gegebenheiten, denen Phoenix-Rheinrohr gegenübersteht.

In Betrieb und Verwaltung setzen heute 30 000 Menschen die Arbeit aus einer traditionsreichen Vergangenheit von über hundert Jahren fort. Sie stehen inmitten einer schnellebigen Zeit, in der eine technische Errungenschaft die andere vervollkommen. Der Fortschritt ist zum Symbol unserer bewegten Zeit geworden. Wir wollen und müssen Schritt halten auf den Gebieten der Forschung, der Produktion und der Verwaltung.

Im Zeichen des Fortschritts hat sich Phoenix-Rheinrohr ständig weiterentwickelt. Zusammen mit einem planmäßigen Wiederaufbau haben gezielte Rationalisierungsmaßnahmen eingesetzt, die stetig fortgeführt werden. Es geht um die Verbesserung aller Arbeitsprozesse in Betrieb und Verwaltung, um einen sinnvoll gelenkten Arbeitseinsatz, um eine planmäßige Sparsamkeit, um die Gleichmäßigkeit und Qualität aller Erzeugnisse und damit letztlich um den sicheren Bestand unseres Unternehmens und um die Erhaltung der Arbeitsplätze für die Zukunft.

Diesen Zielsetzungen kommt in der augenblicklichen Zeit eine gesteigerte Bedeutung zu. Wir müssen heute vorsorgen und im Zeichen des Fortschritts weiterarbeiten, zum Nutzen des gesamten Unternehmens — seiner Aktionäre und seiner Belegschaft.

So hat der Titel dieses Heftes einen besonderen Sinn: unser Firmenzeichen als Zeichen des Fortschritts und Phoenix-Rheinrohr im Zeichen des Fortschritts.

Der Vorstand

Dr. Brandt

Schiewerling

Dr. Hofmeier

Sors

Ass. Mommsen

Dr. Vellguth

VON EISEN

Phoenix-Rheinrohr ist ein Unternehmen, das Eisen und Stahl herstellt und verarbeitet. Lückenlos ist bei ihm der Weg vom Rohstoff bis zu den zahlreichen Fertigerzeugnissen.

Genauso vielfältig wie die Verwendung von Eisen und Stahl ist auch sein Erzeugnisprogramm. Es umschließt Roheisen, Rohstahl, Halbzeug, Profilstahl, Bandstahl, Breittlanchstahl, Grobbleche, Erzeugnisse aus Grobblechen, nahtlose und geschweißte Stahlrohre sowie Erzeugnisse aus Stahlrohren, Fittings und Flansche, Erzeugnisse aus SICROMAL- und RHEINROHR-Sonderstählen, verzinktes Material und Hütten-Nebenerzeugnisse.

In unserer Darstellung sind einige aktuelle Großobjekte und optisch wirkungsvolle Erzeugnisse herausgegriffen. Über ihre Betrachtung hinaus dürfen wir aber nicht vergessen, wie bedeutungsvoll die Verwendung des Stahls bei den Dingen des Alltags ist. Eisen und Stahl ermöglichen es heute, daß wir mit Stein- und Braunkohle, mit Gas, Strom und Wasser, Öl und anderen festen und flüssigen, gas- und staubförmigen Wirtschaftsgütern versorgt werden. Für die Chemie, den



Das ist die formschöne Düsseldorfer Nordbrücke. Die Phoenix-Rheinrohr AG lieferte dafür 1905 t Sonderstahl HSB 50 und 200 t normalen Baustahl St 37

723 Eisenbahnzüge überqueren täglich die Hohenzollernbrücke in Köln. Phoenix-Rheinrohr war an den Stahllieferungen für den Erweiterungsbau beteiligt



Unser
Stahl



überall

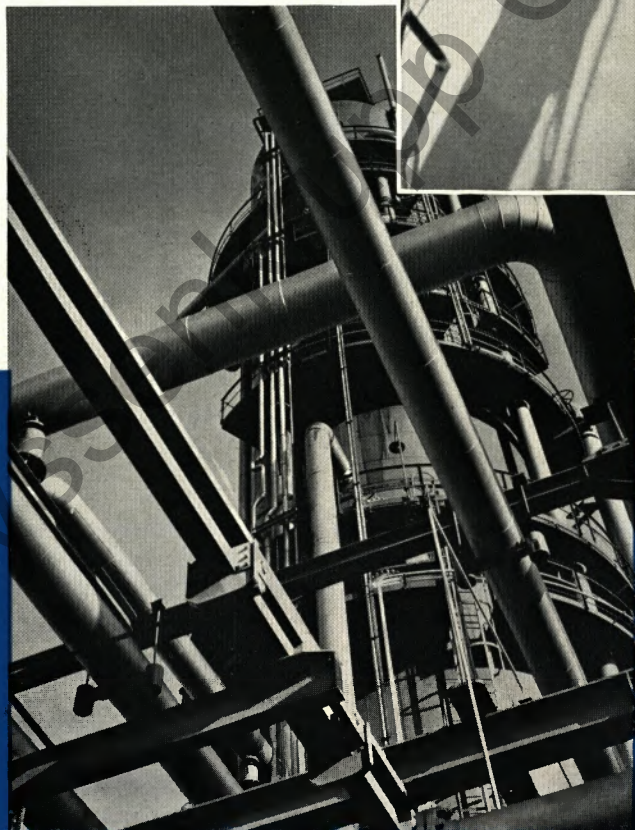
UND STAHL

Maschinen-, Apparate- und Kesselbau, für die Bauwirtschaft, den Verkehr, den Schiffsbau und die Kerntechnik ist der Stahl heute ein unentbehrlicher Werkstoff.

Als Beispiele der jüngsten Zeit dienen bedeutende Brücken und Bauwerke. Es war ein weiter Weg von der ersten eisernen Brücke, die 1777 von Severn bei der nach dem Bauwerk benannten englischen Stadt Ironbridge (Eisenbrücke) gebaut wurde, bis zu den modernen, ebenso wirtschaftlichen wie formschönen stählernen Brücken.

Leistungsfähige Werkstoffe, an deren Entwicklung unsere Metallurgen großen Anteil haben, ermöglichen materialsparende Konstruktionen. Eine besondere Bedeutung kommt dabei unseren HSB-Stählen zu. Der gute Ruf der neuen Brücken spricht für den Stahl, aus dem sie geschaffen wurden.

So sind unter anderem in letzter Zeit die Nordbrücke in Düsseldorf und die Wupper-Talbrücke über die Autobahn bei Oehde entstanden. Bei ihnen wurden unsere Bleche verwendet. Auch an dem Erweiterungsbau der Hohenzollernbrücke über den Rhein in Köln wurden sie verwertet.



↑ Dieser hochaufragende Schwergutmast wurde im Werk Thyssen für das Motorschiff „Delft“ gefertigt. Er hat eine Tragfähigkeit von 105 t

↙ In der Erdöl-Wirtschaft finden unsere Erzeugnisse ein weites Anwendungsfeld. Hier ein Ausschnitt der neuen Esso-Raffinerie in Köln

*wer Stahl verbraucht,
kennt dieses Zeichen*



ERFAHRUNG

ERFAHRUNG

FORTSCHRITT

ERFAHRUNG

FORTSCHRITT

QUALITÄT



Die Vorgängerin von Phoenix-Rheinrohr, die Vereinigte Stahlwerke AG, Stahl- und Walzwerke Thyssen, Mülheim-Ruhr, war am Bau des Harzwasserwerkes, das Bremen versorgt, beteiligt. Das Foto von 1933 zeigt eine Lieferung für die erste Fernwasserleitung Europas ➔



Fortsetzung
von Seite 5

Hier führen zwei Mittel- und Seitenbogen weitere Gleise über den Rhein. Zu den interessantesten neuen Stahlbrücken gehören die Mülheimer Schloßbrücke und die südlich der Hohenzollernbrücke in Köln über den Rhein wachsende St.-Severins-Brücke. Für beide lieferten wir Walzstahl.

Von den Stahlblechen für Brücken ist es ein kurzer Schritt zu den „Blechen für Großrohre“, von denen man vor allem durch die neuen Pipelines in Ost und West erfährt. Sie zählen zu den großen wirtschaftlichen und technischen Projekten unserer Tage. So sollen Öl und Erdgas aus der Sahara den Mittelmeerraum auf lange Sicht zu einem neuen Energie-Schwerpunkt machen. Die projektierte Leitung von Genua nach Aigle am Genfer See wird vielleicht weiter nach Süddeutschland vorstoßen. Eine Pipeline Venedig—München steht zur Diskussion. Aus der Sowjetunion kam Mitte März die Nachricht, daß eine Öllinie von den Ölfeldern in Baku am Schwarzen Meer bis zur Ostsee fertig wurde. Das sind aber nur wenige Einblicke in die „Pipeline-Zeit“. Wir werden von dieser Entwicklung unmittelbar berührt, weil unsere Erzeugnisse dazu beitragen, ihre Ziele zu erreichen. Vom Nordseehafen Wilhelmshaven fließt seit dem 20. Februar Erdöl über eine Strecke von 390 km zum Rhein nach Wesseling. Phoenix-Rheinrohr und Mannesmann-Hoesch lieferten für diese Nord-West-Ölleitung die erforderlichen 60 000 Tonnen Rohre. Un-

➔ Dieses Bild kann man häufig sehen. Rohre mit großen Abmessungen und Längen liegen zur Verlegung bereit. Das eindruckstarke Foto entstand in Berlin



sere Erzeugnisse wurden ebenfalls beim Bau der Tankanlagen und der Tankerlöschbrücke in Wilhelmshaven verwendet. Tochtergesellschaften beider Unternehmen, der Vereinigte Rohrleitungsbau und der Mannesmann-Rohrleitungsbau, hatten in einer Arbeitsgemeinschaft die Verlegung übernommen, wobei modernste Großgeräte eingesetzt wurden. Sieben moderne und große Raffinerien werden durch diese Leitung mit dem „flüssigen Gold“ versorgt. Auch beim Bau solcher Raffinerien finden unsere Erzeugnisse ein großes Anwendungsfeld im In- und Ausland. So stammen zum Beispiel die gesamten Rohre für die neue Raffinerie Aspropyrgos bei Athen von uns. Die komplette Verrohrung übernahm der VRB. Unsere Tochtergesellschaft ist immer bereit, wenn es darum geht, Leitungen und Anlagen zu planen, zu konstruieren und zu montieren.

Eine weitere Pipeline wird von Rotterdam ebenfalls nach Nordrhein-Westfalen vordringen. Die Rohre dafür sind zum größten Teil von uns geliefert. Wie bei unseren anderen Erzeugnissen können wir auch bei den Rohrlieferungen für den Fernleitungsbau jahrzehntelange Erfahrungen nachweisen. Zu den großen Leistungen der Vergangenheit gehört unsere Beteiligung am Bau der Harzwasserleitung in den Jahren 1933/34. Diese erste Fernwasserleitung Europas von 200 km Länge versorgt aus der Söse-Talsperre bei Osterode nicht nur die Großstadt Bremen, sondern auf



Unsere Erzeugnisse im Kesselbau: Ein Register für einen Zyklon-Kessel wird in unseren Mülheimer Rohrbearbeitungsstätten gefertigt. Für Laien ein verwirrendes Bild

↑ Baustelle der NWO an der größten Ölleitung Westeuropas. Rohre für diese Pipeline wurden in der Nähe des Neandertales verlegt

↑ Als die Bodensee-Wasserleitung gebaut wurde, verließen Tag für Tag Großrohre das Werk Thyssen. Dieses Bild war für die Passanten in Mülheim (Ruhr)-Styrum schon alltäglich geworden. Für die Hauptstrecke der Bodensee-Fernwasserversorgung lieferten wir 66,8 Kilometer ellirageschweißte Rohre

dem Weg zur Nordsee auch Orte in Heide und Moor mit frischem Gebirgswasser. Bei der Lösung dieser zivilisatorischen Aufgaben haben unsere betriebssicheren und hoch beanspruchbaren Stahlrohre stets geholfen. Ein Beweis aus der jüngsten Zeit: Wir haben für die Bodensee-Fernwasserversorgung auf der 150 Kilometer langen Hauptstrecke 66,8 Kilometer ellirageschweißte Großrohre geliefert. Auch an der Lieferung für die Nebenstrecken waren wir beteiligt. Am 16. Oktober 1958 wurde das Wasser zum ersten Mal an die Versorgungsnetze der einzelnen Gemeinden abgegeben. Schwaben ist nicht mehr in Wassernot! Das gilt auch für unsere Bundeshauptstadt. Seit dem 28. April 1958 strömt das kostbare Naß in unablässigem Fluß aus der Wahnbach-Talsperre in den Siegburg-Bonner Raum. Für diese Leitung stellte Phoenix - Rheinrohr ebenfalls die Rohre.

Viele Aufgaben sind noch zu lösen — ob in der Wasser- und Gaswirtschaft oder in der Versorgung mit anderen lebenswichtigen Gütern. Hierfür ist der Stahl da, hierfür ist Phoenix-Rheinrohr da — mit seiner großen Skala von Erzeugnissen. Sie bietet eine Fülle von Möglichkeiten, getragen von dem Phoenix-Rheinrohr-Drei- und Gleichklang: Erfahrung, Fortschritt, Qualität.

Entwicklungsländer

brauchen

systematische Hilfe

Eine Betrachtung von Hüttendirektor

Ass. Ernst Wolf Mommsen

Die Probleme der sogenannten Entwicklungsländer rücken immer mehr in das Blickfeld der Öffentlichkeit. Die Unterstützung dieser Gebiete wird fast täglich in Vorträgen und Aufsätzen gefordert. Um was geht es hier eigentlich und warum haben wir in der Bundesrepublik auch ein Interesse daran, daß diese Länder auf einer wirtschaftlich gesunden Basis stehen? Und schließlich: welche Auswirkungen können sich für die Stahlindustrie und insbesondere für Phoenix-Rheinrohr aus solchen Förderungsplänen und -maßnahmen ergeben?

Zunächst ist es vielleicht richtig, einmal festzustellen, welche Länder eigentlich gemeint sind. Es handelt sich, ganz allgemein gesagt, um Staaten, die über keine ausreichende Industrie verfügen, deren Landwirtschaft nach veralteten Methoden betrieben wird und wo ein großer Teil der Bevölkerung in einer uns unvorstellbaren Armut lebt. Dies ist der Fall in den zahlreichen Staaten des Nahen Ostens, Südamerikas, Afrikas und Asiens. Aber auch einige Gebiete in Europa, wie z. B. Griechenland und Süditalien, Spanien oder Jugoslawien, müssen zu den weniger entwickelten Ländern gerechnet werden, da auch hier das wirtschaftliche und soziale

Niveau weiter Kreise der Bevölkerung äußerst niedrig ist.

Wenn man sich einmal klarmacht, daß in manchen Gebieten Afrikas das jährliche Einkommen je Kopf der Bevölkerung

nur 200 DM beträgt, Indien mit etwa 250 DM etwas darüber liegt und nur wenige Länder, wie z. B. Argentinien, Chile, Brasilien ein Einkommen je Einwohner von 900 DM im ganzen Jahr haben, kann man sich eine ungefähre Vorstellung davon machen, was hier mit dem Begriff Armut und Elend gemeint ist. Die in den unterentwickelten Ländern herrschenden Verhältnisse sind so katastrophal, daß Hilfe dringend nötig ist. Die Lage wird von Jahr zu Jahr noch ernster, weil durch die Fortschritte auf dem Gebiet der Medizin und Hygiene die Sterblichkeit stark zurückgeht und der Bevölkerungsüberschuß noch größer wird. Wir stehen daher vor der Tatsache, daß die Bemühungen, das Wachstumstempo der Industrie und die Modernisierung der Landwirtschaft zu beschleunigen, in vielen Fällen noch nicht einmal ausreichen, um die Bedürfnisse des Bevölkerungszuwachses aufzufangen und einigermaßen zu berücksichtigen.

Nun stehen wir heute in der Eisen- und Stahlindustrie selbst vor schweren Problemen, und es wäre verständlich, wenn die Frage gestellt wird, warum wir uns ausgerechnet um die Wirtschaft dieser Länder kümmern, die doch räumlich gesehen so fern sind.

Die Antwort hierauf liegt einmal im rein Menschlichen. Es ist einfach undenkbar, daß Staaten mit einer entwickelten Wirtschaft untätig zusehen können, wie große Teile der Bevölkerung verelenden, hungern, infolge von Seuchen sterben; und das nur, weil nicht genügend Krankenhäuser und Medikamente vorhanden sind, das Land noch mit dem Holzpflug bearbeitet wird und Fabrikanlagen unbekannt sind.

Wir haben aber nicht nur eine sittliche Verpflichtung, den Entwicklungsländern zu helfen; wir müssen dazu auch aus der nüchternen Erkenntnis bereit sein, daß unsere Erzeugnisse in diesen Ländern nur gekauft werden, wenn es dort Käufer gibt, die die gelieferten Erzeugnisse bezahlen. Wir können also durchaus sagen, daß eine Unterstützung dieser Länder durch uns notwendig ist, um den Export unserer Produkte zu sichern.

Da in diesen Ländern in der Zukunft viel gebaut werden soll, sind hier Absatzmöglichkeiten vorhanden, die vor allem in Zeiten schwacher Beschäftigung besonders interessant sind. Insofern ist es notwendig, sich gerade heute um die Entwicklungsländer zu kümmern.

Kredite sind unerlässlich

Die Lieferungen in unterentwickelte Länder sind häufig davon abhängig, ob der Lieferant Kredite gewähren kann, da meistens nicht die Mittel vorhanden sind, die benötigten Güter bar zu bezahlen. Wenn sich nun mehrere Firmen um ein Objekt bemühen, hängt die Erteilung des Zuschlages wesentlich davon ab, wer den längsten Kredit gewährt.

Bisher wurden Kredite bis zu vier und fünf Jahren gegeben. Nachdem jedoch der Ostblock Finanzhilfen von



Staaten im Nahen Osten

10 bis zu 30 Jahren bei nur zwei bis drei Prozent Zinsen zugesagt hat, drängen die Entwicklungsländer darauf, auch von westlichen Ländern längere Kredite zu bekommen. In einigen Fällen, z. B. bei dem Rourkela-Projekt in Indien, wo ein großes Stahlwerk errichtet wird, mußte die Bundesrepublik einspringen und den Kredit übernehmen, weil Indien nicht in der Lage war, das Geld innerhalb der ursprünglich angesetzten Frist aufzubringen.

Ausbildung des Personals ist sehr wichtig

Ein großes Problem ist auch die Ausbildung des Personals, das später die exportierten Industrieanlagen, landwirtschaftlichen Geräte usw. bedienen soll. Hier ist ein Gebiet, auf dem die deutsche Industrie bereits viel getan hat und noch tun kann. Man schätzt, daß in den letzten Jahren durchschnittlich über 1000 Ausländer auf Grund von Regierungs-Praktikantenprogrammen in der Bundesrepublik geschult wurden. Die Gesamtzahl der in Westdeutschland in Ausbildung befindlichen Ausländer liegt noch wesentlich höher, da sich viele privat, andere auf Kosten ihrer Länder und ein weiterer Teil auf Einladung einzelner Unternehmen in der Bundesrepublik aufhalten. Insgesamt sind hier zur Zeit rund 4500 Praktikanten und 15 000 Studierende. Es ist interessant zu wissen, daß Rußland gleich-

Es gibt vom Glück mehr oder weniger begünstigte Gebiete. In vielen Ländern werden Bodenschätze und Kraftquellen nicht rationell genutzt. Das bedingt eine oft erschreckende Armut und ein niedriges soziales Niveau, während andere Länder die Welt in Staunen setzen durch das dauernde Anwachsen ihrer Reichtümer. Von diesem Reichtum hat aber nur ein relativ geringer Teil der Erdbevölkerung Nutzen. Ein Drittel der Erdbevölkerung verfügt heute über 85 Prozent des Welteinkommens, ein zweites Drittel über 10 Prozent und das letzte Drittel über nur 5 Prozent. Das beste Beispiel für eine ungleiche Verteilung bieten die USA, die über 40 Prozent des Welteinkommens verfügen, aber nur 7 Prozent der Weltbevölkerung stellen. In Indien und Pakistan dagegen leben mehr als 17 Prozent der gesamten Erdbevölkerung; müssen sich aber in weniger als 5 Prozent des Welteinkommens teilen.

zeitig 80 000 Studierende, Großbritannien 45 000 und die USA „nur“ 35 000 Studenten aus den Entwicklungsländern ausbildet.

Für uns, wie für jedes andere Land, bedeutet die Ausbildung von Ausländern an deutschen Maschinen und in deutschen Industrieanlagen eine Schulung von qualifizierten Fachkräften, die sich später in ihren Ländern aus der Kenntnis heraus für unsere Erzeugnisse einsetzen können. Da die deutschen Werke auf Grund ihrer Tradition über eine reiche Erfahrung auf den verschiedensten Gebieten der Produktion verfügen, ha-

Großräumige Teile Asiens

ben sie die besten Möglichkeiten, helfend und unterstützend einzugreifen.

Dies kann sowohl dadurch erfolgen, daß von den einzelnen Unternehmen Praktikantenstellen in der Bundesrepublik zur Verfügung gestellt werden, als auch dadurch, daß die von der Bundesrepublik eingerichteten Ausbildungsstätten im Ausland mit Fachliteratur, Modellanlagen, Filmen, Musterstücken und Maschinen ausgestattet werden.

Es war in der Vergangenheit nicht immer leicht, über die Entfernung hinweg festzustellen, wo der dringendste Bedarf der einzelnen Entwicklungsländer lag und wie die zur Verfügung stehenden Mittel am besten eingesetzt werden konnten. Darüber hinaus bestanden z. T. in den Entwicklungsländern falsche Vorstellungen über die Liefermöglichkeiten der deutschen Wirtschaft.

Kontaktstellen werden notwendig

Um hier Klarheit zu schaffen, erscheint es zweckmäßig, Kontaktstellen im Ausland einzurichten, deren Aufgabe es sein müßte, eine möglichst enge Verbindung zwischen dem einzelnen Entwicklungsland und der Bundesrepublik herzustellen.

Diese Stellen müßten insbesondere engen Kontakt mit den für Entwicklungsaufgaben zuständigen staatlichen, halbstaatlichen und privaten Organisationen des jeweiligen Landes halten und diese über die Hilfs- und Liefermöglichkeiten der deutschen Wirtschaft unterrichten. Sie sollten sich ferner möglichst frühzeitig über geplante Vorhaben orientieren und dann im Ausland mit Rat zur Verfügung stehen, Anfragen der Planungsstellen vorprüfen und Zweifelsfragen klären.

Die Kontaktstellen müßten ebenfalls die bisher durchgeführten und in Durchführung befindlichen Investitionsvorhaben, Ausbildungsprogramme, Beratungsabkommen laufend beobachten, um durch systematische Auswertung dieser Erfahrungen die Grundlage für die Lösung zukünftiger Aufgaben zu schaffen.

Um zunächst Erfahrungen zu sammeln, würde es genügen, zwei oder drei Kontaktstellen zu gründen, wobei Indien, die Vereinigte Arabische Republik und der Iran in erster Linie in Betracht kämen. Da diese Stellen selbst keine Hilfsprogramme durchführen sollen, sondern nur Mittler zu sein brauchen, um die Wünsche und Hoffnungen der einen Seite mit den Möglichkeiten des anderen Partners in Einklang zu bringen, könnte man eine Besetzung mit drei bis fünf Personen wohl als ausreichend bezeichnen.

Sicherlich wäre dieser Weg eine Möglichkeit, die vorhandenen Mittel noch wirkungsvoller als bisher einzusetzen. Da der Bedarf der Entwicklungsländer an Kapital, Kredit und Beratung um ein Vielfaches höher liegt als alle Hilfen der westlichen Länder und des Ostblocks zusammengekommen, müssen wir bestrebt sein, die verfügbaren Kräfte so anzusetzen, daß damit die größtmögliche Wirkung erzielt wird.

Länder in Südamerika

Weite afrikanische Gebiete

und auch noch Länder in Europa, wie Griechenland und Süditalien

Erzlager in Übersee werden erschlossen

In dem oft gleichmäßigen Rhythmus des Alltags machen sich nur wenige Gedanken darüber, was geschehen sollte, wenn eines Tages unsere Rohstoffquellen versiegen würden. Zu diesen wenigen gehören Sachverständige und Wirtschaftler der Hüttenwerke und des Bergbaues, die rechtzeitig vorsorgen, um neue Erzlager ausfindig zu machen.

Die Erkundung, Aufschließung und Ausbeutung neuer Erzlagerstätten geht nicht von heute auf morgen vor sich. Sie erfordert Jahre und verschlingt große Summen, die nur dann nicht unnütz veran sind, wenn man vorsichtig plant, sorgfältig die Gegebenheiten abwägt sowie Geologen und Bergingenieure hinzuzieht, die für diese Aufgabe qualifiziert sind.

Zahlreiche Probleme

Die Bestimmung der Lage der Erzkörper, die Berechnung der Vorräte, die Analysierung von Erzproben auf ihre chemische und mechanische Beschaffenheit, die Abbaumöglichkeiten, die Transportbedingungen, die politischen Verhältnisse, die erforderlichen Investitionen, die Gesteungskosten: das sind nur einige der Einflußgrößen.

Auch bei Phoenix-Rheinrohr ist die Deckung des Rohstoffbedarfes Gegen-



Diese Autobahn führt im brasilianischen Staat Minas Gerais durch ein erzreiches Gebirge

stand ständiger Überlegungen und Planungen, da wir — wie alle Ruhrhütten — überwiegend auf ausländische Erze angewiesen sind und dabei in großem Umfang von fremden Lieferanten abhängen.

Planung für die Zukunft

Um in Zukunft die Erzversorgung besser sichern zu können, hat ein Konsortium von zehn Ruhrunternehmen, darunter auch Phoenix-Rheinrohr und die August Thyssen-Hütte, 1953 die „Gewerkschaft Exploration“ mit Sitz in Düsseldorf ins Leben gerufen, deren Aufgabe in der Untersuchung und eventuell auch vertraglichen Sicherung abbauwürdiger Eisen- und Manganerzlagerstätten für unsere Werke besteht. Phoenix-Rheinrohr hat die Bemühungen der Gewerkschaft Exploration durch wertvolle Anregungen und Hinweise sowie durch die Bereitstellung eines bedeutenden Anteiles an Geldmitteln tatkräftig unterstützt und ist somit maßgeblich an den bisher erzielten Erfolgen beteiligt.

In Brasilien liegt einer der zukünftigen Schwerpunkte der Eisenerzversorgung aus eigenem Grubenbesitz. Heute geht es vor allem darum, die Reich-Erzlagerstätten mit mehr als 60 Prozent Eisengehalt genau zu untersuchen, ihre Vorräte zu bestimmen und die Produktion zu erhöhen. In diesem Zusammenhang bereitet allerdings das Transportproblem Sorgen; denn die in Frage kommenden brasilianischen Bahnen sind nicht sehr leistungsfähig, und die Hafenanlagen bedürfen der Modernisierung. Aber man kann sagen, daß sich gerade jetzt die Dinge gut entwickeln. Es wird an Eisenbahn- und Hafenbauprojekten gearbeitet und dabei die Zusammenarbeit verschiedener ausländischer und brasilianischer Gruppen erwogen. Es ist zu erwarten, daß früher oder später hier, im Staate Minas Gerais, alle Voraussetzungen für die Entstehung moderner Groß-

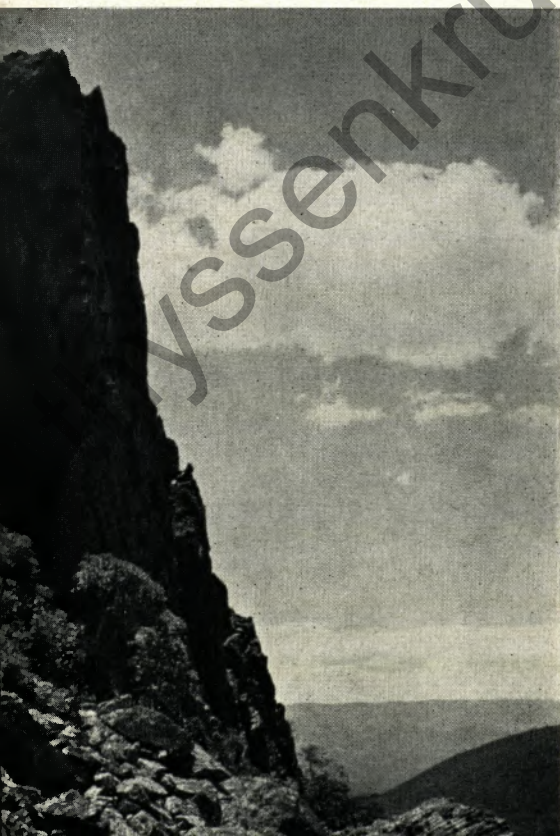
betriebe geschaffen werden. Die Eisenerze im „Eisernen Viereck“ von Minas Gerais sind jedenfalls vorhanden. Die Fotos von den Eisenbergen, die wir auf dieser Seite zeigen, sind dafür ein überzeugendes Beispiel.

Einer der jüngsten Erfolge der Zusammenarbeit in der Gewerkschaft Exploration ist die vor wenigen Monaten erfolgte Unterzeichnung eines Konzessionsvertrages mit der afrikanischen Republik Liberia. Diese vor 112 Jahren gegründete erste Negerrepublik ist von politischen Wirren, wie sie in den ehemaligen nordafrikanischen Kolonialgebieten festzustellen sind, verschont geblieben, so daß gute Vorbedingungen für die künftige Ausbeutung der reichen Erzlager gegeben sind. In persönlichen Gesprächen mit dem Präsidenten der Republik, Tubman, und den zuständigen Ministern gelang es, die Voraussetzungen für eine befriedigende und fruchtbringende Zusammenarbeit zu schaffen. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang, daß sich auch Schweden und Amerikaner bereits Konzessionen in diesem entwicklungsfähigen Lande gesichert haben.

Erschließung in Kamerun

Es gibt noch andere Projekte, über deren Verwirklichung und Aufgabe erst die Zukunft entscheiden kann. So wird ernsthaft die Beteiligung der Gewerkschaft Exploration an der Erschließung der Eisenerzlagerstätte Mekambo in Französisch-Äquatorial-Afrika, etwa 100 km südlich der Grenze gegen Kamerun, erwogen. In Mauretania, bei dem Militärstützpunkt Fort Gouraud, befinden sich ausgedehnte Reich-Erzlager. Auch hier ist unsere Gruppe im Rahmen der eigens gegründeten „MIFERMA“ aktiv beteiligt. Daneben werden die Entwicklungen in Kanada, das in kürzester Zeit zu einem der wichtigsten Eisenerzproduzenten der ganzen Welt wurde, mit größter Aufmerksamkeit verfolgt.

Ein Gipfel aus Erz mitten im Gebirge Pico do Itabirito



Internationale Treffpunkte - internationale Begegnungen

Kontakte aufnehmen und vertiefen, neue Fäden anknüpfen, Verbindungen stärken, Vertrauen gewinnen — das alles ist Inhalt der zielstrebigsten Bemühungen von Phoenix-Rheinrohr bei Begegnungen mit der internationalen Öffentlichkeit. Diesem Zwecke dienen auch unsere Beteiligungen an bedeutenden Messen und Ausstellungen und die Werksbesichtigungen.

Ob in Helsinki oder Kairo, ob in Mailand, Posen, Wien oder an einem deutschen Messeplatz — wir sind mit den Erzeugnissen unserer Werke dabei.

Das Firmenzeichen, der Kreis mit den drei Streifen, tritt bei internationalen Veranstaltungen besonders hervor. So grüßt es von einer 30 m hohen Dalbe, die wir für die Rand Easter Show in Johannesburg hergestellt haben.

Die Leipziger Frühjahrsmesse und die Mailänder Messe, die wir stets beschicken, liegen schon hinter uns. Auf der Deutschen Industriemesse Hannover haben wir eine bleibende Stätte gefunden. Es folgen: der Erste Arabische Erdölkongreß mit seiner Ausstellung, der 6. Welt-Öl-Kongreß in New York, die Internationale Messe Posen und schließlich die Fachmesse „Kunststoffe 1959“ in Düsseldorf. Presse, Film, Funk und Fernsehen sind oft bei uns zu Gast. Auch Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft kommen immer wieder zu uns. So bewunderte Bundespräsident Professor Heuß den 6825 kg schweren innenplattierten Boden, den wir auf der Weltausstel-

Bild oben: Diese Fußgängerbrücke fand auf der Weltausstellung große Beachtung. Sie überspannt jetzt die Autobahn in Duisburg. — Unten: Gäste aus der Republik Haiti besuchten das Werk Ruhrort. Vor einem Hochofen sehen wir in der Bildmitte von links Generalkonsul Fouchard, Dr. Bonaparte und Gesandten Perrier. Sie wurden von Hüttendirektor Sors (rechts) und Direktor Dr. Ischebeck (links) geführt



Internationale Treffpunkte - internationale Begegnungen



Als Bundespräsident Professor Heuß die Brüsseler Weltausstellung besuchte, zeigte er für den von uns ausgestellten innenplattierten Boden großes Interesse. Links neben ihm Professor Schwippert

lung in Brüssel im deutschen Pavillon zeigten. Das Wahrzeichen der deutschen Ausstellungsbeteiligung war eine Fußgängerbrücke von 57 Meter Länge, die durch ihre eigenartige asymmetrische Konstruktion auffiel. Ihr 50 Meter hoher Pylon besteht aus konischen Rohren und ebenen Stahl-

blechen von Phoenix-Rheinrohr und Mannesmann. Diese Brücke überspannt jetzt am Kaiserberg in Duisburg die Bundesautobahn. Bundeswirtschaftsminister Erhard weilte oft auf unseren Ausstellungsständen. Auf der Wiener Messe im September vorigen Jahres erschien neben ande-

ren Persönlichkeiten auch Bundeskanzler Raab. In Posen besuchten der polnische Ministerpräsident Cyrankiewicz und der Parteichef Gomulka unseren Raum. Der Präsident der Vereinigten Arabischen Republik, Abd el Nasser, zeigte sich sehr aufgeschlossen für Phoenix-Rheinrohr-Erzeugnisse auf der Deutschen Industrie-Ausstellung 1957 in Kairo. Während der Leipziger Frühjahrsmesse verweilte mit anderen Prominenten auch Nikita Chruschtschew längere Zeit auf unserem Stand.

Neben den Messeplätzen sind unsere Verwaltungsgebäude und Werke immer wieder Treffpunkte für in- und

Auf der deutschen Industriemesse in Hannover ist Bundeswirtschaftsminister Prof. Erhard oft bei uns zu Gast. Rechts von ihm Hüttendir. Ass. Mommsen, Dir. Geue und Hüttendir. Sors. Ganz links Dir. Menge



In Kairo: Staatspräsident Nasser, der deutsche Botschafter Dr. Becker und Hüttendirektor a. D. Polenz





Der ehemalige US-Botschafter Prof. Conant (2. v. r.) war einer der prominenten Besucher in Mülheim

ausländische Besucher. Zu den Prominenten zählte auch der damalige Botschafter in Bonn, Professor Conant. Der Präsident der Arbeiterpartei von Haiti, Dr. Bonaparte, der Gesandte Perrier und Generalkonsul Fouchard standen staunend vor der Arbeit der Ruhrorter Hüttenwerke.

Das sind nur wenige Beispiele für die internationalen Begegnungen mit Phoenix-Rheinrohr und für seine weltweiten Beziehungen. Der Mittelpunkt, in dem alle diese Fäden zusammenlaufen, wird bald das neue Verwaltungshochhaus sein — ein sinnfälliger Ausdruck unserer Weltoffenheit.



Eine von uns hergestellte 30 m hohe Dalbe bildet den Blickfang des deutschen Pavillons auf der Rand Easter Show in Johannesburg. Die NOWEA erhielt für seine wirkungsvolle Gestaltung eine Goldmedaille

Polens Ministerpräsident Cyrankiewicz und Parteisekretär Gomulka (1. u. 2. v. r.) auf unserem Stand aus Anlaß der Messe in Posen



Auf der Leipziger Messe unterhielt sich Nikita Sergejewitsch Chruschtschow (Mitte) mit Prok. Feldkamp (links). Rechts davon Ministerpräsident Grotewohl



Zwei schwimmende Erdöl - Bohrinseln

Die „Adma Enterprise“ sucht auf



Es war fast eine Weltreise von Deutschland bis zur Insel Das im Persischen Golf, dem Einsatzgebiet der schwimmenden Bohrinsel. Insgesamt mußten 11 000 Kilometer zurückgelegt werden

Bei der Besichtigung der „Adma Enterprise“: Scheich Shakkbut, der Herrscher von Abu Dhabi



Überall in der Welt ist man auf der Suche nach Öl. An sehr vielen Orten wird nach dem „flüssigen Gold“ der modernen Wirtschaft gebohrt, wird es gefördert, weitergeleitet und verarbeitet. Phoenix-Rheinrohr liefert mannigfache Erzeugnisse für die Erdölwirt-

schaft. Als ausgefallenes Beispiel diene die erste in Deutschland hergestellte Erdölbohrinsel „Adma Enterprise“, die seit November 1957 im Persischen Golf eingesetzt wird und auf der Suche nach Öl ist. Öl vom Meeresgrund. Auf immer neue Weise versucht man, das flüssige Gold dem Schoß der Erde zu entreißen. Von amerikanischen Unternehmen wurden schwimmende Plattformen entwickelt, die lange Röhrenbeine bis auf den Meeresgrund ausfahren und damit der Plattform einen festen Halt geben. Von solchen Inseln aus kann, unbehelligt von den Gezeiten des Meeres, nach Öl gebohrt werden. Wenn die Bohrstelle fündig geworden ist, wird die Bohrung verschlossen, sorgfältig markiert und später ausgewertet, oder es wird sofort mit der Förderung begonnen. Die Erdölbohrinsel zieht dann ihre Röhrenstützen ein und wird an einen anderen Einsatzort geschleppt. Ihre Aufgabe ist nicht, Öl zu fördern, sondern zu suchen.

Die erste Erdölbohrinsel dieser Art in Deutschland wurde von der Gutehoffnungshütte Oberhausen-Sterkrade ge-

Zur Begrüßung ihres Herrschers ist die Leibgarde von Scheich Shakkbut auf dem Flugplatz angetreten. Im Hintergrund erkennt man die Erdöl-Bohrinsel im Hafen der Insel Das

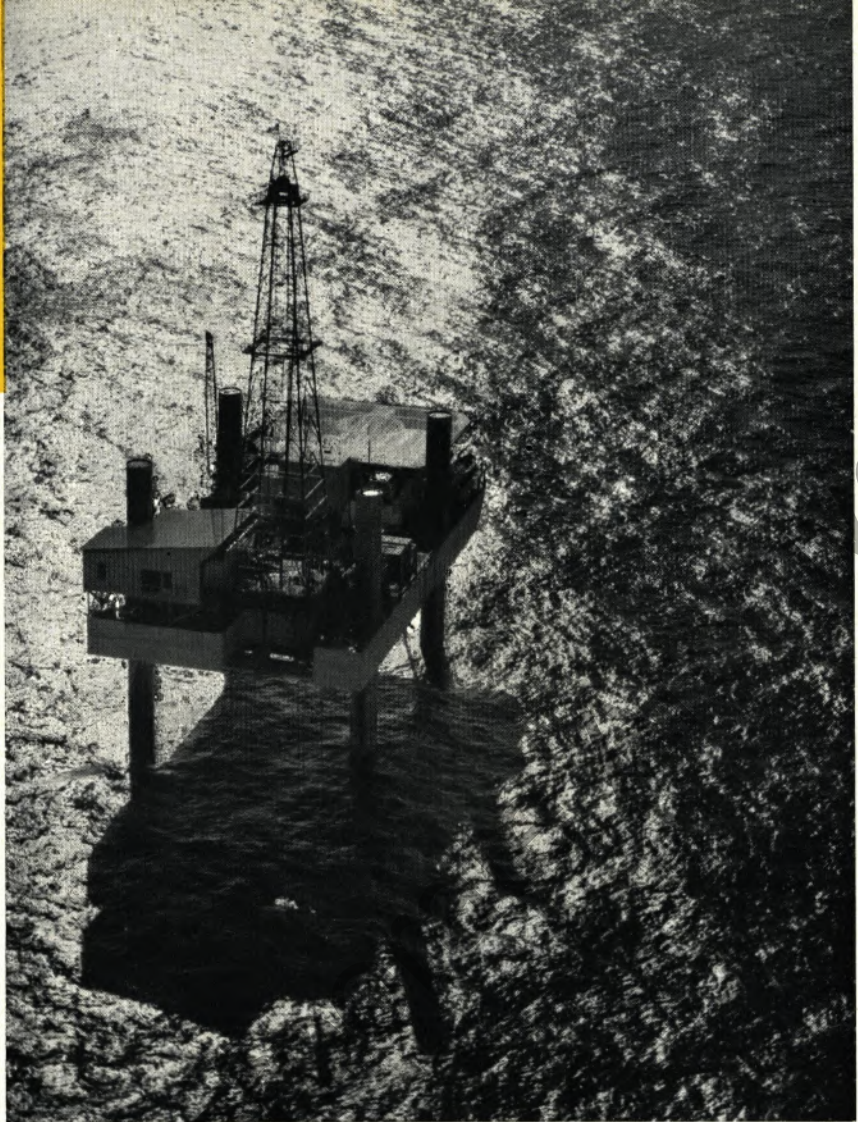


im Einsatz

dem Meeresgrund nach Öl

baut. Für die vier Röhrenbeine, von den Erbauern „Caissons“ genannt, lieferte Phoenix-Rheinrohr Grobbleche aus Werkstoff MR St 42-2 nach DIN 17100, und zwar in Dicken von 25 bis 44 mm. Diese Grobbleche wurden zu vier je 48 m langen Rohren verschweißt, jedes mit etwa 3 m Durchmesser. Die Rohrenden sind mit vertieften Böden verschlossen, die wir ebenfalls lieferten. Es handelte sich hierbei um Böden in der Kesselblechgüte 1 mit einem Gesamtgewicht von 10 t. Jeder der Böden hat einen Durchmesser von etwa 3 m.

Die „Adma Enterprise“ ist ein großer Schwimmponton, ein vollständig geschweißter Stahlkörper von 57,9 m Länge und 32,3 m Breite. Der Ponton wurde, da er keinen eigenen Antrieb hat, bis zum Persischen Golf geschleppt. Drei Monate dauerte diese Fahrt. Nachdem hier die Bohrinselfür zum Einsatz vorbereitet worden war, konnte die Arbeit beginnen. Die Verbindung mit dem Festland stellen für die etwa 50 Mann starke Besatzung Hubschrauber her. Eine 24 qm große Plattform auf der Bohrinselfür dient den



Diese Luftaufnahme zeigt die Bohrinselfür in Arbeitsstellung. Die „Caissons“ sind ausgefahren

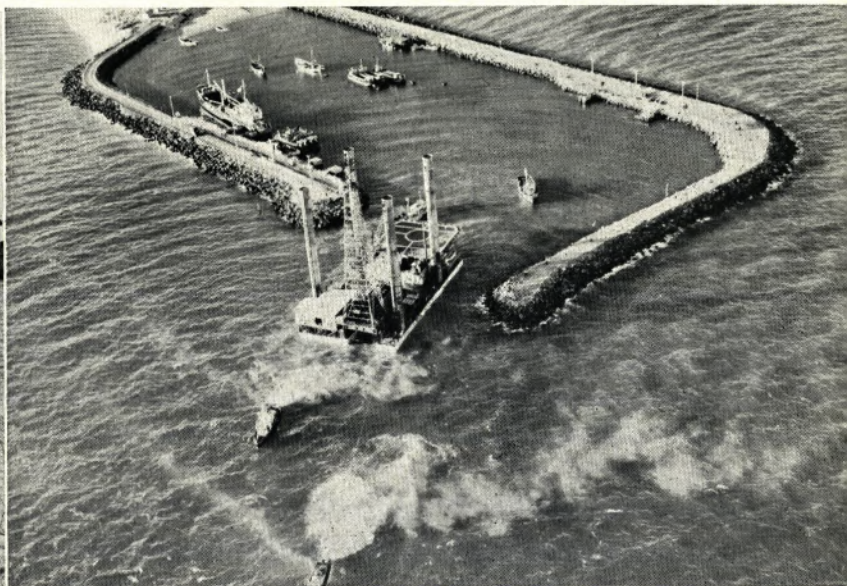
Flugzeugen als Start- und Landefläche. Für eine weitere schwimmende Insel, die bei Trinidad in der Karibischen See nach Erdöl bohrt, lieferte Phoenix-Rheinrohr ebenfalls Grobbleche für

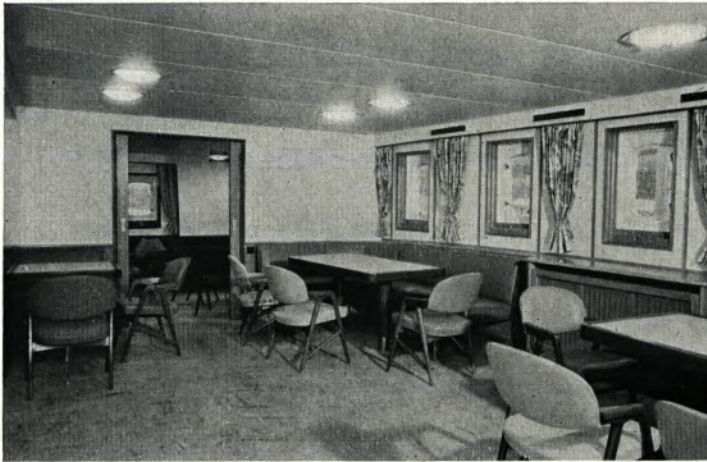
die Stützen, und zwar insgesamt 700 t wiederum aus Werkstoff MR St 42-2 nach DIN 17100. Die Röhrenbeine dieser zweiten Erdöl-Bohrinsel können auf rund 61 m ausgefahren werden.

Die Fischer im Persischen Golf gehen meist auf Hummerfang. Hier liegt ein mit Hummern beladenes Boot, dahinter die Bohrinselfür

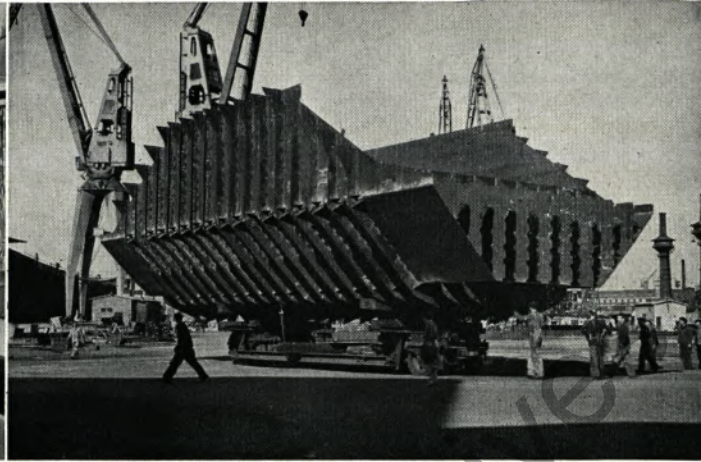


Die „Adma Enterprise“ verläßt den schützenden Hafen der Insel Das. Da sie selbst keinen Antrieb hat, wird sie bis zu ihrer Einsatzstelle von Schleppern gezogen.



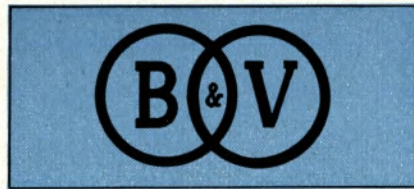
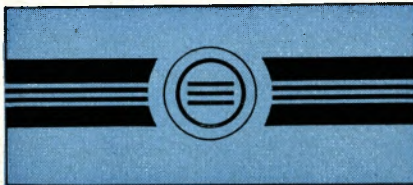


Die Aufenthaltsräume sind sehr gut ausgestattet. Im Bild zeigen wir den Speiseraum für die Schiffsoffiziere des Motorschiffes „Montania“



In Werkstattfertigung entstehen die einzelnen Sektionen der Schiffe. Hier ein Sektionstransport zu den Helgen beim Bau von MS „Rhenania“

PHOENIX-RHEINROHR



BLOHM & VOSS

Schiffe im Dienst von Phoenix-Rheinrohr

CHRISTIAN F. AHRENKIEL



Für Phoenix-Rheinrohr war der erste Höhepunkt im Schiffsbau erreicht, als Frau Amélie Thyssen am 12. März 1957 bei strahlender Frühlingssonne das erste Schiff auf ihren eigenen Namen taufte. Knapp drei Monate später, am 5. Juni, lief das Schwester-

schiff „Montania“ vom Stapel. Am 27. August 1958 zerschellte die Sektflasche am Bug der „Rhenania“ und am 8. November verließ die „Westfalen“ die Helgen von Blohm & Voss. Sie konnte Anfang März dieses Jahres an die Reederei abgeliefert werden.

Diese Schiffe aus Phoenix-Rheinrohr-Stahl bringen Rohstoffe heran, mit denen Eisen und Stahl erzeugt werden.

Es sind große Mengen an Rohstoffen, die für den Produktionsprozeß über See herangeschafft werden müssen.

Phoenix-Rheinrohr hat sich deshalb schon seit Jahren auch Seetransportfragen zugewandt und eigene Massengutfrachter bauen lassen. So wurden in guter Zusammenarbeit zwischen der Hamburger Werft Blohm & Voss AG, der Hamburger Reederei Christian F. Ahrenkiel und der Phoenix-Rheinrohr AG vier Frachtschiffe in Betrieb genommen. Mit diesen Schiffen wurde ein moderner Massengutfrachter-Typ entwickelt, der im

MS „Amélie Thyssen“, der erste unserer vier 15 450 Tonnen großen Massengutfrachter, bei der Fahrt auf hoher See





Baronin Thyssen-Bornemisza taufte den größten Nachkriegsbau der Werft Blohm & Voss am 4. März 1959 „Fiona“

internationalen Schiffsbau viel Anerkennung gefunden hat. Die Größe jedes dieser Frachter liegt bei 15 450 t Tragfähigkeit. Die Länge beträgt 162 m, die Breite 20 m und der Tiefgang 9,15 m. Mit einer Antriebskraft von 6650 PS kann eine Geschwindigkeit bis zu 15 Knoten erreicht werden.

Aber noch zwei weitere Schiffe werden Phoenix-Rheinrohr zur Verfügung stehen. Das erste davon wurde am 4. März 1959 von Baronin Fiona Thyssen-Bornemisza auf den Namen „Fiona“ getauft. Dieser Massengutfrachter ist der größte Nachkriegsbau der Werft Blohm & Voss. Er hat eine Tragfähigkeit von 25 000 Tonnen. Der „Steckbrief“: 195,6 m lang, 25 m breit, 9,60 m Tiefgang, 10 100 PS Antriebskraft, Geschwindigkeit bis zu 15 Knoten. Ein Schwesterschiff der „Fiona“ befindet sich zur Zeit noch im Bau.



Hoch in den Himmel ragt der wuchtige Bug des Massengutfrachters „Fiona“ beim Stapellauf. Das Schiff, das 25 000 t Tragfähigkeit hat, wird in einem Chartervertrag für Phoenix-Rheinrohr fahren

Reeder Ahrenkiel nach der Taufe der „Westfalia“ mit Frau Münchmeyer, Frau Rogge, W. Blohm, Präsident Alwin Münchmeyer und Dr. W. Dudek



Am 12. März 1957 taufte Frau Amélie Thyssen den ersten Phoenix-Rheinrohr-Frachter auf ihren eigenen Namen. Neben ihr Vorstandsmitglied Rudolf Blohm





NEUE ANLAGEN

Diese Nachtaufnahme gibt einen eindrucksvollen Überblick über die moderne Sinteranlage in Meiderich

Aus der Reihe von neuen Anlagen in unseren Werken greifen wir vier heraus: die Sinteranlage in Meiderich, die elektrisch beheizten Tieföfen vor der Block- und Kontistraße in Ruhrort und außerdem im Werk Thyssen den hydraulischen Expander in der Großrohranlage des Schweißwerkes I sowie die 7200 t-Pressen im Schweißwerk II.

Die neue Sinteranlage auf dem Meidericher Schlackenbergr „Düppel“ hat in der Mitte des Jahres 1957 ihre Produktion aufgenommen. Bis zu 4000 Tonnen Sinter täglich kann diese Anlage erzeugen. Und wenn das augen-

blicklich noch im Bau befindliche dritte Sinterband anläuft, wird die Tagesproduktion auf 6000 Tonnen ansteigen. In dieser modernen Anlage werden die angelieferten Feinerze des In- und Auslandes mit Gichtstaub und dem erforderlichen Brennstoff gemischt und zusammengebacken. Dieser sogenannte „Sinterkuchen“ wird dann in für den Hochofeneinsatz passende Stücke gebrochen. Auf diese Weise kann man die Hochofen in ihrer Arbeit erheblich entlasten. Da bei höherem Sinter Einsatz einerseits eine Leistungssteigerung der Hochofen und

andererseits eine Senkung des Koksverbrauchs erzielt wird, trägt die neue Sinteranlage also mit dazu bei, wirtschaftlicher zu produzieren.

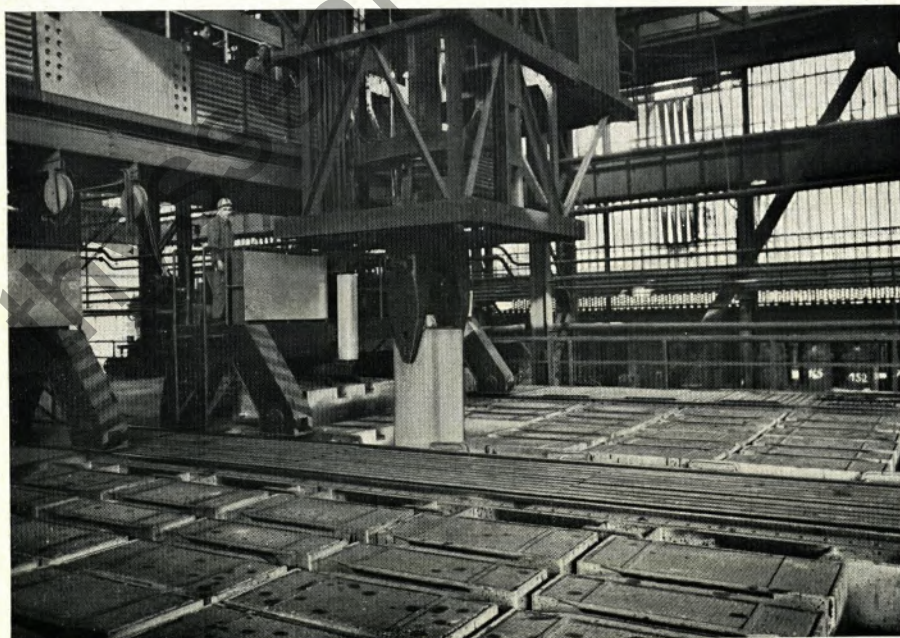
*

Zugleich mit der Block- und Kontistraße wurde im Werk Ruhrort eine neue Tieföfenanlage erstellt. Neben 12 gasbeheizten sind 2 elektrisch beheizte Öfen mit je 20 Stehlätzen für Blöcke mit einem Gewicht von 5 bis 8 Tonnen gebaut worden. Bei den elektrisch beheizten Öfen, den sogenannten „Elpits“, handelt es sich um die ersten in Deutschland, die zum Vorwärmen von Blöcken vor einer Blockstraße eingesetzt werden. Die Öfen dienen zum Ausgleich und Aufwärmen von heißen Stahlblöcken, die eine relativ hohe Eigenwärme mit in den Ofen bringen. Die Zellenbauweise in Verbindung mit der guten Regelmöglichkeit bei elektrischer Heizung gestattet eine wirtschaftliche Ausnutzung dieser Restschmelzwärme und ergibt somit auch einen günstigen Stromverbrauch je Tonne Rohstahl.

*

In der heutigen Zeit großzügiger und weiträumiger Pipeline-Bauten und -Planungen kommt dem sogenannten kaltexpandierten geschweißten Großrohr erhöhte Bedeutung zu. Nachdem das Werk Thyssen vor 5 Jahren neben der Fertigung von 8 Meter langen Großrohren auch die von 12 Meter langen aufgenommen hat, wurden die Anlagen vor einem Jahr durch die Inbetriebnahme des hydraulischen Expanders ergänzt. Die unterpolvergeschweißten 12 Meter langen Großrohre werden durch Wasserdruck

Ein Block wird in einen der beiden neuen elektrisch beheizten Ruhrorter Tieföfen eingesetzt

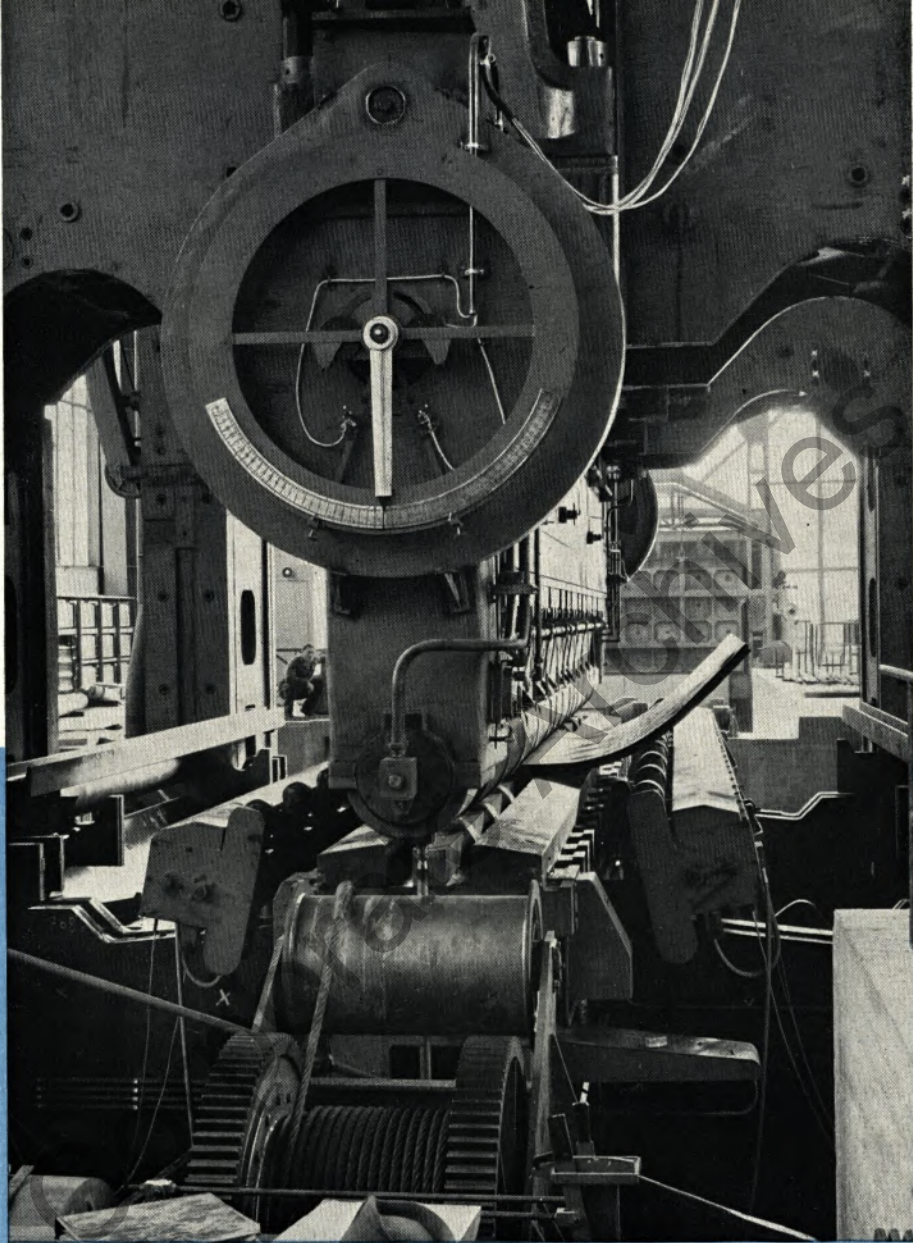


IN UNSEREN WERKEN

aufgeweitet und so auf einen größeren Durchmesser gebracht. Dabei wird die Beanspruchbarkeit und Leistungsfähigkeit des Rohres erhöht, es wird gerichtet und die Querschnitte werden genau kreisrund. Die ersten in unserem Werk Thyssen gefertigten kaltexpandierten Rohre wurden für die Nord West-Ölleitung gebraucht.

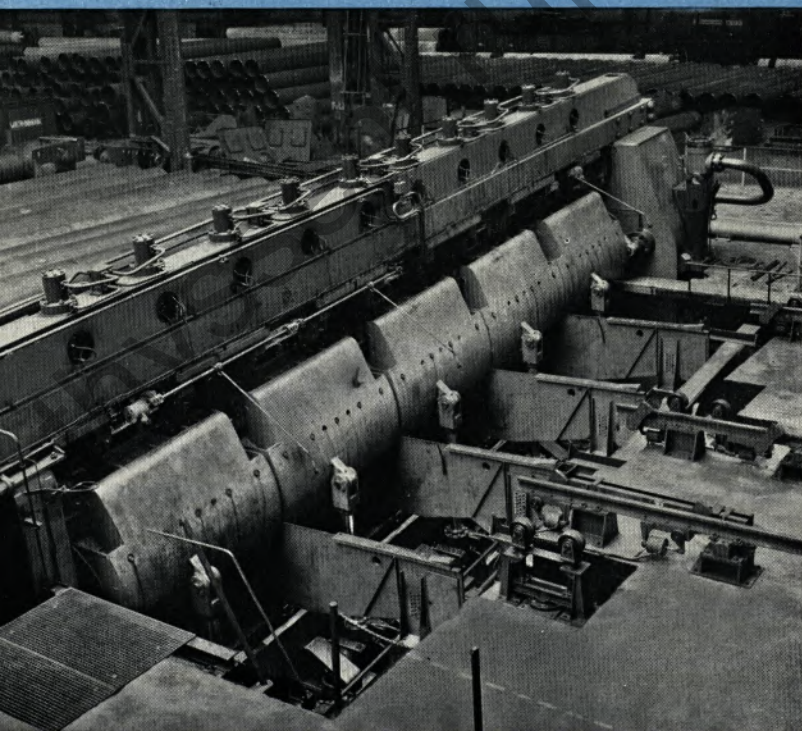
*

Der Aufbau der 7200 t-Pressen in Mülheim ist vollendet. Diese neue Anlage bedeutet für unser Unternehmen einen entscheidenden Fortschritt bei der



Die neue 7200 Tonnen-Pressen im Schweißwerk II in Mülheim biegt das erste Grobblech

Verarbeitung von Grobblechen größerer Dicken. Die bisher verwendeten Biegewalzen sind für die vom heutigen Dampfkessel- und Reaktorenbau geforderten Dicken zu schwach und zu unmodern. Die Formung von Blech mit Dicken von 30 bis 250 mm soll deshalb auf der 7200 t-Pressen vorgenommen werden. Unsere modernen Unterpulver-Schweißanlagen gewährleisten, daß aus den auf der Biegepressen vorbereiteten Blechen hochwertige Erzeugnisse entstehen. Außergewöhnliche Gewichte und Abmessungen — z. B. bei Kernkraftwerks-Reaktoren — erfordern aber häufig die Schweißung dicker vorgeformter Bleche auf den Baustellen. Schweißversuche an einem 150 mm dicken Blech unter Baustellenbedingungen haben ergeben, daß sich die großen Leistungen auf schweißtechnischem Gebiet nicht nur in der Werkshalle, sondern auch draußen erzielen lassen.



Die im Hintergrund des Fotos erkennbaren Großrohre werden durch den vorn links befindlichen Expander im Mülheimer Schweißwerk I aufgeweitet

Elektronenschleuder

prüft

Schweißnähte

Bis zum Kriegsende wurden in unserem Werk Thyssen nahtlose dickwandige Hohlkörper für den Bau von Behältern der Hochdrucktechnik im Radialwalzwerk hergestellt. Nach der Demontage in den Nachkriegsjahren verzichtete man auf den Wiederaufbau dieser Anlage und ging wegen der inzwischen fortgeschrittenen Schweißtechnik dazu über, Behälter aus dicken Grobblechen zusammenzuschweißen. Damit ergab sich die Notwendigkeit, Schweißnähte auch bei größeren Wanddicken auf Fehler zu untersuchen. Die zerstörungsfreie Prüfung der Schweißnähte auf Schlackeneinschlüsse, Poren, Risse usw. selbst mit Höchstleistungs-Röntgenanlagen von 400 KV-Röhrenspannung scheidet aber bei Wanddicken von über 100 mm aus, weil die Erkennbarkeit von Fehlern unzureichend ist und die Belichtungszeiten für die Röntgenaufnahmen untragbar lang werden. Aus ähnlichen Gründen kommen auch starke radioaktive Isotope für die Durchstrahlung nicht in Frage. Mit Rücksicht auf die immer mehr steigenden Wanddicken im Behälterbau und die auf uns zukommenden Aufgaben bei der Herstellung von Druckbehältern für Kernreaktoren wurde daher im Mülheimer Schweißwerk II eine Betatronanlage aufgebaut.

Aus Elektronen werden harte Röntgenstrahlen

Beim Betatron, auch Elektronenschleuder genannt, werden in einer vakuumdicht abgeschlossenen Kreisröhre Elektronen mit Hilfe eines magnetischen Wechselfeldes in ähnlicher Weise beschleunigt, wie ein Hammerwerfer seinen Hammer auf die Abwurfgeschwindigkeit bringt. Nach etwa 1 Million Umläufen erreichen die Elektronen annähernd die Lichtgeschwindigkeit, werden durch eine sinnvolle Schaltung — entsprechend dem Loslassen des Hammers — aus der Kreisbahn geschleudert und bombardieren punktförmig die Stelle eines dünnen Platinbleches. Dort werden die Elektronen abgebremst und ihre Energie in harte und intensive Rönt-

genstrahlen umgewandelt, die die Kreisröhre geradlinig verlassen und nun für die Werkstoffprüfung zur Verfügung stehen.

Wegen der hohen Energie der Röntgenstrahlen aus dem Betatron sind diese besonders durchdringungsfähig, so daß Stahlteile mit Wanddicken bis zu 500 mm durchstrahlt und auf Fehler geprüft werden können. Dabei liefert ein Betatron schon wegen seiner fast punktförmigen Strahlenquelle Röntgenaufnahmen mit wesentlich besserer Erkennbarkeit von Fehlern, als es mit üblichen Röntgenapparaten bei niedrigen Wanddicken erreichbar ist. Dazu gestattet unser Betatron einen Zweistrahlbetrieb, so daß auch Stereo-Röntgenaufnahmen gemacht werden können. So läßt sich auch die Lage der Fehler innerhalb der durchstrahlten Prüflingsdicke genau feststellen, was für Ausbesserungsarbeiten bei fehlerhaften Schweißnähten besonders wichtig ist.

Dicke Betonmauern sorgen für Strahlenschutz

Wegen der harten Strahlung des Betatrons und der unvermeidlichen Streustrahlung waren besondere Maß-

nahmen zum Strahlenschutz erforderlich. Daher wurde ein Betonbunker von 32 m Länge, 9 m Breite und 12 m Höhe mit Wänden von 2 m Dicke gebaut, der zu prüfende Behälter bis zu 5 m Durchmesser und 25 m Länge aufnehmen kann. Das zu prüfende Werkstück wird in diesen Betonbunker eingefahren. Das Betatron selbst ist an einem Brückenkran aufgehängt und kann, von einer Bühne aus ferngesteuert, in jede gewünschte Stellung und Strahlrichtung gebracht werden. Wenn die Röntgenfilmkassette am Prüfling angelegt ist, wird die Strahlung des Betatrons von einem außerhalb liegenden, strahlungsgeschützten Bedienungsraum eingeschaltet und das Durchstrahlungsbild aufgenommen. Moderne automatische Entwicklungseinrichtungen in einem benachbarten Raum liefern in einigen Minuten die fertigen Röntgenfilme, die dann in einem Betrachtungsgerät auf Schweißfehler untersucht werden.

Mit der beschriebenen Betatronanlage besitzt unsere Gesellschaft die leistungsfähigste Prüfungseinrichtung für dickwandige geschweißte Behälter in der Bundesrepublik. Dr. K. Fink

Die Schweißnähte eines dickwandigen großen Behälters werden im Mülheimer Schweißwerk II von den beiden „scharfen Augen“ des rechts im Bild sichtbaren Betatrons auf Fehler geprüft



11

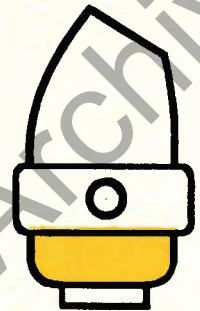
Hochöfen



**Hochöfen und Stahlwerke
Walzen- u. Röhrenstraßen
bei PHOENIX-RHEINROHR**

10

Konverter



und 3 weitere 70-t-Konverter im Bau,
davon zwei vor der Inbetriebnahme

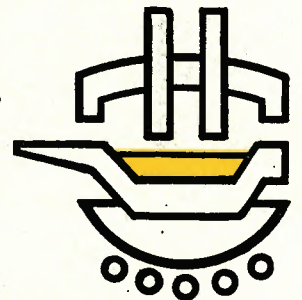
17

SM-Ofen



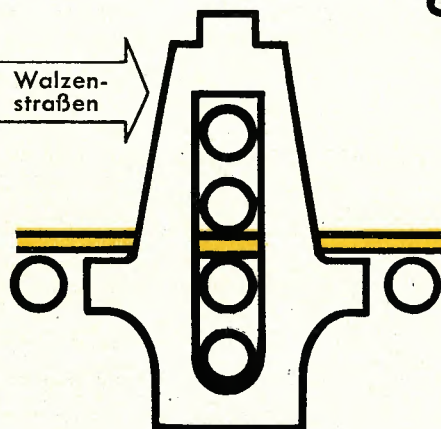
1

Elektro-Ofen



13

Walzen-
straßen

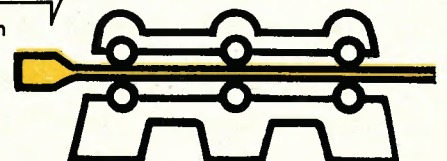


2 Blockstraßen
2 Halbzeugstraßen
3 Fertigstraßen
4 Blechstraßen
2 Bandeisenstraßen

19

Röhrenstraßen

3 Fretz-Moon-Straßen
7 Pilgerwalzwerke
2 Stoßbänke
1 Stopfenstraße
3 Stiefelstraßen
1 Induktionsschweißanlage
2 Anlagen für die Fertigung längsnahhtgeschweißter Großrohre





leuchtet durch die Nacht

Der Himmel brennt im Ruhrgebiet. Tag und Nacht. Er leuchtet vom hellsten Rot bis zum dunkelsten Violett. Eine Fahrt durchs Ruhrgebiet ist daher immer und zu jeder Tageszeit interessant und voller Überraschungen. Und vor allem in der Nacht wird sie zu einem besonderen Erlebnis. In Tausenden von Feuern, die zum dunklen Himmel lodern, offenbart sich die Arbeit der Menschen, die hier unablässig am Werke sind. Das Ruhrgebiet schlägt jeden, der es durchquert, schnell in seinen Bann. Das wechselvolle Spiel zwischen lodernden Feuern und der Dunkelheit der Nacht ergreift eindringlich und fordernd Besitz von jedem, der diese Landschaft an Rhein und Ruhr bewußt erlebt. Das ist das Revier, jenes Gebiet, in dem sich unsere Industrie zusammenballt.

Aber unser Zug rollt nicht durchs Ruhrgebiet. Noch nicht. Er kämpft sich auf einer Nebenstrecke der Eisenbahnlinie Köln—Düsseldorf gegen peitschenden Regen voran, dem Ruhrgebiet entgegen, verläßt jetzt den Bahnhof Opladen. Einige Reisende sind zugestiegen. Der Zug rattert weiter durch die Dämmerung. Wieder ein Bahnhof. War das Immigrath? Der Blick fällt aus dem Fenster. Da, über einer Werkshalle das große Phoenix-Rheinrohr-Zeichen. Hier also liegt das Werk Immigrath mit seiner Flansche- und Fittings-Herstellung. Die Dunkelheit ist hereingebrochen. In der Ferne huschen die Lichter von Ortschaften vorbei. Hilden. Während die Wagen noch über das Weichengewirr des Bahnhofs rattern, erhellt ein Schriftzug die Nacht: PHOENIX-RHEINROHR. Und dazu das Firmenzeichen, der Kreis mit den drei Streifen. Sehr eindrucksvoll leuchtet es im Dunkel.

Der Zug biegt hinter dem Bahnhof Düsseldorf-Eller in die Hauptstrecke ein. Wieder das Firmenzeichen mit der Leuchtschrift: PHOENIX-RHEINROHR. In drei Zeilen angeordnet, strahlt das Neonlicht den Firmennamen am Werk Poensgen aus. Welch eine Wandlung der Lichttechnik. Bot schon die von Edison im Jahre 1879 hergestellte erste Glühbirne neue Möglichkeiten — wieviel mehr vermag man heute mit Hilfe der Neon-Röhren, die ein neues Feld erschlossen haben.

Düsseldorf Hauptbahnhof. — Hier müssen wir umsteigen in den modernen Elektro-Triebwagen, der in Richtung Dortmund fährt und dabei das Ruhrgebiet von West nach Ost durchquert. Die Lichter der Landeshauptstadt verlöschen hinter uns im Regen. Die kleinen Stationen an dieser vielbefahrenen Strecke versinken schnell wieder im Dunkel.

Allmählich rötet sich der Himmel, er leuchtet auf im Widerschein von glühendem Eisen und fließendem Stahl.

Duisburg Hauptbahnhof. — Ein kurzer Aufenthalt, und der Elektro-Triebwagen fährt weiter. Da, zur linken Hand am Nord-Süd-Haus wieder der Schriftzug „PHOENIX-RHEINROHR“, wieder das blau leuchtende große Rund. Darunter die drei nacheinander aufstrahlenden Worte „ERFAHRUNG — FORTSCHRITT — QUALITÄT“. Auf dem nassen Asphalt spiegelt sich die helle Schrift wider und zaubert verwirrende Lichtreflexe.

Dann erneut Dunkelheit. Bald sind wir in Mülheim (Ruhr), in der Stadt, in der August Thyssen sein Lebenswerk begann, das dann Weltgeltung erlangte. Auf dem Stahlwerk wieder dieses Firmenzeichen, hellblau durch die Nacht strahlend. Kreisend und mit sich ändernder Perspektive erzielt es ständig neue Wirkungen. Und darunter der Neonstreifen „PHOENIX-RHEINROHR“, ebenfalls weit das Dunkel durchdringend. So stehen Firmenzeichen und Firmenname in der Nacht und auch bei Tage an all unseren Werken als Orientierungspunkte und Wegweiser zu unseren Betrieben, für jeden, der das Ruhrgebiet bereist.

PHOENIX-RHEINROHR an den Brennpunkten des Verkehrs, könnte man sagen. Aber es sind noch nicht alle Brennpunkte des Verkehrs erfasst. Fährt man von Mülheim aus weiter in Richtung Holland, kommt man an dem ebenfalls unmittelbar neben der Bahnstrecke gelegenen Werk Dinslaken vorbei. Hier befindet sich unser Kreis mit den drei Streifen an einem hochaufragenden Schornstein. An den Flughäfen Düsseldorf und Köln-Wahn strahlt PHOENIX-RHEINROHR über die weitgestreckten Flugfelder. Und in Duisburg-Ruhrort ist das gleiche Neonlicht auf dem Hochdruckkraftwerk nach zwei Seiten hin weit sichtbar: Zum Rheinstrom und damit zum linken Niederrhein und auf der anderen Seite zur Friedrich-Ebert-Straße, einer der Hauptverkehrsadern zwischen dem rechten Niederrhein und Duisburg, der Stadt, in der sich unsere Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb befinden.

*

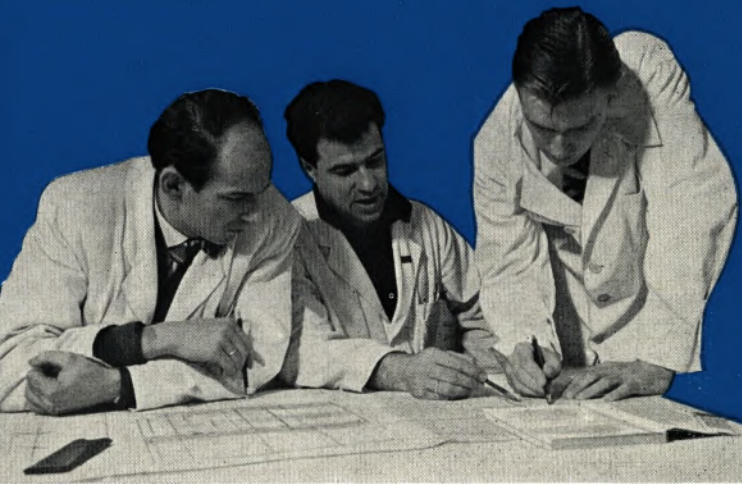
PHOENIX-RHEINROHR — allen, die im Gebiet zwischen unseren sieben Werken von Dinslaken bis Immigrath und sogar darüber hinaus über Schiene, Straße oder Strom fahren, allen, die im Flugzeug darüber hinwegfliegen, wird dieser Name zugerufen, unter dem 30 000 Menschen im steten Dienst von Erfahrung, Fortschritt und Qualität stehen.

Das Verwaltungshochhaus

wirtschaftlich

vom Grundgedanken
bis zur Verwirklichung

Von Professor Friedrich Tamms



Vier Jahre sind es her. Es war kurz vor Ostern 1955. Die Fusion der beiden großen Montanunternehmen Hüttenwerke Phoenix AG und Rheinische Röhrenwerke AG zur Phoenix-Rheinrohr AG stand vor der Tür. Damals begannen die ersten Gespräche mit der Stadt Düsseldorf, wie und wo man in der Landeshauptstadt einen zentralen Verwaltungssitz der neuen Gesellschaft schaffen könne.

Die wirtschaftliche Notwendigkeit einer solchen Maßnahme lag in der Struktur des Unternehmens. Sieben große einzelne Werke in Dinslaken, Düsseldorf, Hilden, Immigrath, Meiderich, Mülheim und Ruhrort wurden zusammengefaßt und verlangten eine einheitliche Verwaltung. Der Wirtschaftlichkeit, dem Grundgedanken für alle Pläne, hätte es widersprochen, wenn an mehreren Orten in Einzelbauten dezentralisierte Verwaltungseinheiten geschaffen worden wären. In der fusionierten Gesellschaft waren nahezu 30 000 Menschen beschäftigt, davon allein 4000 Angestellte. Der Ruf nach zweckentsprechenden Arbeitsplätzen für diese Angestellten, deren Zahl sich seit 1948 um etwa die Hälfte vergrößert hatte, wurde immer dringender.

Weil die Produktionsstätten an verschiedenen Orten an Rhein und Ruhr lagen, drängte sich der Gedanke auf, sie von einer Stelle aus zu verwalten und diese zentrale Verwaltungsstelle an den Sitz der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen zu legen. So konnte eine wesentlich engere Verbindung mit fast allen Wirtschaftsverbänden, die bereits seit Jahren ihre Büros in der Landeshauptstadt hatten, aber auch mit der Landesregierung selbst, hergestellt werden. Nicht zuletzt hat auch bei dieser Standortwahl eine Rolle gespielt, daß Düsseldorf mit Weitsicht und wirtschaftlichem Verständnis die Planungsabsichten des Unternehmens in weitgehendem Maße zu unterstützen bereit war. Als man sich zum ersten Male mit den Plänen befaßte, das neue Verwaltungsgebäude der Phoenix-Rheinrohr AG in der Landeshauptstadt zu errichten, war die Frage nach einem geeigneten Grundstück die brennendste. Ein Haus von dieser wirtschaftlichen Bedeutung konnte und

sollte nicht an irgendeiner beliebigen Stelle des Stadtgebietes errichtet werden. Schon die Absicht, dieses Verwaltungsgebäude in der Landeshauptstadt zu erbauen, schloß die Bedingung ein, hier einen Bauplatz zu finden, der der Bedeutung des Hauses und dem weltweiten Ruf des Unternehmens entsprach.

Nach mehreren Verhandlungen über verschiedene Grundstücke, die nicht voll befriedigten und sich als nicht ganz geeignet erwiesen, wurde sehr bald der Blick auf eine Stelle gelenkt, die für die Landeshauptstadt von besonderer Wichtigkeit war. Am Rande des hier in Erwägung gezogenen Bauplatzes sollten sich in Zukunft die wichtigsten Hauptgeschäfts- und Verkehrsstraßen der Stadt kreuzen. An der Nord- und der Westseite liegt der Hofgarten, das grüne Herz Düsseldorfs. Jeder Betrachter kann feststellen, daß sich hier außer den Gesichtspunkten der Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit auch eine landschaftlich reizvolle Kulisse bietet. Und hinter dem Hofgarten fließt, westlich an der Düsseldorfer Altstadt vorbei, der Rhein, jene alte Handelsstraße, die die großen Städte des Niederrheins miteinander verbindet.

Auf dem gewählten Bauplatz befanden sich noch Bauwerke, teils Trümmer, teils Neubauten, die hindernd im Wege standen. Allein die groß gedachte und großzügig geplante Anlage des neuen Baukomplexes konnte daran nicht scheitern. Stadtplanung, Stadtverwaltung, Rat und Bauherr wurden sich einig, daß hier im Herzen der Landeshauptstadt der richtige Platz für das Bauvorhaben gefunden sei. Es gelang, die Schwierigkeiten, die der Durchführung anfangs entgegenstanden, zu überwinden. Es ist kaum zuviel gesagt: Der Bauplatz, auf dem sich heute das

Zweimal unser Verwaltungshochhaus. Reizvoller Gegensatz zwischen Wirklichkeit und Spiegelung



Verwaltungshochhaus der Phoenix-Rheinrohr AG erhebt, kann als einer der schönsten von Nordrhein-Westfalen bezeichnet werden.

Der Entschluß der Stadt Düsseldorf, einem Wirtschaftsunternehmen diesen prominenten Platz zur Verfügung zu stellen, blieb nicht unwidersprochen. Man war vielfach der Meinung, daß an einer so hervorgehobenen Stelle auf jeden Fall ein öffentliches Gebäude errichtet werden müsse. Solche Ansichten entstammen jedoch Vorstellungen, die dem sogenannten repräsentativen Städtebau des 18. und 19. Jahrhunderts entsprechen. Aber heute denken wir anders. Das zeigt sich in unseren neugestalteten Städten. Eine moderne Stadt wie Düsseldorf empfängt nicht nur von staatlichen und kommunalen Verwaltungsgebäuden ihren städtebaulichen und architektonischen Charakter. Gerade die private Wirtschaft hat das Bild dieser Stadt seit Jahrzehnten entscheidend mitgeprägt. Ihr verdankt sie ihren besonderen Charakter, ihre Ausweitung und letzten Endes ihre Größe und überkommene Bedeutung.

Es war daher durchaus berechtigt, dem bedeutenden und umfangreichen Wirtschaftsunternehmen Phoenix-Rheinrohr einen Bauplatz zur Verfügung zu stellen, an dem es mit seinem Verwaltungshochhaus entscheidend zur Gestaltung des sich neu formenden Düsseldorfs beitragen konnte. Das Verwaltungshochhaus der Phoenix-Rheinrohr AG muß als Beispiel privater Initiative und privater Wirtschaftskraft gewertet werden. Als solches nutzt es auch seine zentrale Stellung im Stadtbild zu einer weitreichenden Darstellung der in ihm zusammengefaßten wirtschaftlichen Bedeutung und Vielfalt. Das schlanke, hochstrebende Gebäude ist zu einer echten städtebaulichen Dominante geworden und hat damit dem Bauherrn das gebracht, was er von Anfang an erwartet hat: Ein ideales Verwaltungsgebäude mit steter Ausstrahlung in

die engere und weitere Umwelt — inmitten einer lebendigen Großstadt! Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, der Zweckmäßigkeit und der Ästhetik bot sich von vornherein die Form des Hochhauses an. Das ausgewiesene Grundstück erscheint ziemlich klein im Vergleich zu dem darauf errichteten Gebäude. Aber das täuscht. Um das benötigte Bauvolumen erstellen zu können, wurde ein sehr viel größeres Baugelände von früherer Bebauung befreit und die Verpflichtung übernommen, das neue Bauvolumen nicht über das alte des Gesamtkomplexes hinaus zu vergrößern. Daher gehört zu dem eigentlichen Hochhausgrundstück eine große Freifläche, die teils zur Anlage von Grünflächen, teils zur Unterbringung von parkenden Autos verwendet werden soll. Die alte Baumasse ist in zwar gleicher Größe, aber in neuer und moderner Form wieder erstellt worden.

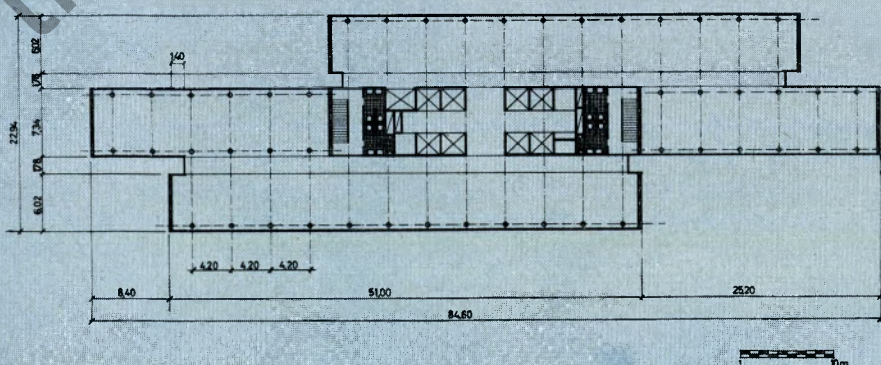
In einem Wettbewerb wurde unter mehr als 20 Architekten das eigentliche Problem „Verwaltungshochhaus“ zur Debatte gestellt. Zahlreiche Entwürfe und viele interessante Gedanken sind von den beteiligten Architekten den Gutachtern unterbreitet worden. Der schließlich für die Ausführung bestimmte Entwurf der Architekten Dr. Hentrich/Dipl.-Ing. Petschnigg zeigt einen für den Bauherrn idealen Grundriß. Er läßt sowohl eine außerordentlich wirtschaftliche Nutzung zu, als auch eine klare und eindrucksvolle Gliederung der Baumassen. Das einfache System des „Dreischeibenhauses“, bei dem die mittlere Scheibe die längste ist und ohne Unterbrechung die ganze Hauslänge durchmißt, auf beiden Seiten aber von kürzeren Büroscheiben begleitet wird, die sich lediglich im Kern überdecken, ist im Grunde eine einfache Entdeckung. So einfach, daß man sich wundert, warum die Architekten nicht schon früher darauf gekommen sind. Bei dem hochstrebenden Haus bewährt sich dieser interessante Grundriß besonders. Die zwischen den

drei Scheiben eingefügten Korridore führen die Menschen jeweils gegen das Licht. Die Flure sind übersichtlich. Die Aufzüge, Treppenhäuser, Nebenräume liegen im Kern der drei Scheiben. Ihre Abmessungen sind auf ein geringstes Maß reduziert. Die große Wirtschaftlichkeit des Grundrisses ist vor allem hier begründet.

Schon heute, vier Jahre nach den ersten Besprechungen, kann man sich von der Richtigkeit der Planung überzeugen, und zwar gilt das für den Bauherrn genauso wie für die Stadt Düsseldorf. Die Bereitwilligkeit, ein ideales Grundstück inmitten der Landeshauptstadt zur Verfügung zu stellen, wurde belohnt durch einen Bauentwurf, der alles das enthält, was sich ein Unternehmen von seinem zentralen Verwaltungsgebäude versprechen kann: Wirtschaftlichkeit und Repräsentation, städtebauliche Einordnung und weithin wahrnehmbare Ausstrahlung. Die gestellte Aufgabe ist in zwingender und in allen Teilen befriedigender Weise gelöst worden. In viele Straßen leuchtet der hohe Bau hinein. Und im Stadtbild Düsseldorfs erfüllt dieses Hochhaus die ihm und den anderen Hochhäusern zugedachte Aufgabe, Festpunkte zu setzen in der Weite des großstädtischen Bodens, der Maßstabslosigkeit der großen Stadt entgegenzuwirken. Es soll die Zweidimensionalität einer Industrie- und Verwaltungsstadt in die dritte Dimension heben, die Stadt selbst wieder „überschaubar“ machen, und durch all das dazu beitragen, die neue Stadt auf Grund der heute geltenden staatlichen und gesellschaftlichen Lebensformen zu einem lebendigen und lebensnahen Abbild dieser Gemeinschaft zu machen.

Der dem Hochhaus von Phoenix-Rheinrohr vorgelagerte freie Raum, der Jan-Wellem-Platz, bedarf noch der Gestaltung. Die Pläne liegen vor und über sie soll in Kürze entschieden werden. Eine leidenschaftliche Diskussion in der Öffentlichkeit hat sich damit beschäftigt. Es mag zur Klärung beitragen, wenn festgestellt wird, daß dieser freie Raum kein Platz im akademischen Sinne sein wird. Keine vier Wände werden ihn in konventioneller Form umschließen. Seine Merkmale sind: Weiträumigkeit, fließende und bewegte Offenheit. Er ist sowohl Teil der Berliner Allee, wie der Königsallee, wie des Hofgartens. Er ist Teil eines größeren Raumes, der durch ihn hindurchfließt. Der ruhende Punkt in ihm ist das Verwaltungshochhaus „PHOENIX-RHEINROHR“.

Dieser Grundriß des Verwaltungshochhauses läßt sehr deutlich die drei Scheiben erkennen



Eine der markantesten Persönlichkeiten, die je dem Ruhrgebiet ihren Stempel aufdrückten, war August Thyssen. Er wurde am 17. Mai 1842 in Eschweiler geboren und verstarb hochbetagt am 4. April 1926. Auf Schloß Landsberg wurde er zur letzten Ruhe gebettet. Zahlreiche Anekdoten wurden schon zu seinen Lebzeiten über ihn erzählt. Seine Sparsamkeit ist fast sprichwörtlich geworden. Ob alle Geschichten, die darüber überliefert sind, sich wirklich so zugetragen haben, wie berichtet wird, ist heute nicht mehr festzustellen. Aber genau so bekannt geworden wie durch seine Sparsamkeit ist August Thyssen durch die vorbildliche Fürsorge, mit der er sich persönlich um die Belange der in seinem Unternehmen arbeitenden Menschen kümmerte.

*
Selbst bei noch so flüchtigen Begegnungen pflegte August Thyssen seine Mitarbeiter genau zu betrachten. So sprach er eines Tages im alten Mülheimer Verwaltungsgebäude einen schwächlichen Lehrling mit hohlen Wangen an: „Na, wie heißt du denn eigentlich, mein Junge?“ — „Ich heiße Fritzchen.“ — „Und wie noch mehr?“ — „Fritzchen Müller“, antwortete der Lehrling. „Nun, Fritzchen“, sagte August Thyssen, „du bist aber blaß und siehst schlecht aus. Woher kommt das?“ Und Fritzchen Müller berichtete, daß er noch elf Geschwister habe und daß in der 14köpfigen Familie manchmal Schmalhans Küchenmeister sein müsse. August Thyssen nickte verstehend, brummte wohlwollend und knöpfte sich dann umständlich seinen Mantel auf, schob die Uhrkette zur Seite und holte sein Portemonnaie hervor.

Inzwischen standen die beiden aber nicht mehr allein auf dem Flur. Mehrere Neugierige hatten sich eingefunden. Sie glaubten, bei der schon damals „berühmten“ Sparsamkeit August Thyssens kämen einige wenige Groschen zutage. Aber weit gefehlt! Sparsam war August Thyssen wohl, aber nicht geizig. Und wenn er helfen wollte erst recht nicht. Und so mögen die Neugierigen wohl etwas enttäuscht gewesen sein, als plötzlich ein funkelndes Zwanzigmarkstück den Besitzer wechselte. Und was mag Lehrling Fritzchen wohl gedacht haben, als ihm sein höchster Chef die Hand reichte und dabei sagte: „So, nun kaufst du dir einmal or-

August Thyssen

GESCHICHTE



und Geschichten

dentlich etwas zu essen, damit du rote Backen bekommst!“ Vor Freude konnte der Junge seinen Dank nur stotternd hervorbringen.

*
Es war keineswegs Geiz, wenn August Thyssen selbst spartanisch einfach lebte. Über den Tagesablauf weiß sein ehemaliger Kammerdiener Wilhelm Quinter aus Mülheim Interessantes zu erzählen: August Thyssen traf jeden Morgen pünktlich zum Frühstück ein, zu einem Frühstück, das lediglich aus einer Tasse abgekühlten Tees und einer Schnitte Pumpnickel mit Rübenkraut bestand. Genau fünf Minuten vor 7 Uhr verließ er Schloß Landsberg. Auf der Fahrt zum Werk aß er noch einen Boskop-Apfel. Zum Mittagessen kam er nur zum Schloß, wenn er Gäste hatte.

*
Da am Abend nur selten Gäste anwesend waren, verlief dieser meist ruhig. Damit es dem Personal in diesem stillen Schloß nicht allzu einsam wurde, brachte August Thyssen eines Tages ein Grammophon mit. Es bereitete ihm jedesmal besondere Freude, eine neue Schallplatte zu besorgen und zum ersten Mal abspielen zu lassen. Und wenn das Hauspersonal dann in seiner Gegenwart zu tanzen begann, hatte man den Eindruck, als sei August Thyssen so recht von Herzen froh.

*
Es gab selten Sonn- oder Feiertage auf Schloß Landsberg, an denen sich nicht ein Kreis von 50 Personen zum Mittagmahl versammelte. Es waren bekannte Persönlichkeiten aus der Industrie und aus der Verwaltung der Großstadt Mülheim. Bis gegen 17 Uhr hatte dieses Beisammensein einen mehr dienstlichen

als privaten Charakter. Das erklärt sich schon aus dem Kreis der Persönlichkeiten. Manche wichtige Entscheidungen wurden hier vorberaten. Da Mülheim (Ruhr) 1912 Großstadt geworden war und daher ständig neue Probleme auftauchten, waren August Thyssens Gespräche mit Oberbürgermeister Dr. Lembke besonders interessant. Natürlich kam es vor, daß man gegenteiliger Ansicht war. So zum Beispiel beim Bau des Mülheimer Rathauses. August Thyssen ironisierte: „Mülheim ist eine Arbeiterstadt. Und in eine solche paßt dieses Rathaus nicht. Wir wohnen doch nicht in Wiesbaden.“ Oberbürgermeister Lembke hingegen bedauerte, daß der Mülheimer Hauptbahnhof ein „Thyssenbahnhof“ geworden sei. Und wenn das Gespräch den Boden der sachlichen Diskussion verließ, kam es vor, daß August Thyssen seinen Gegner mit den Worten „kitzelte“: „Wenn die Stadt noch mehr Steuern haben will, verlege ich mein Werk an einen anderen Ort.“ Aber solch schwerwiegende Worte hat er — zum Glück für Mülheim — nie ernst gemeint.

*
So wie Wilhelm Quinter werden noch viele andere diese Unternehmerpersönlichkeit verehren. Und damit kann Quinters Meinung stellvertretend für die aller sein: „Der alte Herr war ein Mann, der genau wußte, was er wollte. Seine Anweisungen waren immer sehr präzise formuliert und es gab somit überhaupt keine Möglichkeit, sie anders auszulegen und auszuführen. Und das ist, meine ich, das letzte Geheimnis seines Erfolges. August Thyssen war der angenehmste Chef, den ich je im Leben hatte.“



Maschinist René Georges Bierkamp aus der Maschinenabteilung I des Werkes Thyssen

Zwischen den Ausläufern des Bergischen Landes und den fruchtbaren Ebenen des rechten Niederrheins, zwischen dem Kraftquell der Kohle und der alten, ewigen Lebensader des Rheinstromes selbst, leben die, die wir meinen, wenn wir sagen: Mensch am Werk. In Dinslaken, Ruhrort, Meiderich, Mülheim, Düsseldorf, Hilden und Immigrath sind die Stätten, in denen dieser Mensch am Werk ist und wo sein Werk erheblich dazu beigetragen hat, das Gesicht dieser Städte und der Landschaft an Rhein und Ruhr zu prägen.

Mensch am Werk, das ist die Summe von über 30 000 Gesichtern, und wenn wir Frauen und Kinder und Pensionäre dazurechnen, mehr als das Dreifache. Das ist die Summe von Freuden und Nöten, das ist die Summe von Fleiß und Entspannung, von Wagemut, kühlem Planen, Ausdauer und nicht zuletzt von Treue. Das ist die Summe dessen, wovon die rot widerscheinenden Wolken über den Schloten zeugen, die lodernen Feuer in der Nacht; das ist endlich die Summe dessen, was Jahr um Jahr, zu jeder Tag- und Nachtstunde, weiß und heiß in die Kokillen schießt, was sich hellrot und feurig durch die Walzenstraßen, schwarz und kalt und schlangenglatt durch die Ziehbänke zwingt, was gepreßt, geformt, geschweißt und vielfach veredelt auf Lastkraftwagen, Eisenbahnen und in den dunklen Bäuchen der Schiffe den Weg in die Weite der Welt antritt. Mensch am Werk, das ist mehr als eine Summe, das ist eine Einheit. Es lohnt sich, einen Blick darauf zu werfen, was alles in den drei Worten „Mensch am Werk“ zu einer Einheit zusammengeschlossen ist.

Vielfarbig ist bereits das Gesicht der Landschaft, in der diese Einheit ruht, noch vielfarbiger ist das Gesicht der Menschen, die darin leben und — jeder auf seine



Im Werk Poensgen geblitzt: H. Lücking in der Adjustage des Röhrenwerks IV

Menschen am Werk

Von Kurt Schumann

Weise, nach seinem Vermögen und an seinem Platz — arbeiten. Vielfältige Spuren hat bereits das private Erleben jedes einzelnen in die Gesichter eingegraben, und vielen ist anzusehen, daß die Last zweier Kriege, daß Krisenzeiten, Hoffnung und Verzicht und immer wieder der Wille zum Weitermachen ihre Gesichter nicht wie leise Frühlingswinde gefächelt haben.

Doch außer dem privaten Erleben hat noch etwas anderes die Gesichter gezeichnet, und das ist die gemeinsame Arbeit. Von den ersten Feilstäubchen und Ölsuren im Gesicht des Lehrlings, dessen Zunge die noch ungewohnte Tätigkeit seiner Hände unterstützt, bis zu dem weisen, halb frohen, halb wehmütigen Blick des Alten, wenn er die letzte Schicht seines Lebens verfahren hat, grub sie sich in die Stirnen, um die Augen und um Nasen und Münder. Man kann es den Gesichtern ablesen, daß sie Herr über Hände wie Schmiedehämmer sind, oder Herr über Hände, deren Fingerspitzen die allerfeinsten Messungen durchführen können. Viel mehr als der sagenhafte weiße Kragen verraten die Linien im Anflitz, daß hier einer vor uns steht, der für die Menschen an unserem Werk rechnet, wägt und plant. Viel mehr als der manchmal belächelte weiße Kittel verrät uns das vergeistigte Gesicht über ihm, das man eher einem Künstler oder einem Gelehrten zurechnen möchte: hier steht einer, der forschend und experimentierend mit Formeln, Reforte und Versuchsreihen seine Arbeit tut und oft mehr als erwartet leistet.

Erfrischungspause für Verloader Josef Klang, Kontistraße Werk Ruhrort



Woher kommen die Männer, an deren Wirken in unserem Werk die ganze Welt Anteil hat? Wer hat sich dem kleinen Stamm zäher, fleißiger und genügsamer Eifelsöhne, die Albert Poensgen vor gut hundert Jahren aus Mavel nach Düsseldorf mitbrachte, zugesellt? Wer waren jene Männer, die vor ebenso langer Zeit in Eschweiler-Aue mit einem Puddel- und einem Walzwerk den Grundstein zu unserem Ruhrorter Werk legten? Und wer endlich war dabei, als August Thyssen 1871 in Mülheim-Styrum sein Werk begründete?

Grob unterteilt, sind es drei Gruppen, die das Gesicht der Belegschaft prägten und deren persönliche wie landsmannschaftliche Unterschiedlichkeit im Werk und in den geschaffenen Werken zu einer Einheit zusammengewachsen ist. Die Alteingesessenen bilden die erste Gruppe, und sie ist schon charakteristisch durch ihre Vielfalt. Zweite und dritte Söhne von Eifelbauern, dazu die Städter, wie z. B. die „Oberbilker“ in Düsseldorf, dann die Bastler und Bosseler vom Bergischen Land und die Söhne und Enkel der Männer aus den Schächten und Gruben stellten das erste Kontingent, von dem noch heute Namen wie Hergenhausen, Pütz und Röntgen zeugen. Die zweite Gruppe kam um die Jahrhundertwende in einer bis in die dreißiger Jahre andauernden Welle in dieses Land und gründete den scherzhaft oft sogenannten neuen „rheinischen Adel“. Ostpreußen und Oberschlesien sind die Hauptgegenden, aus denen sie kamen, um sich eine neue Heimat aufzubauen. Ein Kapitel interessanter Zeit-, Wirtschafts-, Sozial- und Kulturgeschichte bietet sich hier zum Studium an; und unwillkürlich gerät man ins Sinnen, hört man die Namen dieser Leute: Balzezeit, Petrusch, Baluschek, Koniuszy, Matysik, Stanislawski usw. usw. Die dritte Gruppe — wir wissen, unsere jüngste und schrecklichste Vergangenheit hat sie in Marsch gesetzt. Vertriebene, Flüchtlinge, Ausgewiesene, nach Krieg und Kriegsgefangenschaft Heimatlose, Entwurzelte, die das Völkermorden an die Ufer von Rhein und Ruhr trieb. Mehr als ihre Vorgänger von Leid und Not geschlagen, mehr von Bitternis gebeugt, mehr als ihre Vorgänger auf Verständnis und Hilfsbereitschaft derjenigen angewiesen, die Generationen vor ihnen hier ankamen und heute schon „welche von hier“ sind.

Und hier richtet sich unwillkürlich der Blick des Beschauers auf jene Men-

schen am Werk, deren Wirken sich nur mittelbar auf die Qualität und den Absatz auswirkt, deren Wirken äußerlich auf der Ausgabenseite des Werkes steht, innerlich aber nur auf der Guthabenseite. Wenn überhaupt Zahlen dafür zu sprechen vermögen, so sind es weniger die buchmäßig ausgegebenen Beträge als andere: Nach den letzten Ermittlungen 15,9% Jubilare, 733 davon mit über 40jähriger Betriebszugehörigkeit, und schon wieder 12%, die mindestens zehn Jahre in unserem Werk sind — das zeugt davon, daß es außer Lohn- und Gehaltstütze noch etwas anderes gibt, das sie mit ihrem Arbeitsplatz verbindet. Auch im Zeitalter der Rationalisierung und der Automation ist die Treue kein Wort, das belächelt werden darf. Fügt man hinzu, welche unverschuldete Not durch Werksdar-

wieder wird sich Erreichtes einmal nicht mehr als ausreichend erweisen, soll die Harmonie vom Fortschritt in der Technik mit dem Fortschritt des Menschen kein Gerede bleiben. Es wird getan und es wird erreicht werden, wenn wie bisher Hand in Hand über Kompetenzen hinweg jeder das tut, was es heißt, „Menschen am Werk“ und insbesondere Menschen an unserem Werk zu sein. Es wird getan und es wird erreicht werden, wenn wie bisher Hand in Hand und über persönliche Interessen hinweg auch weiterhin nicht vergessen wird, daß in der Formulierung „Menschen am Werk“ die Betonung auch auf das erste der drei Worte gelegt werden darf.

Vor dem Hochofen, an der Drehbank, an der Walzenstraße, am Schreibtisch, am Zeichenbrett, mit Besen und Lappen in der Hand, an der Hollerith-



So wohnen Belegschaftsangehörige in der modernen Mülheimer Siedlung Mellinghofer Straße

lehen, durch hohe Leistungen und Verschickungen der Betriebskrankenkassen, durch die seit Kriegsende mit Hilfe des Werkes erbauten und instand gesetzten rund 6000 Wohnungseinheiten gelindert worden sind und immer noch werden, so zeigt sich eine andere Seite des ungeheuren Beitrages für die Volkswirtschaft, den die Menschen an unserem Werk leisten.

Vieles bleibt noch zu tun, manches ist noch verbesserungsreif, und immer

maschine, auf dem Kran, auf der Bank im Park, am Küchenherd und auf den Kinderspielplätzen, in den Städten an Rhein und Ruhr begegnen uns unsere Menschen an unserem Werk, hier verwurzelt, hier einwachsend — und dessen sollten wir stets eingedenk sein —, ein Glied und Teil eines größeren Ganzen, dem jeder Mensch am Werk dienstbar ist: der deutschen Wirtschaft und damit der Weltwirtschaft und so auch dem Mitmenschen.

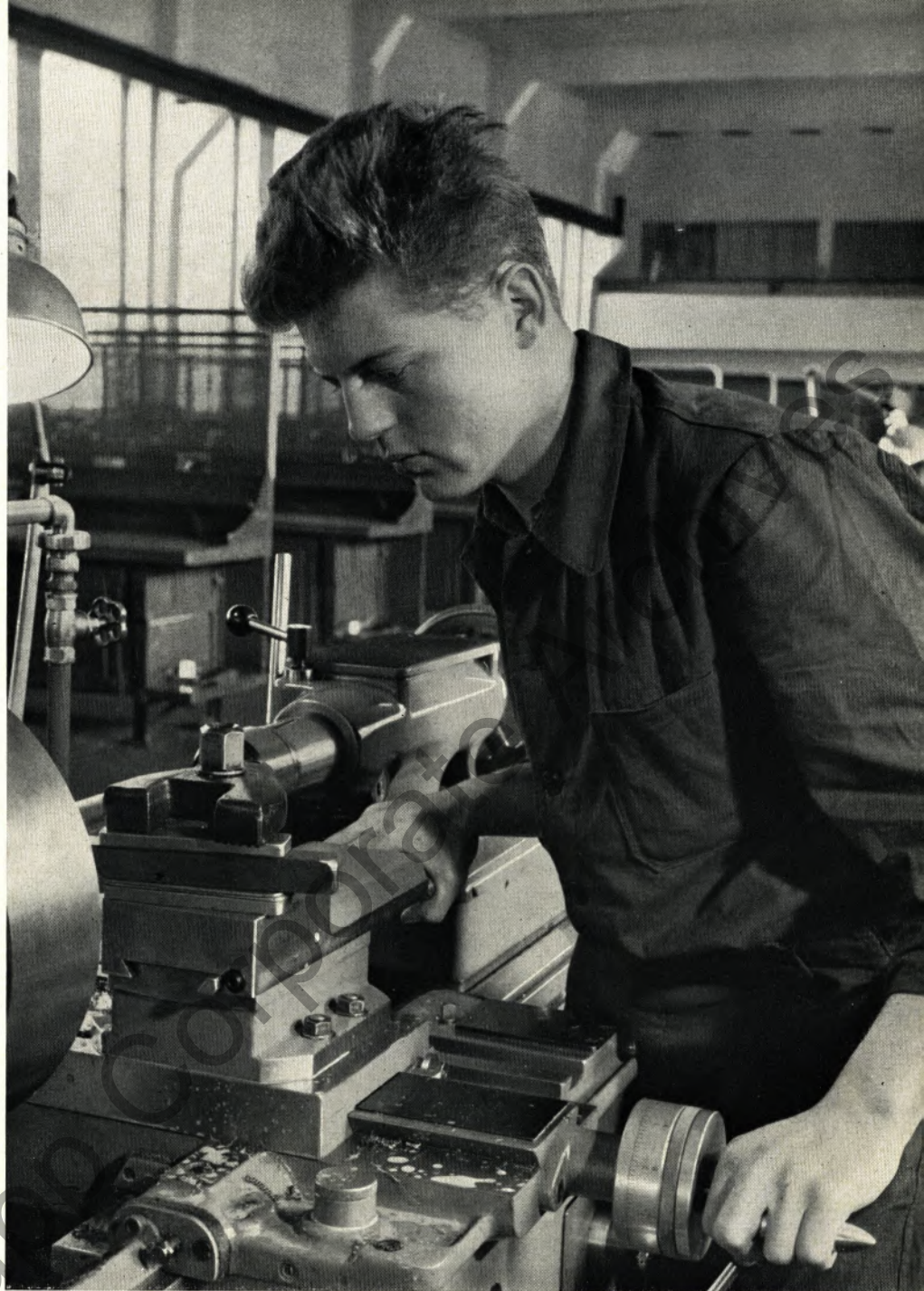
Fortschritt in Forschung, Erzeugung und Verwaltung ist nicht möglich ohne den Menschen, der mit seiner Begabung und seinem Fleiß immer wieder die vielseitigen Aufgaben im modernen Industriebetrieb anpackt und bewältigt. Das Erbe und die Erfahrung von über 100 Jahren werden immer wieder überliefert; aber nicht nur das. Sie werden weiter entwickelt. Deshalb müssen junge Menschen stetig als Fachkräfte in die Stammbesellschaft hineinwachsen, sei es im Betrieb oder im Büro. Umfangreiche und systematische Programme für die Aus- und Weiterbildung nehmen daher einen herausragenden Rang in der gesamten Unternehmenspolitik ein.

Zwei neue Bauten für das Ausbildungswesen sollen diese Pläne und Absichten weitgehend fördern. Der Erweiterungsteil der Lehrwerkstatt Poensgen wird bereits benutzt. Die größere Fläche bringt eine wesentliche Verbesserung und Intensivierung der Ausbildungsmaßnahmen mit sich. Etwa 110 Lehrlinge können jetzt hier ausgebildet werden.

Die Arbeiten am Neubau der Lehrwerkstatt Mülheim mit ihren über 200 Plätzen gehen zügig voran. Der gesamte Gebäudekomplex in seiner Dreiteilung — Werkstatthalle, Schulungs- und Bürogebäude, Sozialgebäude — wird in den Sommermonaten bezogen. Wie es die Planung vorgesehen hat, steht im Werk Thyssen ein neues, zweckmäßiges und formschönes Bauwerk vor der Vollendung, das mit noch anzulegenden Grünflächen auch eine städtebauliche Bereicherung bedeutet. Von besonderem Reiz sind dabei Farbflächen, die zwischen dem Gelb und Rot des gebrannten Tonmaterials und dem Blau und Grün des Opakglases wechseln.

In Mülheim nimmt man ebenso wie in Düsseldorf und in der bestehenden modernen Lehrwerkstatt in Ruhrort den jungen Menschen, die „kleinen Leute“, sehr ernst. In enger Zusammenarbeit mit den entsprechenden Betriebsabteilungen erhalten die kommenden Facharbeiter eine betriebsnahe Ausbildung. Ebenso gründlich befaßt man sich in den Büros und im theoretischen Unterricht mit den kaufmännischen Lehrlingen.

Ausbildungsmaßnahmen sind gerade in Zeiten wirtschaftlicher Schwierigkeiten besonders notwendig. Aber auch zu erwartende Veränderungen und technische Fortschritte im Produktionsprozeß machen es erforderlich, daß



Hier lernt und arbeitet Herbert Leibelt in der Düsseldorfer Lehrwerkstatt an einer modernen Drehbank

Kleine Leute werden ernst genommen

man sich im Ausbildungswesen frühzeitig darauf einstellt. Dieser stete Wandel wird ohne Zweifel zu einer Erweiterung des theoretischen Unterrichts führen. Danach bestimmen sich auch die Anzahl und die Größe der einzelnen Unterrichtsräume. Unsere modernen Ausbildungsstätten haben aber auch eine besondere Bedeutung für das innerbetriebliche Aus- und Weiterbildungsprogramm förderungswürdiger Belegschaftsmitglieder. Auch gegenüber außerbetrieblichen Möglichkeiten der Fortbildung zeigt sich Phoenix-Rheinrohr

sehr aufgeschlossen, damit genügend qualifizierte Führungskräfte für den Betrieb und die Verwaltung herangebildet werden. Dieses Ziel erstrebt man z. B. auch dadurch, daß Belegschaftsmitglieder Kurse der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft in Bad Harzburg oder des Betriebswirtschaftlichen Seminars in Baden-Baden besuchen. Darüber hinaus können Belegschaftsmitglieder, die aus eigener Initiative und mit Erfolg Lehrgänge an berufsfördernden Abendschulen besuchen wollen, durch entsprechende Studienbeihilfen vom Werk unterstützt werden.



KONSTRUIEREN IN STAHLROHR

Das war das Leitwort, unter dem die Beratungsstelle für Stahlverwendung gemeinsam mit dem Deutschen Stahlbauverband und der VDI-Fachgruppe Konstruktion Anfang März in das Essener Haus der Technik zu einer sehr gut besuchten Tagung eingeladen hatte. Auch zahlreiche Ausländer waren vertreten. Mit der Tagung verband sich eine Besichtigung von bekannten Bauwerken. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die von Phoenix-Rheinrohr konstruierte und gebaute Flugzeughalle in Rheydt besucht. Ausgangspunkt aller Referate, Diskussionen und Gespräche war das Stahlrohr, das als kreisrundes Hohlprofil für den Konstrukteur ein wich-

tiges Bauelement ist. Bei sinnvoller Anwendung der statisch günstigen Eigenschaften des Stahlrohres ergeben sich wirtschaftliche und auch architektonisch wirksame Konstruktionen. Das moderne Konstruieren in Stahlrohr wurde durch die Erfolge in der Schweißtechnik und in der Metallurgie maßgeblich gefördert. Diese Tatsachen arbeiteten in Vorträgen auch Ingenieure von Phoenix-Rheinrohr heraus, und zwar Dr. Born, Dipl.-Ing. Köhler und Ing. Werner. Eine Lehrschau über die Verwendung des Stahlrohres als Bauelement anlässlich der Tagung „Konstruieren in Stahlrohr“ bot interessante Einblicke. Phoenix-Rheinrohr stellte für diesen Zweck ein Teilstück eines Baukranes, das Modell einer Flugzeughalle, Stahlrohr-Knotenpunkte und außerdem eindrucksvolles Bildmaterial zur Verfügung.

Fließendes Wasser ist rar

Welcher Bedarf an Stahlrohren allein für die Versorgung mit Wasser vorliegt, verdeutlichen folgende Zahlen. Fast ein Drittel aller Landbewoh-

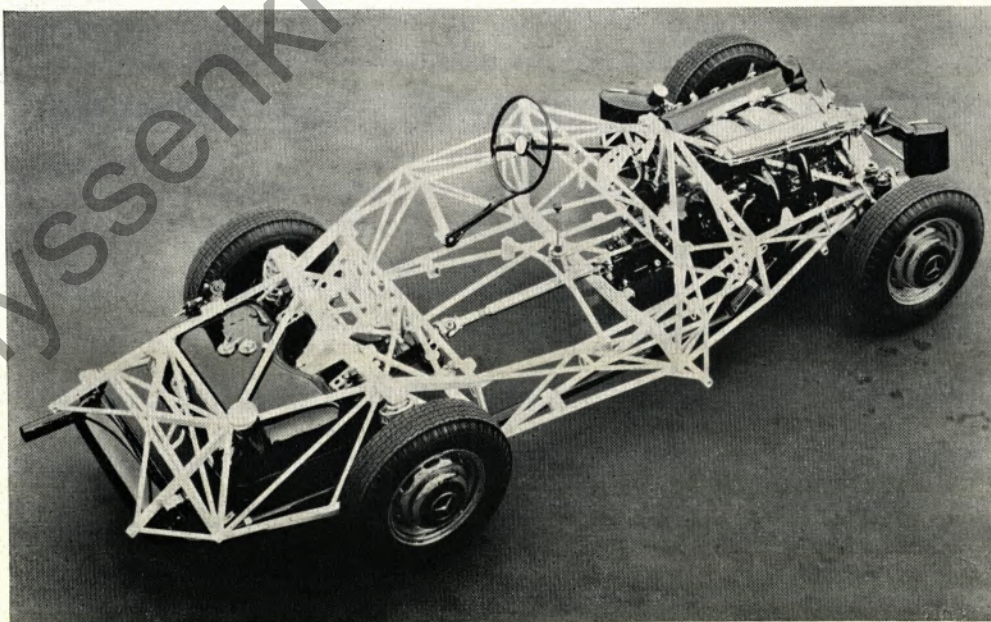
ner in der Bundesrepublik hat noch kein fließendes Wasser. Das geht aus Erhebungen des Allensbacher Instituts für Demoskopie hervor. Elf Prozent der Einwohner von Dorfgemeinden haben den Wasseranschluß außerhalb der Wohnung, aber immerhin wenigstens im Hause. Zwanzig Prozent müssen das Wasser vom Hof aus der Handpumpe oder sogar noch aus dem Ziehbrunnen holen.

Riesiger Gasbehälter

Einer der größten Glocken-gasbehälter mit geschweißten Hubteilen wird zur Zeit bei den Chemischen Werken Huls von der Firma Aug. Klönne errichtet. Er hat einen Gas-speicherraum von 200 000 cbm. Der Durchmesser beträgt 72 m, die Gesamthöhe 75 m, das Gesamtgewicht rund 2000 Tonnen. Von dem verarbeiteten Stahl lieferten Phoenix-Rheinrohr 880 t und die August Thyssen-Hütte 490 t. Der auf einem bergschädensicheren Fundament erbaute Behälter soll Gasgemische speichern, die für die Kunststoff-erzeugung eingesetzt werden.

Der Fortschritt im Fahrzeugbau stellt immer neue Anforderungen an den Werkstoff Stahl. Vor allem das Stahlrohr bildet ein wichtiges Bauelement in der Fahrzeug-Industrie, sei es in der Auto-, Motorrad- oder Fahrradfertigung. Ein gutes Beispiel ist das hier abgebildete Fahrgestell eines Mercedes 300 SL, bei dem nahtlose Präzisionsstahlrohre verwendet werden. Diese Rohre werden bei Phoenix-Rheinrohr durch Kaltziehen in allen gewünschten Abmessungen ge-

fertigt. In Zusammenhang damit interessiert auch die Entwicklung unserer nahtlosen Eto-Rohre (frühere Bezeichnung dafür: PP-Rohre). Der Name „Eto“ sagt, daß es sich dabei um Rohre mit „enger Toleranz“ handelt, die durch ein besonderes Verfahren eine große Maßgenauigkeit und eine hohe Oberflächenglätte erhalten. Diese Rohre finden vor allem Anwendung als Zylinderrohre für hydraulische Antriebe, Steuerungen, Stoßdämpfer oder Grubenstempel.



Neue Möglichkeiten

Das Rohr wird für Fernleitungen in den nächsten Jahrzehnten noch größere Bedeutung erlangen. Deshalb forderte kürzlich der niedersächsische Wirtschaftsminister Kubel, daß sich schon heute alle für Verkehrsfragen zuständigen Stellen um eine künftige Ordnung der Fernleitungsnetze kümmern müßten. Nach den guten Erfahrungen in den USA müsse auch Westdeutschland hier mit einer gewaltigen Ausdehnung rechnen. Es mutet fast phantastisch an, aber es ist durchaus zu verwirklichen, daß feste, flüssige und gasförmige Massengüter durch Rohrleitungen über- oder untertage bewegt werden können.

Dabei ist nicht nur an die Beförderung von Rohöl gedacht, sondern auch an Fertigprodukte wie Benzin oder Dieselöl, ja sogar an Steinkohle.

Lieferungen für Dormagen

Der erste Bauabschnitt für die Großanlagen der Erdölchemie Dormagen, eine Gemeinschaftsgründung der Farbenfabriken Bayer und der BP, wurde Anfang April vollendet. Wie bei anderen Großprojekten im Anlagegeschäft war Phoenix-Rheinrohr auch hier mit Lieferungen beteiligt.

Rohre für Ägypten

Aufträge auf drei Pipelines im Werte von 42 Millionen DM hat die Regierung der Vereinigten Arabischen Republik durch Unterzeichnung eines Vorvertrages am 7. März je zur Hälfte an die Mannesmann Export GmbH und die Vereinigte Rohrleitungsbau GmbH, unsere Tochtergesellschaft, vergeben. Einschließlich der örtlichen Kosten umfaßt das Projekt 60 Millionen DM. Zwei der neuen Ölleitungen werden von Alexandrien nach den Städten Tanta und Kafr el Zaiyat im Nildelta und eine vom Speicherdepot Agrud in der Nähe von Suez nach Kairo führen. Von der Pipeline Alexandrien-Tanta ist bekannt, daß sie eine Kapazität von jährlich 2 Millionen Tonnen Rohöl ha-

ben soll. Man rechnet für alle drei Leitungen mit einer Bauzeit von zwanzig Monaten.

5000 m Bohrtiefe

Für eine Bohrtiefe von rund 5000 m, die bisher in Europa noch nicht erreicht wurde, werden Rohre aus unserem Werk Poensgen verwendet, und zwar handelt es sich dabei um $6\frac{3}{8}$ Zoll-Vorschweiß-Gestängerrohre Grad E und P 105 sowie um $9\frac{3}{8}$ Zoll Futterrohre. Sie sind mit einer leistungsfähigen gasdichten Spezialverbindung von Phoenix-Rheinrohr zu einem Strang aneinandergereiht. Diese sogenannte Omega-Verbindung wird in der Rohrrohdreherei unseres Werkes Poensgen hergestellt. Das Gewicht des Rohrstranges beträgt fast 300 Tonnen. Die Bohrstelle liegt im Hämeler Wald bei Braunschweig.

Waschkauenbauten

hoch hinaus und originell
Ein neues Waschkauenhochhaus im Werk Thyssen wird in den Sommermonaten seiner Bestimmung übergeben. Die wirtschaftliche Bauweise im Hochhausstil hat sich bereits mit zwei Gebäuden in Ruhrort bewährt. Die entstehende Mülheimer Waschkau entspricht allen Anforderungen, die man heute an eine solche Einrichtung stellt: Mit einer Höhe von 29 Metern überragt das zentral gelegene, zweckmäßige Gebäude sämtliche Werkshallen. In einem Erdgeschoß und sechs Obergeschossen werden für 2000 Belegschaftsmitglieder Umkleide-, Wasch- und Duschräume eingerichtet. Der unteren Etage ist eine gläserne Halle für 200 Personen vorgelagert, wie überhaupt weite Glasfronten das Bild des Neubaus beherrschen. Vier Aufzüge für je 20 Personen übernehmen die Beförderung in die oberen Etagen.

Dieser Aufzugsfahrt fehlt allerdings die Originalität, die die für 400 Personen eingerichtete Waschkau an der Sinteranlage in Meiderich aufweisen kann. Dieses aus zwei Stockwerken bestehende Sozialgebäude wurde nämlich

in einer gefälligen Rundung um den 120 m hohen Kamin der Sinteranlage gebaut und schwebt etwa 8 m über dem Boden wie ein Vogelnest in der Luft. Mit einem Fahrstuhl gelangen die Belegschaftsmitglieder hinauf. Durch diese wirtschaftliche Lösung wurde die Raumnot überwunden.

Zweimal auf glattem Eis

Für zwei bekannte europäische Kunsteislaufbahnen wurden unsere Rohre verwendet. Die Donaumetropole Wien hat mit ihrer Stadthalle ein repräsentatives Gebäude für alle Arten von Veranstaltungen erhalten. Der Komplex „Wiener Stadthalle“ umfaßt mehrere Gebäude, die in ihrer Gesamtheit die Anlage zu der modernsten ihrer Art in ganz Europa machen. Mit Hilfe unserer Rohre wird in einem Teil der Eishalle eine Eisfläche von 1600 qm erzeugt. Eisschützen können ihre Wettbewerbe auf fünf nebeneinanderliegenden Bahnen austragen. Das ganzjährige Training ist gesichert.

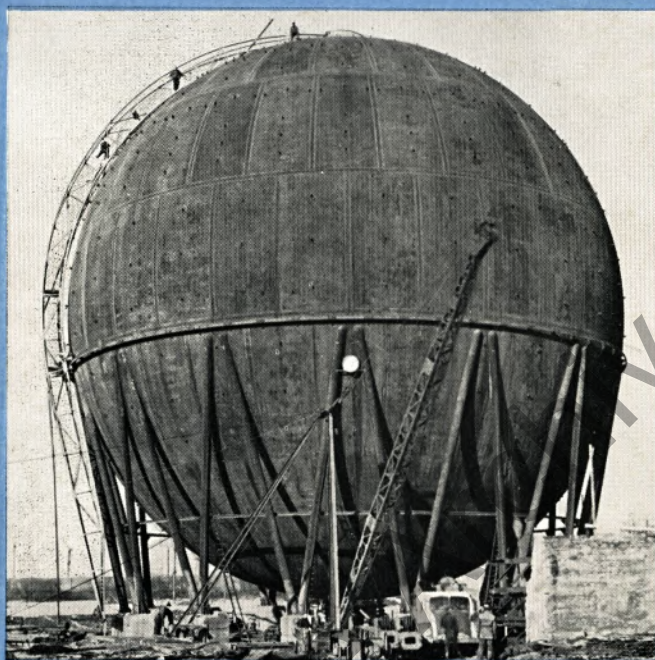
250 Tage im Jahr kann man jetzt in Deutschland sogar in der freien Natur Eissport betreiben, im ersten Winter- und Sommerkunsteisstadion der Bundesrepublik in Oberstdorf. Auch hier tragen unsere Rohre dazu bei, daß sich die glitzernden Kristalle bilden und sich sogar bei sommerlichen Temperaturen halten.

Jubiläum: 3 Mill. Tonnen

Unsere Block- und Kofelstraße des Werkes Ruhrort hat sich sehr bewährt. Bereits bis Ende September 1957 ist die millionste Tonne Stahl gewalzt worden. Mit einem weiteren Jubiläum ist in den ersten Tagen des Monats Juni zu rechnen. Dann sind 3 Millionen Tonnen an dieser Stelle eingesetzt worden.

„Bonner Wasser“ stark gefragt

Bonn ist nicht nur Bundeshauptstadt und als solche im In- und Ausland bekannt; es wird jetzt durch einen etwas außergewöhnlichen Exportartikel jenseits der Landesgrenze noch häufiger genannt. Und zwar hat ein pfiffiger Kopf einen Verkaufsartikel



Wie an diesem Kugelbehälter, der in Köln-Ehrenfeld steht, ist Phoenix-Rheinrohr auch an anderen derartigen Behältern durch Lieferungen von Segmentblechen beteiligt. Wir fertigen Segmente für Kugelbehälter bis zu einer Breite von etwa 3 800 mm und einer Länge von etwa 7 000 bis 8 000 mm, je nach Krümmungsradius. Sie entstehen aus den bei uns gewalzten Blechen durch Warmpressen. Kugelbehälter dienen der Speicherung von Gasen und Flüssigkeiten. Wir finden sie in Gaswerken, in der chemischen Industrie und auch in Kernkraftwerken. Der Vorteil dieser Behälterform liegt vor allem im geringeren Werkstoffaufwand. Das ist dadurch bedingt, daß die Kugel in bezug auf das Behältervolumen die kleinste Behälteroberfläche aufweist und daß die Wanddicken gering gehalten werden können. Die allseitig gleichmäßige Beanspruchung in der Kugelwand läßt diese geringen Wanddicken zu. Der Bau von Kugelbehältern wird noch wirtschaftlicher bei Verwendung unserer HSB-Sonderstähle. Der hier herausgestellte geschweißte Kölner Behälter, der weitere Projekte dieser Art maßgeblich beeinflusst hat, hat einen Durchmesser von rund 34 m und einen geometrischen Inhalt von 20 000 cbm. Das entspricht bei 5,6 atü Füllungsdrucke einem Speichervermögen von 112 000 cbm Gas

gefunden, den zu finden Phoenix-Rheinrohr erst ermöglicht hat. Es handelt sich um das sogenannte weiche „Bonner Wasser“, das aus der Wahnachtalsperre stammt und durch unsere Rohre in den Bonn-Siegburger Raum geleitet wird. Ein Bonner Kaufmann hat nun entdeckt, daß sich dieses Wasser gut für die Züchtung von Zierfischen eignet. In Flaschen abgefüllt, ist es nicht nur bei uns begehrt, es wird sogar exportiert.

5000 Pfannen zwischen Meiderich und Mülheim

Am 3. September 1956 wurde erstmals mit zwei Spezialwagen flüssiges Roheisen vom Werk Hüttenbetrieb in Duisburg-Meiderich auf der Personenzugstrecke der Bundesbahn zu unserem Siemens-Martin-Werk in Mülheim befördert. Dreimal täglich wird

seither dieser Transport nach einem eigenen Fahrplan durchgeführt, um das Siemens-Martin-Werk III mit flüssigem Roheisen zu versorgen.

Am 16. Februar 1959 konnte auf dieser Strecke gewissermaßen eine Jubiläumsfahrt durchgeführt werden. Es war die 25 000. Tonne Roheisen, die auf diese Weise befördert wurde. Am 10. April gab es ein weiteres Jubiläum: Die 5000. Pfanne kam von Meiderich nach Mülheim. Nach mehr als drei Jahren kann man erfreut feststellen: Es gab weder Störungen noch Unfälle.

Diese Sonderausgabe erscheint aus Anlaß unserer Hauptversammlung am 28. 4. Im Monat Mai wird die Werkzeilung wieder in der gewohnten Form geliefert.

WOLLEN UND WAGEN

SEI ZU ALLEN ZEITEN

DIENST AM FORTSCHRITT!

Thy Thyssen