

6. Jahrgang · Dezember 1960

Nur für Betriebsangehörige



1 G 6832 E

unsere ATH

Werkzeitschrift der August Thyssen-Hütte AG · Duisburg-Hamborn

12





„Die Geburt Christi“

Die Kunst des Eisengusses ist viele hundert Jahre alt. Zeugnisse dafür sind uns aus dem Siegerland und der Eifel — vor allem als Schmuck für Öfen und Kamine — bis in den Anfang des fünfzehnten Jahrhunderts überliefert. Die Ofenplatten sind mit reichem ornamentalischem oder figürlichem Schmuck versehen und enthalten biblische oder mythologische Darstellungen. Ein Beispiel hierfür ist diese Platte mit der Weihnachtsgeschichte, die aus der Zeit um 1550 stammt und offensichtlich für einen niederdeutschen Haushalt bestimmt war. — Sie entstammt der Sammlung von über 700 Kaminplatten aus dem sechzehnten bis neunzehnten Jahrhundert, die der Verein Deutscher Eisenhüttenleute zusammengetragen hat und seit 1928 im Düsseldorfer Kunstmuseum aufbewahrt.



AUS DEM INHALT:

- 5 Erze für die ATH von der Malabar-Küste
- 8 Mit Schubschiff „Nashorn“ auf Erzfahrt von Rotterdam nach Schwelgern
- 14 Das Hochhaus der neuen Hauptverwaltung wächst
- 16 „Offene Tür“ beim Armco-Thyssen
- 17 St. Veiter Tagebuch — ATH-Mitarbeiter berichtet aus dem Sommer-Urlaub im Pongau
- 20 Die Hütte — aus luftiger Höhe gesehen
Panorama-Bild des gesamten Werksgeländes
- 21 Rund um den Weißdorn:
Was die alte Kibitzmühle erzählt
- 26 Technischer Nachwuchs für die Betriebe — Entwicklung und Aufgaben des Technischen Ausbildungswesens
- 29 Hier geht es um die Sicherheit:
Sicherheit am Arbeitsplatz ist kein Lottospiel
- 30 Soziale Fragen — Heute:
Die Rentenversicherung
- 32 Auf Europas Straßen nach Marokko
- 36 Einige beherzigenswerte Erinnerungen:
Als es an der Kreuzung bumste ...
- 37 Vom Arbeiter zum Opernsänger
- 38 Jubilare, Personal- und Familiennachrichten

HERAUSGEBER: AUGUST THYSSEN-HÜTTE AKTIENGESELLSCHAFT, DUISBURG-HAMBORN, FRANZ-LENZE-STRASSE 3

Schriftleitung: Carl Bertram Hommen, Fernruf 5 55 21, Hausanschluß 54 52 / 50 02 (Redaktion: Kaiser-Wilhelm-Straße 120a) — Die Werkzeitung erscheint monatlich und wird kostenlos an die Mitarbeiter der August Thyssen-Hütte AG abgegeben. Nachdruck von Nachrichten und von Artikeln, soweit die Redaktion über sie verfügen kann, gerne gestattet. Um Quellenangabe und um Übersendung von zwei Belegexemplaren an die Redaktion der Werkzeitung wird gebeten.

Bilder: Brink, Brinkmann, Driesang, Epha, Franz, Hommen, König, Meyer, Rotgans, Woog, Dreistern-Blech GmbH (Blaczyk), Archiv Hamborner Bergbau AG, Archiv des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute, Düsseldorf, Ruhrstahl AG (Ahlborn).

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

ZUM TITELBILD

Fast 14 000 Mitarbeiter zählt heute die ATH. Einer von ihnen ist Günther Klapper. Der 23jährige Westfale gehört seit Mitte 1959 zur Hüttenbelegschaft und ist im Hochofenwerk, zur Zeit als Rampenmann an Ofen II, tätig
(Farbaufnahme: Richard Brinkmann)

BILD DER LETZTEN SEITE

Kokillenguß im Siemens-Martin-Stahlwerk I Farbaufnahme: Bernd König



Frohe Weihnacht und ein gutes 1961

Wieder steht Weihnachten vor uns, endet für Werk und Belegschaft ein Jahr erfolgreicher Arbeit. Wir alle dürfen recht zufrieden auf 1960 zurückblicken. Konnten wir schon das letzte Weihnachtsfest ohne große Sorgen erleben, so brachte uns das vergangene Jahr dank der fortschreitenden kräftigen Ausweitung des Stahlmarktes weitere wirtschaftliche Erfolge. In fast allen unseren Betrieben waren wir 1960 bis an die Grenze des Möglichen beschäftigt, so daß sich Produktion und Umsatz des Unternehmens schnell und beträchtlich erhöhten. Im In- und Ausland fanden unsere Produkte guten Absatz.

Dabei erwies sich unsere Zuversicht in die wirtschaftliche Entwicklung der Stahlindustrie als durchaus richtig. Neue Investitionen sind inzwischen von uns geplant und begonnen, um den weiter wachsenden Stahlbedarf befriedigen zu können, neue Betriebe werden erstehen und mit dazu beitragen, die Basis unseres Unternehmens zu verbreitern und die vorhandenen Arbeitsplätze noch besser zu sichern.

Allen Männern und Frauen der ATH danken wir für die auch im letzten Jahr wieder bewiesene gute Zusammenarbeit. Auch in Zukunft wird der Erfolg stets auf unserer Seite sein, wenn wir im gegenseitigen Vertrauen zusammenstehen. Um diese Mitarbeit bitten wir alle Belegschaftsmitglieder, insbesondere auch die 1800 Mitarbeiter, die allein im letzten Jahr neu zu uns gekommen sind. Wir hoffen, daß sie sich im Kreis der alten Mitarbeiter und mit ihrer Hilfe schnell bei uns heimisch fühlen werden und daß wir sie recht bald zur Stammbegschaft zählen dürfen.

Allen Mitarbeitern und ihren Familien, allen im Ruhestand lebenden früheren Belegschaftsmitgliedern, aber auch den Freunden unserer Gesellschaft wünschen wir ein frohes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Jahr 1961.

Weihnachten 1960

Der Vorstand

Wir stehen kurz vor dem Weihnachtsfest, in dessen Stille die lärmende Unrast unserer Zeit für einige Tage verklingt. Aber auch die Jahreswende kündigt sich an. Zwölf Monate harten, erfolgreichen Schaffens liegen hinter uns. Und jenseits der Zeitschwelle wartet bereits — alle Möglichkeiten der Entwicklung in sich bergend — das neue Jahr, dem wir zuversichtlich entgegensehen.

Die wirtschaftliche Lage des Werkes ist gut und wird voraussichtlich auch während der nächsten Monate keine Verschlechterung erfahren. Darüber hinaus ist die Entwicklung nicht abzusehen. Doch hoffen wir, daß uns die günstige Auftrags- und Produktionslage erhalten bleibt, da sie — bedingt durch die schicksalhafte Verbundenheit von Werk und Belegschaft — der Gradmesser für die Sicherheit und Wertigkeit unserer Arbeitsplätze ist.

Aber noch wichtiger als die Sicherheit des Arbeitsplatzes ist die Sicherung des Lebens und der Gesundheit aller Belegschaftsangehörigen. Das sind wir jedem einzelnen und seiner Familie schuldig. Hier bleiben wir alle zur ständigen Mitarbeit aufgerufen.

Wir wissen, daß die kommenden zwölf Monate kaum leichter sein werden als die vergangenen. Auch sie werden unseren ganzen Einsatz erfordern. Fassen wir also die gemeinsame Aufgabe im echten „Miteinander“ an, damit auch der Erfolg ein gemeinsamer wird.

Wir wünschen allen Werksangehörigen und unseren Pensionären nebst ihren Familien ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr.

Die Betriebsvertretung

Ein neuer Blick

— bald für alle Mitarbeiter
in der neuen Hauptverwaltung

Die Montage der Stahlkonstruktion für die Hauptverwaltung konnte im Herbst so weit gefördert werden, daß Ende November bereits das letzte Geschoß in fünfzig Meter Höhe erreicht wurde. Von hier aus bot sich den Männern der Montagekolonnen ein ganz neuer Blick auf die Werksanlagen der Hütte, den auch die Angestellten haben werden, wenn sie in der neuen Hauptverwaltung arbeiten werden. — Über die Montage der Stahlkonstruktion des Hochhauses selbst berichten wir auf den Seiten 14 und 15 in einem großen Bildbericht



Professor Haberland 60 Jahre



Professor Ulrich Haberland, Vorstandsvorsitzender der Farbenfabriken Bayer AG in Leverkusen und seit Gründung unserer Gesellschaft Mitglied des Aufsichtsrats der ATH, konnte am 6. Dezember sein 60. Lebensjahr vollenden. Der Vorstand sprach Professor Haberland aus diesem Anlaß herzliche Glückwünsche aus und dankte ihm, daß er der ATH seit langen Jahren seine großen Erfahrungen im Aufsichtsrat zur Verfügung stellt.

Auch 1961 wieder Kuren für Kinder von Betriebsangehörigen

Die Betriebskrankenkasse der ATH will auch im Jahre 1961 wieder 305 Kinder auf ihre Kosten zu Kuren verschicken. Sie sind für gesundheitlich gefährdete und erholungsbedürftige Jungen und Mädchen im Alter von sechs bis vierzehn Jahren bestimmt. Die Kuren werden wie bisher auf der Nordsee-Insel Borkum durchgeführt und zum erstenmal im Kindererholungsheim „Schloß Sythen“ bei Sythen innerhalb des Naturschutzgebietes Hohe Mark in der Nähe des Haltenauer Stausees.

Anmeldungen können sofort, und zwar nur persönlich durch das Kassenmitglied oder seine

Ehefrau, bei der Krankenkasse erfolgen, da die Kuren bereits Mitte Januar beginnen. Der Verschickung geht eine kassenärztliche Untersuchung und Begutachtung durch den Vertrauensarzt voraus, der auch bestimmt, in welches Erholungsheim das Kind verschickt werden soll. Der Kurbeginn wird den Eltern rechtzeitig vorher mitgeteilt.

ATH - NOTIZBUCH

DIE „THYSSEN INDUSTRIE GMBH“, Dinslaken, hat am 1. Dezember ihre Tätigkeit aufgenommen. Zum Erzeugungsprogramm dieser neuen Tochtergesellschaft der ATH, von der die bisher als Betriebsabteilungen der Hütte geführten Werkstätten für Bergbau- und Hüttenbedarf sowie die Blech-Profillieranlage in Dinslaken betrieben werden, gehören Grubenausbaue, hydraulische Strebstempel, Gleisbremsanlagen und neben der Herstellung anderer Werkstattnenerzeugnisse die Profilierung kaltgewalzter Bleche und Bänder. Geschäftsführer des Unternehmens sind Martin Luther und Carl-Heinz Uhrmacher.

DER BAUBEGINN der Vierlinden-Siedlung in Walsum kündigt sich an, nachdem die Stadt Walsum die Kanalisations- und Straßenarbeiten inzwischen vergeben hat.

ALS GROSSE FREUDE bezeichnete Professor Riaz, Dekan der Technischen Fakultät der Universität Teheran, das Geschenk des Pavillons, den die August Thyssen-Hütte und Phoenix-Rheinrohr nach Ende der Deutschen Industrie-Ausstellung in Teheran der Universität übereignet haben.

DIE RUHRFESTSPIELE 1961 finden vom 31. Mai bis 16. Juli in Recklinghausen statt und sollen mit Schillers „Wallenstein“ in einer Inszenierung der Städtischen Bühnen Frankfurt eröffnet werden. Für die Titelrolle wurde Bernhard Minetti verpflichtet. Wegen der außergewöhnlichen Länge der Vorstellung werden sie jeweils am Freitag, Samstag und Sonntag stattfinden.

IM STRASSENVERKEHR 1960 überschritt die Zahl der Todesopfer mit 13 500 bereits Anfang November die Gesamtzahl des Vorjahres. In den letzten fünf Jahren haben allein 13 000 Menschen den Tod auf der Straße gefunden, weil ein Verkehrsteilnehmer zuviel Alkohol getrunken hatte.

★

DAS INHALTSVERZEICHNIS für den Jahrgang 1960 der Werkzeitung liegt dieser Ausgabe bei

Beirat der „Fritz Thyssen Stiftung“

Der Wissenschaftliche Beirat der „Fritz Thyssen Stiftung“, die kürzlich von den Erben Fritz Thyssens mit einem Kapital von nom. 100 Millionen DM Aktien der August Thyssen-Hütte AG gegründet wurde, ist inzwischen berufen worden und trat in Köln zu seiner ersten Sitzung zusammen. Vorsitzender des Beirates ist Prof. Dr. jur. Helmut Coing, Präsident des Wissenschaftsrates der Bundesrepublik, stellv. Vorsitzender Prof. Dr. jur. Hermann Jahrreiss, Vizepräsident der Westdeutschen Rektorenkonferenz. Dem Beirat gehören weiterhin an: Prof. Dr. phil. Arnold Bergstraesser, Prof. Goetz Briefs, Prof. Dr. phil. Dr. h. c. Adolf Butenandt, Prof. Dr. phil. Alois Dempf, Prof. Dr. phil., Dr. rer. nat. h. c. Ulrich Haberland, Graf Henckel von Donnersmarck, Prof. Dr. phil. Gerhard Hess, Prof. Dr. med. Paul Martini, Prof. Dr. jur., Dr. jur. h. c. Hans Peters, Dr.-Ing. E. h. Reuter, Prof. Dr. phil. Hans Rothfels, Prof. Dr. phil. Wolfgang Schadewaldt, Prof. Dr.-Ing., Dr.-Ing. E. h. Hermann Reinhard Schenck, Prof. Dr. theol., Dr. phil. Helmut Thielicke, Dr. jur., Dr. rer. pol. h. c. Ernst Hellmut Vits, Prof. Dr. phil. Carl Freiherr von Weizsäcker und Prof. Dr. rer. pol. Theodor Wessels.

DIESEM HEFT LIEGT BEI: „Stahl-Revue“

Zum zweitenmal in diesem Jahr liegt einem Heft der Werkzeitung die „Stahl-Revue“ bei. Diese von der Beratungsstelle für Stahlverwendung in Düsseldorf herausgegebene Sonderausgabe befaßt sich mit dem wichtigen Problem der Hilfe für die sog. Entwicklungsländer. Diese Frage steht seit einiger Zeit im Mittelpunkt der internationalen Diskussion. Die „Stahl-Revue“ bringt hierzu eine Reihe informierender Beiträge, die sicherlich auch unseren Belegschaftsmitgliedern einige wichtige Aufschlüsse vermitteln werden.

Ferner ruft die Beratungsstelle erneut zu einem Preisausschreiben auf, für das die deutsche Stahlindustrie 25 zwei- bis dreiwöchige Studienreisen nach Afrika und Asien im Werte von insgesamt 100 000 DM bereitgestellt hat.

In diesem Preisausschreiben sollen zwei Themen behandelt und folgende Fragen beantwortet werden:

- Aus welchen Gründen würde ich eine Zeitlang für bestimmte Aufgaben in einem Entwicklungsland tätig sein?
- Welche Vorschläge zur Entwicklungshilfe habe ich zu machen. Diese Vorschläge können allgemeiner Art sein oder sich speziell auf eines der Entwicklungsländer beziehen.

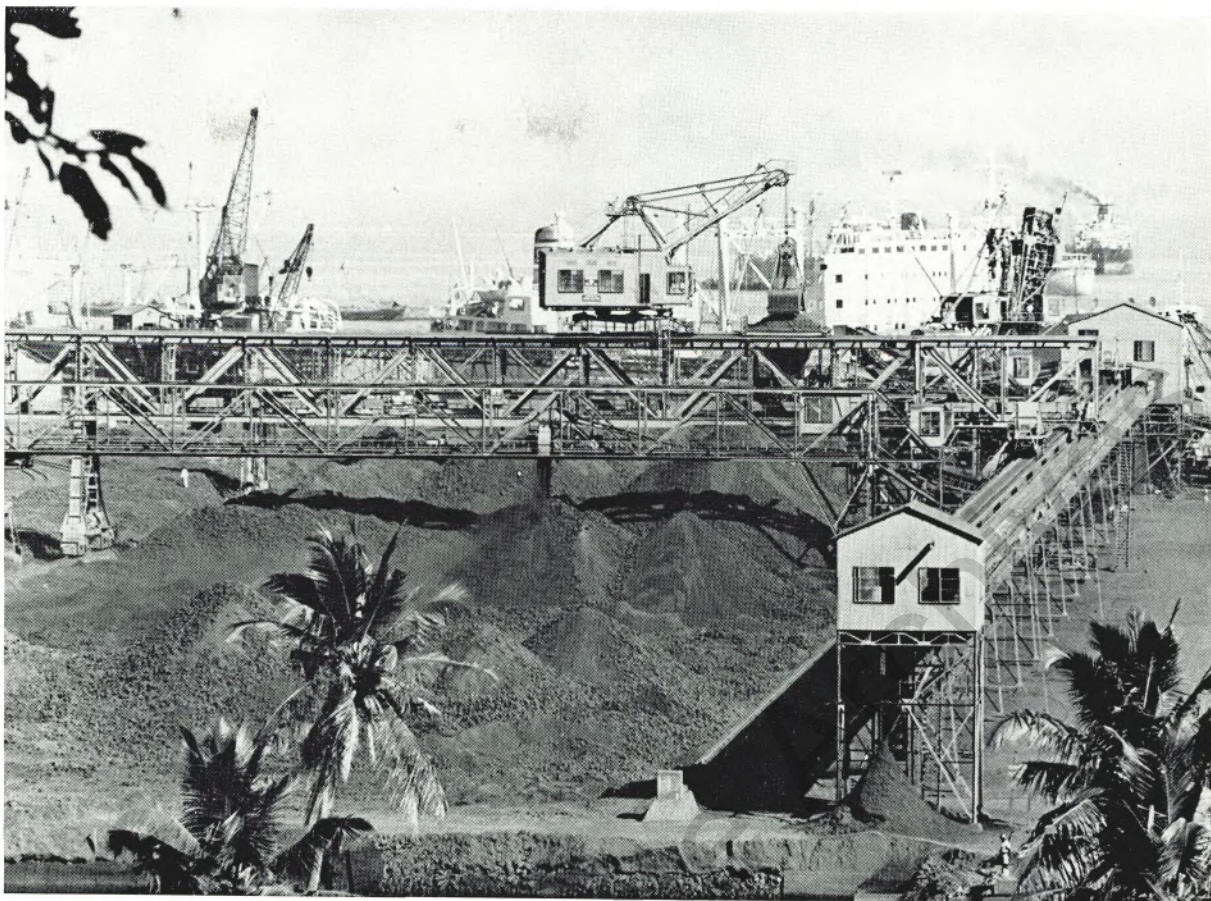
ERZE

FÜR DIE ATH

VON DER

Malabar-Küste

38 000 Tonnen Erze aus Goa wurden 1959 in den Hochöfen der ATH verarbeitet, 1960 waren es schon 60 000 Tonnen; 1961 sollen 145 000 Tonnen von der indischen Malabar-Küste nach Schwelgern gebracht werden. Bei Erzimporten der ATH von insgesamt 2,4 Millionen Tonnen im Geschäftsjahr 1959/60 haben die Einfuhren aus Goa einen zwar relativ kleinen, aber stetig wachsenden Anteil. Dies gilt auch für den Erzbezug der Bundesrepublik insgesamt. Denn die deutschen Importe aus Goa erhöhten sich von 590 000 Tonnen im Jahre 1955 auf 1,18 Millionen Tonnen im Jahre 1959, wobei sich der Anteil an den gesamten Erzimporten der Bundesrepublik von 4 auf 6 Prozent vergrößerte.



Moderne Verladeanlagen im Erzhafen Marmagoa; die Beladung der Schiffe erfolgt durch eine Bandfördereinrichtung

Auch die August Thyssen-Hütte ist in Goa an Erzgruben beteiligt, die sie gemeinsam mit der Niederrheinischen Hütte, Dortmund-Hoerder Hüttenunion, Ruhrstahl sowie der Rohstoffhandel GmbH, Düsseldorf, von deutscher Seite und dem italienischen Hüttenkonzern Finsider betreibt. Die von den Werken zu diesem Zweck gegründete Gesellschaft „Sesa Goa Ltda.“ fördert zur Zeit jährlich 600 000 Tonnen aus ihren verschiedenen Gruben, die über den Hafen Marmagao am Indischen Ozean verschifft werden. Hüttdirektor Dr. Michel wollte unlängst als Mitglied des Exekutivkomitees der „Sesa Goa Ltda.“ in Indien, um sich an Ort und Stelle vom Ausbau der Gruben und der Modernisierung ihrer Anlagen zu überzeugen. Von diesem Besuch berichtet die Werkzeitung heute in einem ausführlichen Bildbericht; er ergänzt

den Beitrag, den Prokurist Bonsmann, der Leiter der Rohstoffabteilung, im Sommer 1956 in der Werkzeitung über unsere Erzgruben in Goa veröffentlicht hat.

Die Ausstattung unserer goanesischen Gruben, insbesondere der Verladeeinrichtungen an den „Bandars“ (Fluß-Lagerplätzen) im Landesinnern sowie im Hafen Marmago hat. In den letzten Jahren gute Fortschritte gemacht. Die moderne Technik hat auch hier ihren Einzug gehalten. Zwar werden in den Gruben die Erze nach wie vor von einheimischen Kräften mit der Hacke losgebrochen und dann von weiblichen Trägerkolonnen in Schalen auf dem Kopf zum Sammelplatz gebracht. Aber an den Bandars, wohin die Erze durch Lastwagen transportiert werden, sind diese Trägerkolonnen, die auch hier die Erze in die Boote und Schuten trugen, weit-

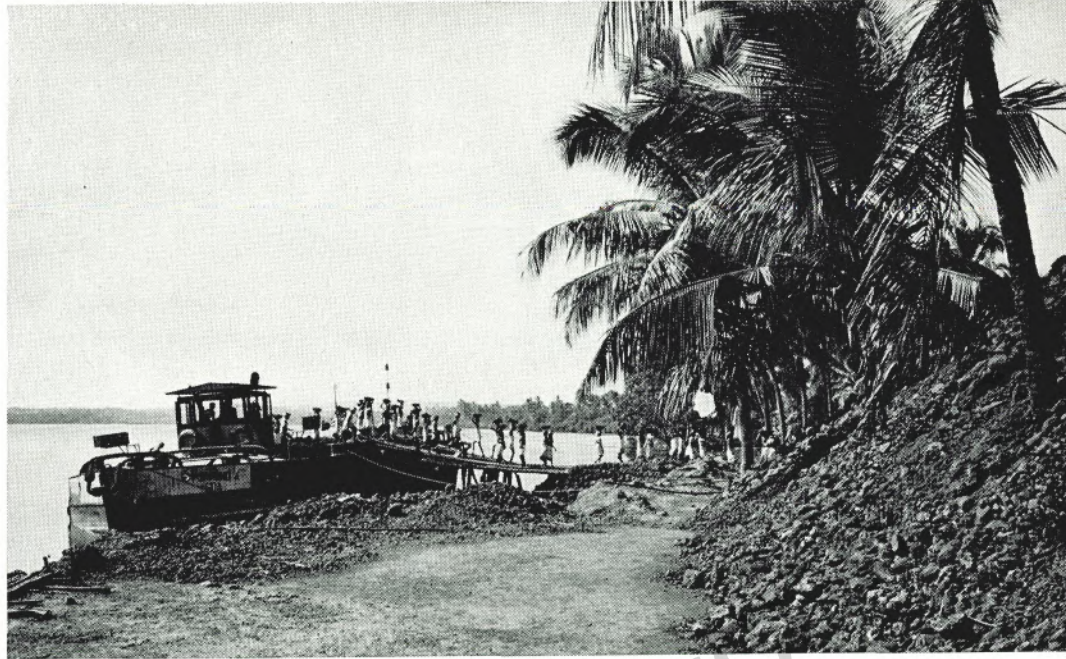
gehend durch die Förderbänder ersetzt worden. Auch an die Stelle der „Dhaus“, kleine Segelboote von 20 bis 30 Tonnen Tragfähigkeit, sind heute moderne Schuten getreten, die 380 Tonnen fassen und für den Erztransport zu dem acht bis zehn Kilometer stromab liegenden Seehafen eingesetzt werden. Diese Schuten sind übrigens zum Teil in Deutschland erbaut und im Hafen Schwelgern erprobt worden, bevor man sie nach Indien schaffte und dort einsetzte. Die Verschiffung nach Europa erfolgt in der Regel in Einzelcharterung mit Dampfern von 10 000 bis 12 000 Tonnen Tragfähigkeit, die Düngemittel oder Zement zum Indischen Ozean gebracht haben und Erze als Rücklast nach Europa nehmen. Gelöscht werden die Goa-Erze für die ATH in Rotterdam, von wo dann Schubschiffe oder Kähne sie nach Schwelgern bringen.

Das Eisenerz wird in Goa im Tagebau gewonnen. Männer brechen es (rechtes Bild) mit der Hacke los, dann tragen es Frauen (links)

in großen Schalen zu den Sammelstellen und beladen auch an den „Bandars“ Flußschiffe zum Transport in den Seehafen

Siehe die beiden nächsten Seiten



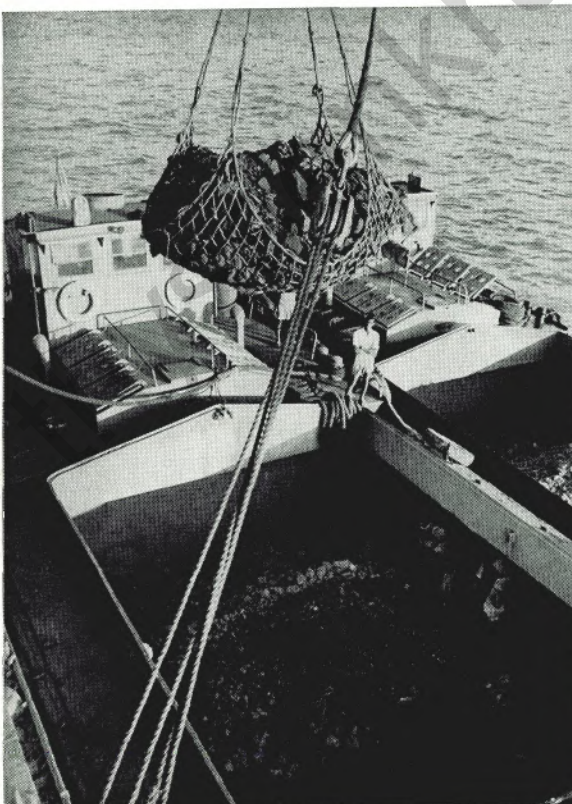


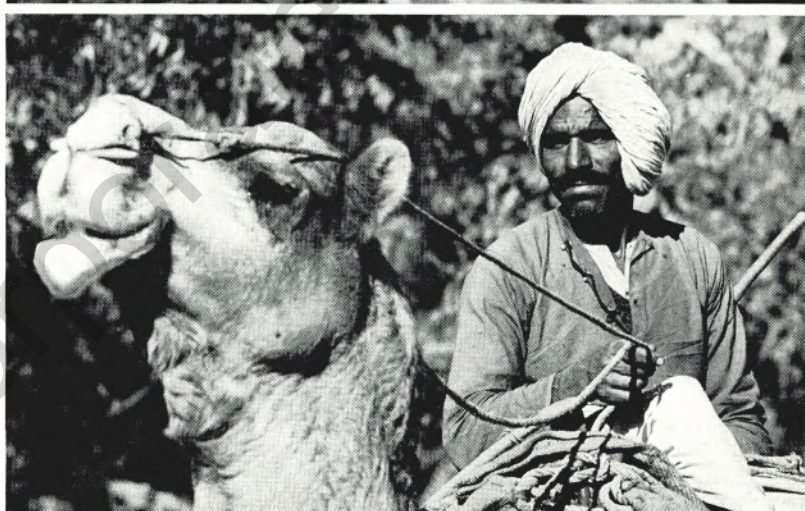
Eine Besprechung des Exekutiv-Komitees der Sesa Goa Ltda. bei Besichtigung einer Grube zeigt das untere Bild, im Vordergrund (von rechts) Hüttendirektor Dr. Michel, der Vorstandsvorsitzer der Barbara-Erzbergbau AG Dr. Kaup, Hüttendirektor Schmitz (Ruhrstahl Hattingen) sowie (mit dem Rücken zum Betrachter) Herr Jentsch von der Sesa Goa Ltda. Am hinteren Tisch (von links): Herr Textor (Gewerkschaft Exploration), Hüttendirektor Dr. Harders (Dortmund-Hoerder Hüttenunion). Mit dem Rücken zur Kamera Dir. Illerhaus (Rohstoffhandel GmbH., Düsseldorf)



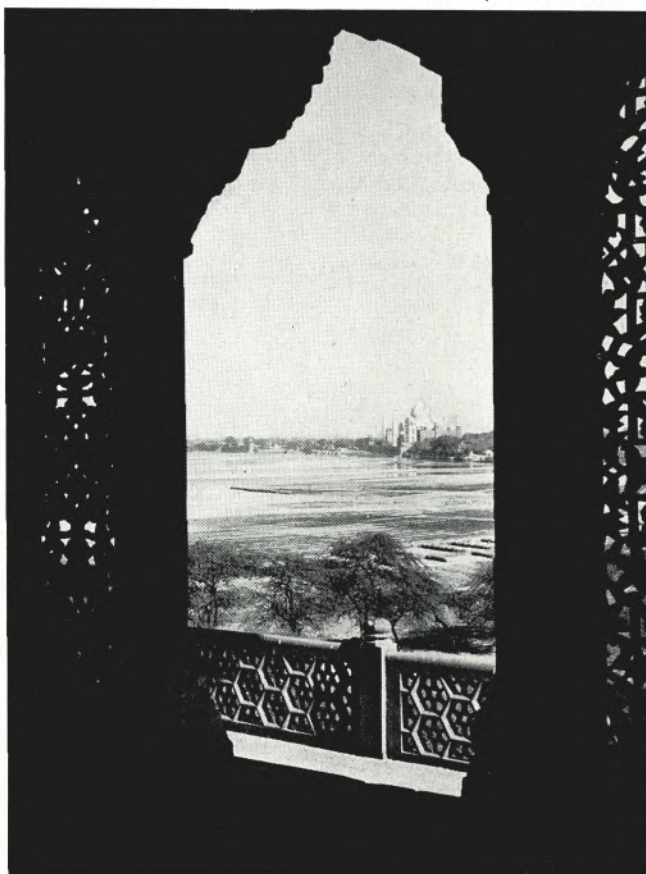
ZU DEN BILDERN DIESER SEITE

Der indische Kontinent zeigt dem Europäer eine Reihe von Gesichtern. Von der harten Arbeit der Bevölkerung, der Schönheit seiner Landschaften und Bauten sowie vom Geheimnis seiner Kulturen und Religionen geben die Bilder einige Hinweise. Am „Bandar“ Navelim (oben) am Mandovi-Fluß wird die Schute Ferromo IV. von einer weiblichen Trägerkolonne mit Erz beladen, im Seehafen (unten links) übernimmt ein Seeschiff Erz aus einem Flußkahn. Die schwere Arbeit der Männer in einer goanesischen Erzgrube zeigt das danebenstehende Bild — Unten rechts: Dr. Michel filmt Kinder auf einer Straße in Goa





Indien — das Land und seine Menschen im Alltag zeigen auch die Bilder dieser Seite.
Oben links: Gefährliche Spiele mit einer Kobra auf einem Dorfplatz. Darunter: Beim Besuch der Moscheen muß man die Schuhe ausziehen. Unten links: Tanz in einem Hindu-Tempel in Goa. Oben rechts: Frauen beim Sieben von Erz; darunter Einzelreiter auf einem Kamel reitend — Rechts: Blick auf das berühmte Mausoleum „Taj Mahal“ in Agra



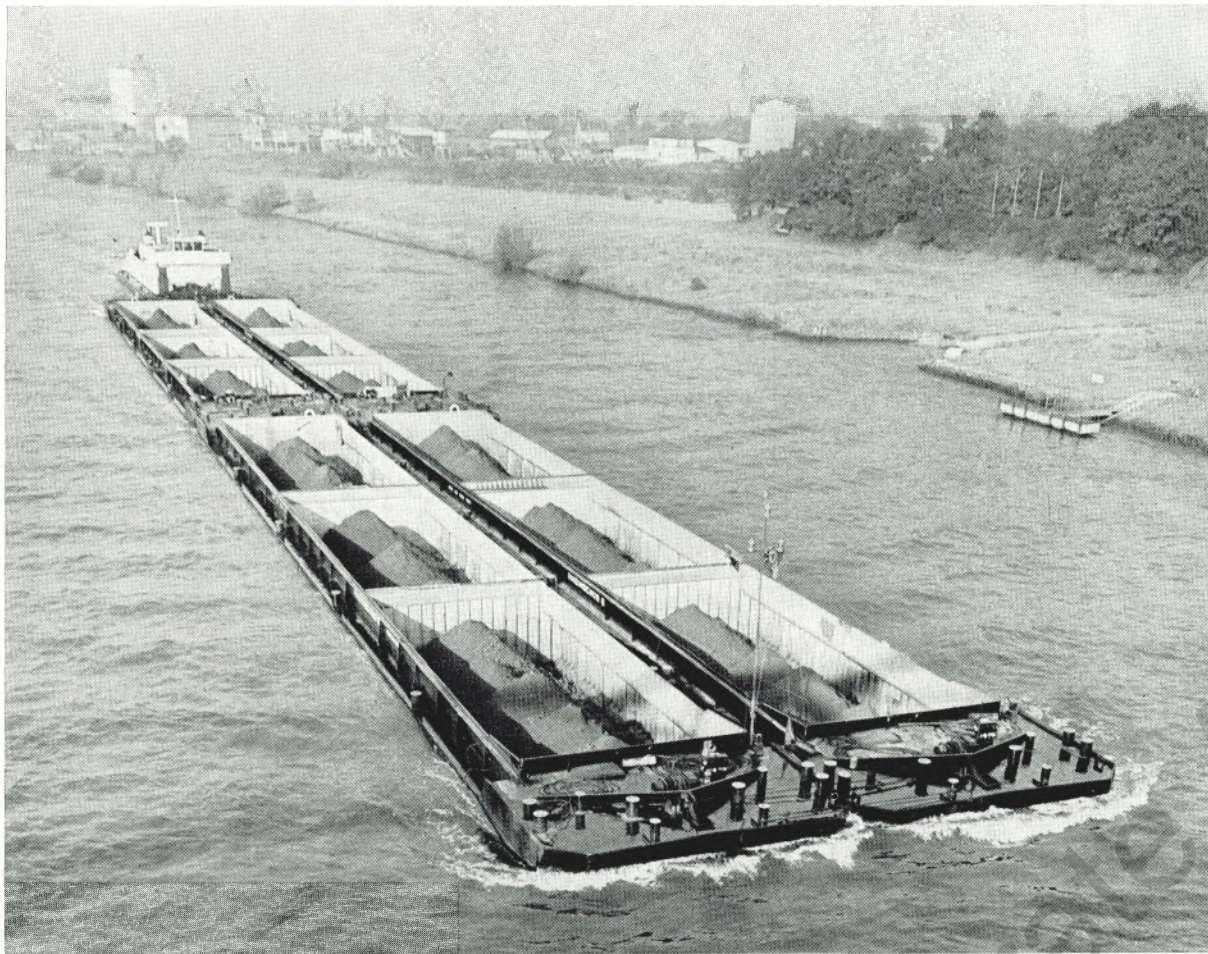
MIT SCHUBSCHIFF

Nashorn

VON ROTTERDAM

NACH SCHWELGERN

Drei Tage an Bord der Schubeinheit
6100 Tonnen Erze für die ATH



Die ATH und ihr Werkshafen Schwelgern sind aufs engste mit dem Beginn einer neuen Epoche des Massengut-Transportes auf dem Rhein verbunden. Am 3. November 1957 brachte die Schubeinheit „Wasserbüffel“ bei ihrer ersten Fahrt 5000 Tonnen Wabana- und Venezuela-Erze von Rotterdam nach Schwelgern. Seither ist das Bild dieser kräftigen und schnellen Einheiten, die ausschließlich in der Erzfahrt zwischen Rotterdam und Duisburg eingesetzt sind und deren Zahl sich in Kürze von vier auf fünf erhöhen wird, aus unserem Werkshafen und vom Niederrhein nicht mehr wegzudenken.

Im Gegensatz zur orthodoxen Schifffahrt schieben Schubschiffe vier jeweils paarweise aneinander gekoppelte Leichter, die zusammen zwischen 5000 und 6000 Tonnen Erze fassen. Das ist etwa die halbe Ladung eines der beiden Erzfrachter MS „Fritz Thyssen“ oder MS „Anita Thyssen“. Der „Wasserbüffel“, die

erste auf Grund der amerikanischen Erfahrungen arbeitende Versuchseinheit in der Rheinschifffahrt, konnte im Sommer bereits die hundertste Bergfahrt ohne Unfall zurücklegen. Sein jüngerer, etwas stärkeres Schwesterschiff „Nashorn“ der Reederei Raab Karcher, das seit September 1959 im Einsatz ist, trat Anfang November seine fünfzigste Fahrt an.

Bei der 49. Fahrt des „Nashorn“ war Günter Meyer von der Redaktion der Werkzeitung mit an Bord. Es holte im Rotterdammer Erzhafen Botlek Monrovia-Konzentrat von MS „Fritz Thyssen“. Mit diesem Beitrag kann die Werkzeitung, nachdem sie vor zwei Jahren diesen Erzfrachter auf seiner ersten Fahrt nach Liberia begleitet hatte, ihre Berichterstattung beenden, mit der sie der Belegschaft unserer Hütte die Eigentümlichkeiten des Erztransportes von Westafrika bis Schwelgern näherzubringen versuchte

Botlek, weit vor Rotterdam im Mündungsdelta von Rhein und Maas gelegen, ist ein neuer, speziell für den Umschlag von Erz eingerichteter Hafen. Seine große Kaianlage ist mit modernen Kränen und Bandförderereinrichtungen zum Löschen der Seeschiffe und zum Beladen der Rheinkähne bzw. zum Transport des Erzes auf große Lagerplätze am Ufer ausgestattet.

Es ist Freitag, der 28. Oktober. Ein schöner, klarer Spätherbstmorgen, als wir im Auto von Breda kommen und vor Rotterdam zur Küste abbiegen. Von der Autobahn geht es erst durch kleinere Ortschaften und bald durch moderne neue Vorstädte Rotterdams am Südufer der alten Maas. Schon von weitem sieht man die hellen Feuerzungen der zahlreichen Ölraffinerien von Pernis am Horizont. Und dann liegen plötzlich zwei große Überseeschiffe stromwärts vor uns. Ihre Aufbauten ragen nur wenig aus der flachen, eintönigen Sandlandschaft heraus, durch die uns hin und wieder ein Schild eine im Ausbau befindliche Betonstraße zum Hafen Botlek weist. Deutlich erkennbar am Schornstein des zweiten Schiffes ist schon von weitem die Schornsteinmarke der Seerederei „Frigga“.

In 10 Tagen von Monrovia nach Rotterdam

MS „Fritz Thyssen“ ist unter dem Kommando von Kapitän Toben im Dämmerlicht des anbrechenden Tages von See hereingekommen, von Hoek von Holland her durch die Radaranlagen des „Neuen Wasserwegs“ sicher stromauf geleitet und schließlich von Schleppern in das Hafenbecken von Botlek bugsiert. Die Überraschung bei Kapitän Toben, den wir kurz nach 9 Uhr vor einem eiligen dienstlichen Landgang noch gerade abfangen, ist vollkommen, herzlich das erste Wiedersehen mit ihm und anderen

Besatzungsmitgliedern seit der Monrovia-Fahrt, die für uns schon so weit zurückliegt.

Diesmal hatte MS „Fritz Thyssen“ eine schnelle Reise. Zehn Tage und sieben Stunden war das Schiff von Monrovia bis Rotterdam unterwegs. Bis jedoch seine für die ATH so wertvolle Ladung von 14 000 Tonnen Bomi Hill-Konzentrat



gelöscht werden kann, vergehen noch viele Stunden. Denn zunächst bemächtigen sich die schweren Greifer der Verladeanlage den ganzen Tag über noch der Erzladung eines norwegischen Schiffes, das vorher eingelaufen war. Außerdem wird die Schubeinheit „Nashorn“, die die erste Hälfte der Ladung von „Fritz Thyssen“ übernehmen soll, erst kurz nach Mittag erwartet.

Gegen fünfzehn Uhr läuft die Schubeinheit ein und macht am Kai neben anderen Rheinkähnen, die Erz aus dem Bauch des Norwegers übernehmen, fest. Obwohl das Ladegeschäft erst nach Einbruch der Dämmerung beginnen soll, hat die Besatzung des Schubschiffes bis dahin alle Hände voll zu tun. Es gilt, die Leichter, sobald ein Liegeplatz frei wird, so an den Kai heranzumaneuvrieren, daß der Ausleger der Bandförderanlage sie erreichen kann.

In den Abendstunden beginnt dann die Übernahme; es ist eigentlich nur ein Wechseln der Erzladung aus MS „Fritz Thyssen“ über die Bandförderanlage in die Rheinkähne. Ununterbrochen sausen die schweren Greifer in die Laderäume des Erzfrachters, streben dann mit dem Erzkonzentrat eilig empor und sorgen dafür, daß die Schütte über der Bandanlage nicht leer wird. Über die Entfernung von einigen hundert Metern gelangt das Erz dann in die Leichter des „Nashorn“.

Fünf Uhr: Der Eich-Aufnehmer kommt

In dieser Nacht gibt es für die meisten Männer des Schubschiffes Schlaf nur in Raten. Während der mächtige Leib des Erzfrachters von Stunde zu Stunde immer höher aus dem Wasser heraussteigt, senken sich die Leichter der Schubeinheit unter der wachsenden Last. Geraume Zeit nach Mitternacht verholt das „Nashorn“ die beiden letzten Leichter, dann kann auch der Rest der Ladung übernommen werden.

Bevor es auf die Reise nach Schwelgern gehen kann, muß der Inhalt der Leichter genau festgestellt werden, obwohl das Konzentrat bereits beim Löschgeschäft über die Bandwaage gelaufen ist. Es ist knapp nach fünf Uhr und noch nachtdunkle Zeit, als bereits der holländische

Eichaufnehmer an Bord des „Nashorn“ kommt. Zwischendurch reicht die Zeit dann noch gerade für eine Tasse Kaffee, bis es sechs Uhr an diesem 29. Oktober ist: Das Schubschiff „Nashorn“ wirft seine Motore an und legt vom Kai ab. Wenig später schon beginnt die Fahrt. Mit Hilfe eines Schleppers, der noch für einige Zeit Wegbegleiter sein soll, setzt sich die Einheit mit ihrer Erzladung von 6100 Tonnen in Bewegung.

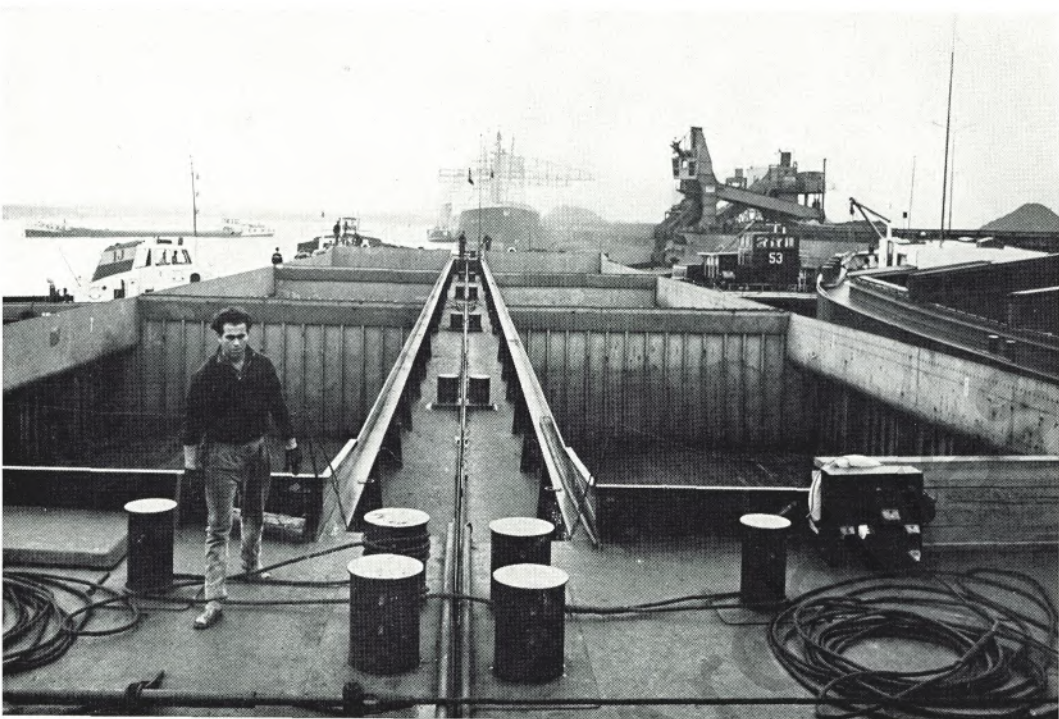
Auf Fahrt nach Schwelgern

Es ist ein dunkler Herbstmorgen. Eine geschlossene, tiefhängende Wolkendecke läßt das anbrechende Tageslicht nur langsam durchdringen. Ich stehe mit Kapitän Vinkorow auf der breiten Brücke des „Nashorn“ und blicke zurück. Eine gespenstische halbnächtliche Szene bietet sich unseren Augen. Hinter uns liegt, da das Löschgeschäft ununterbrochen weitergeht, in voller Decksbeleuchtung MS „Fritz Thyssen“, aus dessen Nähe sich die Hecklampen unseres Schubbootes immer schneller entfernen. Mir scheint, als wollten sich diese zwei fremden und doch so artverwandten Welten — hier das Rheinschiff, dort der Hochseefrachter — ein freundliches „Auf Wiedersehen“ zublinken. Dann wird der Hafen, werden die Umrisse des großen Erzfrachters immer schemenhafter und entschwinden bald dem Auge ganz, als sich das Schubschiff in den schon regen Verkehr auf der Neuen Maas einfügt und seinen Weg stromauf sucht. Das Ruder bedient der Kapitän des „Nashorn“ selbst; zwischendurch läßt er sich von Egon Dreide, dem zweiten Kapitän der Schubeinheit, an diesem Morgen ablösen.

In rascher Fahrt geht es vorbei an dem von August Thyssen vor 40 Jahren errichteten Erzhafen Vlaardingen und am Waalhafen, zwei für die Männer auf dem „Nashorn“ altvertraute Ladeplätze. Auch an diesem Morgen fasziniert den Betrachter der rege Verkehr vor Rotterdam, dem zweitgrößten Hafen der Welt.

„Wasserbüffel“ brachte viele Erfahrungen

Während das „Nashorn“ unter den Brücken von Rotterdam hindurchfährt, hasten zahlreiche Menschen im Morgengrauen über sie ihrem Tagewerk in der Stadt entgegen. Einige nehmen sich die Zeit, diesem seltsamen Gefährt mit dem kraftvollen Namen nachzublicken. Doch ist es nur der Name, der kraftvoll ist? Immerhin besitzt das Schubboot zwei 8-Zylinder-V-Motore von Klöckner-Humboldt-Deutz mit einer Gesamtleistung von 1260 PS, die ihm in der Bergfahrt mit vier Schubleichtern eine Geschwindigkeit von 10 Stundenkilometern verleihen. Die Auswertung der mit dem „Wasserbüffel“ gemachten Erfahrungen hat auch in den Ab-

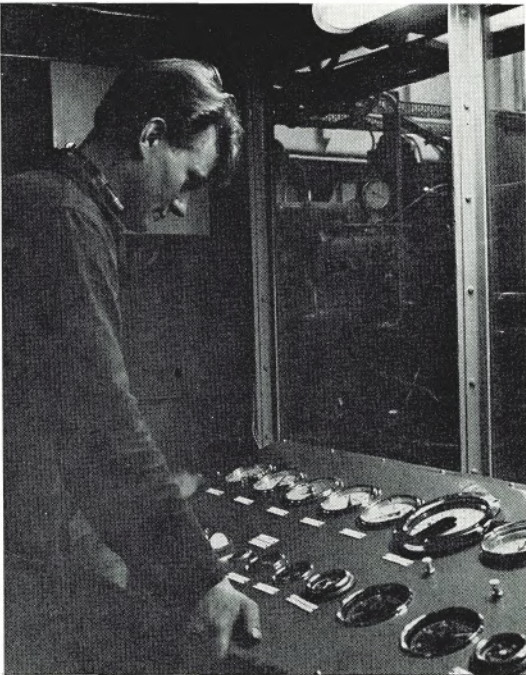
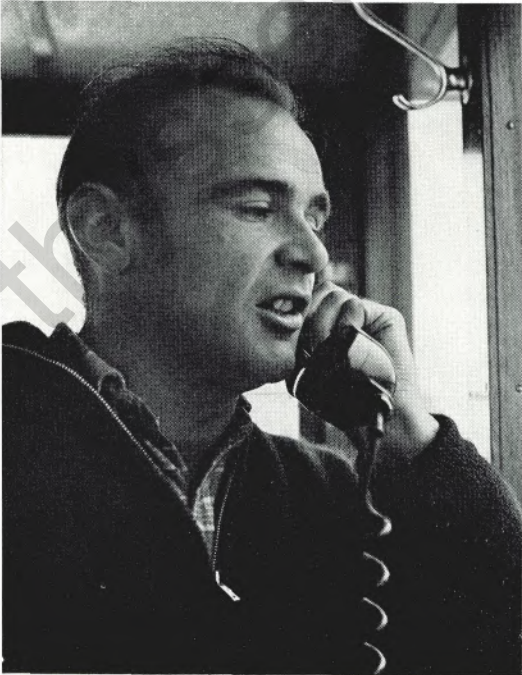


Schubboot „Nashorn“ (im Vordergrund) und MS „Fritz Thyssen“ (im Hintergrund unter der Krananlage) im Erzhafen Botlek bei Rotterdam. Mit der Bandförderanlage wird gerade ein Rheinkahn mit Erz beladen. Das untere Bild zeigt die große Förderanlage (links im Bild) von Bord des Motorschiffes „Fritz Thyssen“. Das Erz wird auf ihr mehrere hundert Meter weit befördert und dann mit dem Ausleger an die Kähne weitergegeben



Viktor Vinokorow (links) ist Kapitän des Schubbootes „Nashorn“ der Reederei Raab Karcher. Über fünfzig Fahrten hat es bereits mit Erz von Rotterdam für die ATH nach Schwelgern zurückgelegt — Der Maschinist (Mitte) beobachtet an seinem

Armaturenpult im Maschinenraum das Arbeiten der beiden Motore — Rechts: Ein Mann der Besatzung beim Putzen der Glocke. Auch das gehört zum täglichen Dienst der Matrosen an Bord der Schubeinheit





Auf der Nieuwe Maas geleitete ein Hafenschlepper die Schubeinheit bis kurz vor Dordrecht — Diese Brücke führt in Rotterdam über den Strom



Diese beiden Bilder zeigen die Schubeinheit beim Passieren der kleinen holländischen Stadt Gorinchem (oben) und des Schlosses Loevestein bei Woudrichem

(unten) — Beim Vergleich mit den anderen Schiffen erkennt man die Länge des Schubschiffes



messungen des „Nashorn“ ihren Niederschlag gefunden. Während die Länge mit 36 Meter die gleiche ist, wurde die Breite von 8,20 auf 9,50 Meter vergrößert. Damit konnte eine Verringerung des Tiefgangs und eine Verbesserung der Manövriereigenschaften erzielt werden. Die einzelnen Leichter sind jetzt siebzig Meter lang und 9,50 Meter breit (gegenüber einer Länge von 64 Meter und einer Breite von 8,20 Meter beim „Wasserbüffel“). Die Tragfähigkeit wurde von 1310 Tonnen auf 1543 Tonnen je Leichter erhöht, der Tiefgang (beladen) beträgt 2,88 Meter.

Das Wort Steuer ist beim Schubboot „Nashorn“ eigentlich nicht mehr angebracht; denn es besteht aus zwei links und rechts herausragenden Hebelpaaren. Mit dem längeren unteren Knüppel werden die Ruder bei Voraussahrt betätigt, während die oberen kürzeren zur Rückwärtsfahrt benutzt werden. Die Ruderanlage selbst besteht aus drei Hauptrudern für die Voraussahrt sowie aus vier Flankenrudern für die Rückwärtsfahrt, die der Einheit auch hierbei eine gute Steuerung geben. Im Gegensatz zu sonstigen Schleppzügen brauchen Schubeinheiten in der Talfahrt kein Wendemanöver vorzunehmen, sondern können mit Hilfe ihrer eigenen Maschinenkraft und der schweren Achter-Anker auf kürzester Strecke ständig gemacht werden. Ihr Drehkreis ist kurz, das Drehmanöver selbst sehr schnell auszuführen.

Während mich Kapitän Vinokorow und Kapitän Dreide mit den technischen Eigenarten ihrer Schubeinheit vertraut machen, steuern wir ununterbrochen maasauf. Wir hatten gerade vom „Wasserbüffel“ gesprochen; aber wenn man an jemanden denkt, soll er meist nicht allzu fern sein. Da kommt er uns auch schon, kurz vor Dordrecht, entgegen. Er befindet sich auf Talfahrt von Duisburg nach Rotterdam, so daß seine leeren Leichter hoch aus dem Wasser ragen. Es gibt ein herzhaftes Winken der Männer von hüben und drüben.

Dem Namen nach ist es ein zoologisches Nebeneinander: Hier das „Nashorn“ und einige Meter daneben ablaufend der „Wasserbüffel“. Beide haben übrigens vor Weihnachten einen Bruder erhalten, dessen Name sozusagen in der Familie bleibt: Er heißt „Nijl Paard“ (Nilpferd).

Rein Schiff...

Wir aber fahren weiter, Schwelgern entgegen. Doch bis dahin sind es noch viele Stunden. Zunächst passieren wir Dordrecht, dessen altertümliches Stadtbild vom hohen Turm der gotischen Kathedrale überragt wird. Erst kurz hinter der Stadt, nach dem Einbiegen in die Merwede, verläßt uns der holländische Schlepper, der uns wie ein freundlicher Arm des Hafens Rotterdam bis hierher geführt hat und sich nun

neuen Aufgaben zuwendet. Das „Nashorn“ macht von jetzt an seinen Weg allein. Wir fahren durch eine fruchtbare Landschaft. Am hohen Südufer des Stroms liegen einige kleine Städte, während nach Norden zu ein breiter Deich allen Windungen des Stromes folgt und die Sicht in das tieferliegende Land versperrt. Linker Hand passieren wir bald das Städtchen Gorinchem, wo eine neue Brücke über dem Strom entsteht. Bald danach taucht an Steuerbord Woudrichem mit der Ruine Loevestein vor uns auf. Auf dem Norddeich erkennen wir plötzlich das Auto, das uns nach Rotterdam brachte. Es gibt ein frohes Winken von Bord, während man von Land die Schubeinheit fotografiert. Die Besatzung ist unterdessen schon seit dem Tagesgrauen dabei, eine Menge wichtiger Arbeiten zu verrichten; erst danach wird sie den noch fehlenden Schlaf der letzten Nacht nachholen können. Mit dem Decks-Waschschlauch und dem wohlbewährten Schrubber mühen sich die vier Matrosen redlich ab, der ganzen Einheit die gewohnte Sauberkeit wiederzugeben. Es ist ein langwieriger Reinigungsweg vom Bug bis zum Heck, in dem selbstverständlich auch die Fensterscheiben mit einbezogen werden. So leicht auch Erzkonzentrat feinkörnig ohne großen Lärm geladen werden kann — nach dem Laden hinterläßt es überall an Bord eine feine Staubschicht.

Erst kurz vor dem Mittagessen können die Matrosen „Rein Schiff“ melden. Daß ihnen danach das Essen schmeckt, versteht sich am Rande. Im Prinzip hat das Schubschiff eine ähnliche Besatzung wie ein großer Radschlepper, jedoch ist sie nicht so zahlreich. Sie besteht aus dem Kapitän, einem Steuermann, einem Maschinisten und vier Matrosen sowie dem Koch, der für das leibliche Wohl aller an Bord sorgt. Trotzdem verhält sich die Besatzung, verglichen mit einer konventionellen Schleppereinheit gleicher Tragfähigkeit — wie 1 : 2 bis 2,5. Gemessen an der Größe der Schubeinheit mit ihren vier Leichtern haben die Männer ein beachtliches Tagespensum zu erledigen.

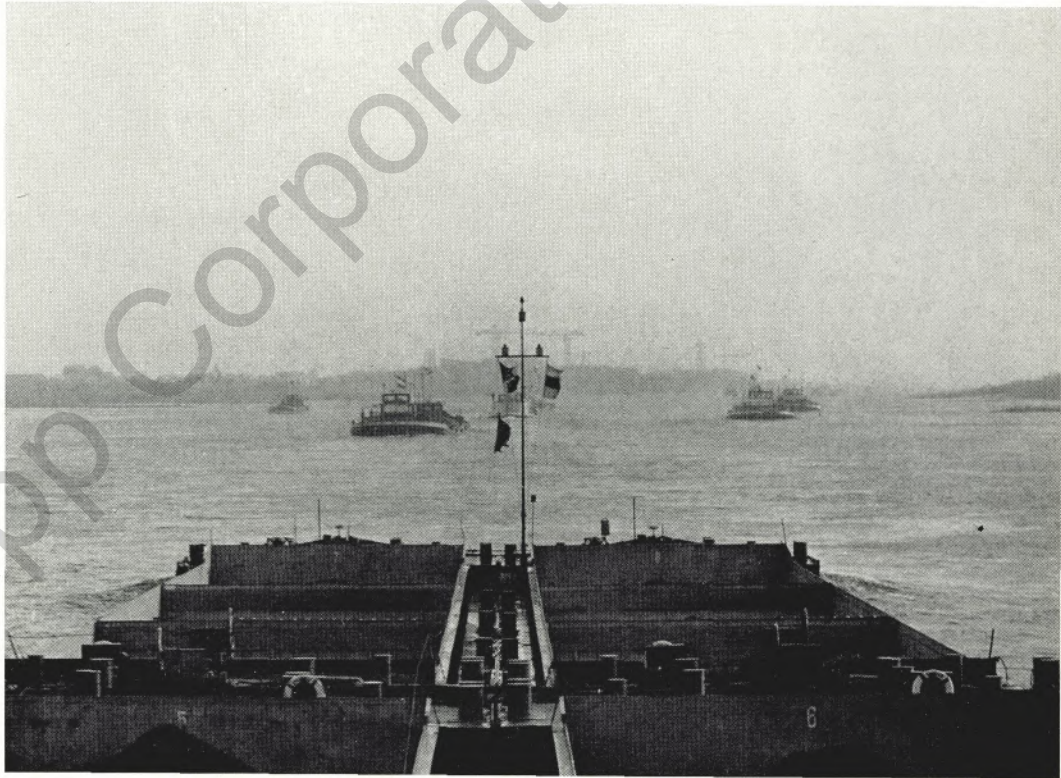
Der Krämer kommt an Bord

Von diesen Mittagstunden an machen wir gute Fahrt. Das Wetter scheint es bisher gut mit uns zu meinen. Da wir schon weit in der herbstlichen Jahreszeit sind, weht der bald aufkommende Wind ziemlich steif und läßt die „Seam“- und „Raab-Karcher“-Flaggen am kleinen Mast hin- und herflattern. Es ist 17 Uhr, als wir die Fährstelle Tiel-Wamel passieren. Der Himmel ist jetzt grau in grau verhangen, die ersten Regenschauern jagen über die Brücke. Mit der schnell aufkommenden Dämmerung ist die gute Sicht bald dahin. Trotzdem hat das hier stationierte holländische Proviantboot das „Nashorn“ schon von weitem ausgemacht. Es geht bald steuerbords bei. Hugo — wie alle diesen Holländer ansprechen — ist

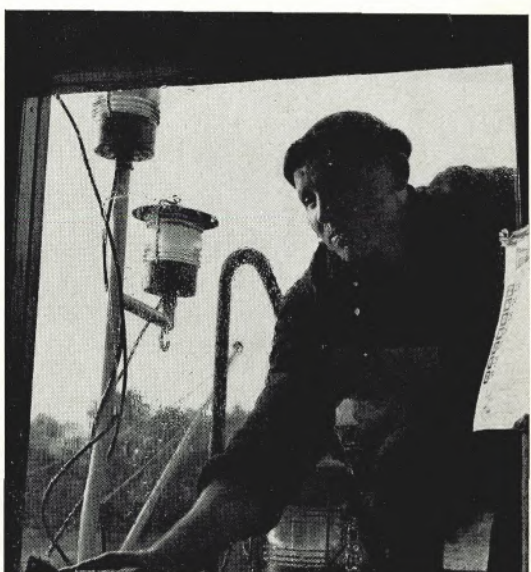
„Rein Schiff“ an Bord — da wird mit Wasser nicht gespart, es ist ja in jeder Menge direkt aus dem Fluß zu haben. Den groben Staub fegen



Mit leeren Leichtern kommt die Schubeinheit „Wasserbüffel“ auf der Fahrt von Schwelgern rheinab nach Rotterdam. Bei der Talfahrt drückt das Schiff nur zwei Leichter, während es die beiden anderen zur Seite festgemacht hat und schleppt — UNTEN: Hier biegt das „Nashorn“ vor Dordrecht nach rechts in die Merwede ein



Schrubber weg, für die Fenster muß man Schwamm und Leder zu Hilfe nehmen — Mitte: Der Koch, ein wichtiger Mann an Bord





Bei Rees begegnet die Einheit der Minensuch-Flottille der Bundesmarine, die sich nach einem Besuch am Rhein auf dem Rückmarsch nach Norddeutschland befindet

ein alter Bekannter, der zu den billigen holländischen Preisen alles Notwendige für das Leben an Bord anzubieten hat, vom Gemüse, Kartoffeln und Obst über Eier und Brot bis zur Schokolade. Der Einkauf durch die Besatzungsmitglieder erfolgt bei voller Fahrt auf dem Strom. Dann steuert das Boot den nachfolgenden Schleppzug an. Damit sind wir wieder unter uns. Nur hin und wieder schiebt sich seitlich ein schneller Einzelfahrer heran, um uns zu überholen. Der Kapitän ist jetzt, da die Dunkelheit immer mehr hereinbricht, doppelt aufmerksam. Bald wird er nach einem guten Ankerplatz für die folgende Nacht Ausschau halten. Es ist gegen 20 Uhr, als er zwischen Deest und Winssen nahe einer kleinen Werft das Schubboot die Anker werfen läßt. Mit Ölzeug gegen den starken Regen und das Spritzwasser geschützt, machen die Matrosen die Ankerwinden auf den vorderen Leichtern klar. Nicht lange, dann kommt über den Decklautsprecher das Kommando zum Ankerwerfen. Wie viele Lichter vor und hinter uns zeigen, kennt nicht nur Kapitän Vinokorow allein diesen guten Liegeplatz. Nur noch Wind und Regen mischen sich dann in das leichte Geräusch des Generators, der für

den nötigen Strom an Bord sorgt. Die schweren Schiffsdiesel dagegen sind stillgesetzt. Die Besatzungsmitglieder, von denen die Matrosen in Doppelkabinen, die anderen in Einzelkajüten gut untergebracht sind, suchen sehr bald ihr Bett auf, während Kapitän Vinokorow und sein Kollege Dreide erst noch eine Reihe von Eintragungen erledigen müssen. Dann gehen auch sie bald zu Bett. Außer den Ankerlaternen brennt jetzt kein Licht mehr an Bord.

„In Gottes Namen“...

Wenn es auch bei den Rheinschiffen nicht wie bei der Seefahrt am Morgen das „Reise-Reise“ zum Wecken gibt, so erklingt doch, wenn die Fahrt beginnt, dreimal ein einfacher und ein doppelter Schlag der Schiffsglocke; das heißt in der Sprache der Rheinschiffer: „In Gottes Namen“. Heute ist Sonntag, der 30. Oktober. Schon kurz nach 5 Uhr regt es sich an Bord. Um 6 Uhr sind die Winden bereits klagemacht und nicht lange danach die Anker hochgezogen. Am Tag zuvor hat das Schubschiff etwa 100 Kilometer geschafft. Bis zum Hafen Schwelgern sind es noch etwa einmal so viel — eine Strecke, die aber bei der

stärker werdenden Strömung nicht so schnell zu schaffen sein wird. Es ist zwar noch diesig, doch das ist nicht so schlimm wie Regen, der übrigens während der ganzen Nacht ununterbrochen niederging. Diese starken Niederschläge in der letzten Woche haben den Wasserstand des Rheins stark erhöht, was man auch hier auf der Waal — wie dieser Mündungsarm des Rheins in Holland bekanntlich heißt — merken kann. In diesem Jahr ist von einem sogenannten „Adventwasser“ auf dem Rhein, dessen geringer Wasserstand die Schifffahrt immer wieder behindert, nichts zu sehen. An vielen Stellen sind die Kribben überflutet. Das ist auch einem holländischen Schiff zum Verhängnis geworden, das wir kurz vor Nijmegen treffen. Mit hoch herausragendem Bug hat es sich auf einem Kribbenkopf festgefahren und liegt nun hilflos da. Als wir dann gegen neun Uhr Nijmegen selbst passieren, macht sich dort gerade ein starkes Schleppboot auf den Weg, den Havaristen wieder flott zu machen. Obwohl dieser 30. Oktober ein Sonntag ist, herrscht auf der Waal reger Betrieb. Denn auch sonntags ruht der Schiffsverkehr nicht. Es ist elf Uhr, als wir bei Kilometer 867 den eigentlichen Rhein erreichen, bevor er sich von hier aus auf die vielen Nebenläufe des Rheindeltas verteilt. Jetzt wird der entgegenkommende Verkehr dichter. Wir nähern uns dem Ruhrgebiet. Nach



Er will nur etwas verkaufen: Ein schwimmender Schlachterladen hat festgemacht — „Jan Peet 2“ ist auf dem „Nashorn“ wohlbekannt



zehn Kilometer Fahrt liegt an der Steuerbordseite bereits deutsches Bundesgebiet, während uns backbords holländisches Territorium noch bis kurz vor Emmerich begleitet. Im Rheinstrom passieren wir dann, fast unmittelbar an der deutsch-holländischen Grenze und deutlich durch Bojen angezeigt, ein Schiffswrack, das an das schlimmste Schiffsunglück auf dem Rhein erinnert — das ausgebrannte Fährschiff „Tina Scarlett“. Es hat sich quer zum Strom gelegt. Obwohl das Unglück sich vor fast vier Wochen ereignete, zieht die ausgebrannte „Tina Scarlett“ auch an diesem Sonntag noch viele Schaulustige an, die in dichten Gruppen auf dem Deich zusammenstehen.

Der Zoll an Bord

Unser Blick ist nun nach vorne in Richtung Emmerich gerichtet, wo zwischen den Schiffen die schnellen Boote der Paß- und Zollkontrollen eilig und doch gründlich alle in beiden Richtungen fahrenden Fahrzeuge abfertigen, ohne daß sie vor Anker gehen müssen. Auch im Steuerhaus des „Nashorn“ liegen sämtliche Pässe bereit, die wenig später von einem holländischen Beamten und seinem deutschen Kollegen gesichtet werden. Danach gibt es noch zweimal Besuch der Zollkontrolle auf dem Schubschiff.

Zunächst sind es die Holländer, dann legt das Motorboot „Pelikan“ bei und die deutschen Zöllner kommen an Bord. Ohne Beanstandung ist „Nashorn“ schnell abgefertigt.

Kurz nach 13 Uhr stampft das Schubschiff mit seinen tief liegenden Leichtern an diesem die-sigen grauen Tag an Emmerich vorbei. In schnel-ler Folge zu Tal fahrende Schiffe lassen lange Brecher über die vorderen Leichter jagen. Als wir am Nachmittag Rees passieren, belebt sich der Rhein besonders stark. Von einem Polizei-boot geleitet folgen in schneller Fahrt und wie auf eine Schnur gezogen die grauen Boote der Minensuch-Flottille der deutschen Bundesmarine. Ihr Besuch auf dem Rhein ist zu Ende. Auf den Brücken der Boote stehen die Soldaten und win-ken zu uns herüber.

Während sich um 17 Uhr an Backbordseite Bis-lich zeigt und an Steuerbord der Xantener Dom noch eben wahrnehmbar ist, beginnt das einzige Sonntagsvergnügen der Besatzung an Bord: Aus den Rundfunknachrichten kennt man bald die Fußballergebnisse des Tages, die recht lebhaft Diskussionen auslösen. Hamborn 07, für das man durchaus Sympathie hegt, hat heute gegen Herne überraschend gewonnen und seinen guten Mittelplatz in der Tabelle befestigt. Aber auch Anhänger anderer Vereine können sich über Siege ihrer Mannschaften freuen.

Alle diese Gespräche werden in der melodischen Mundart des Oberweseler Dialekts geführt.

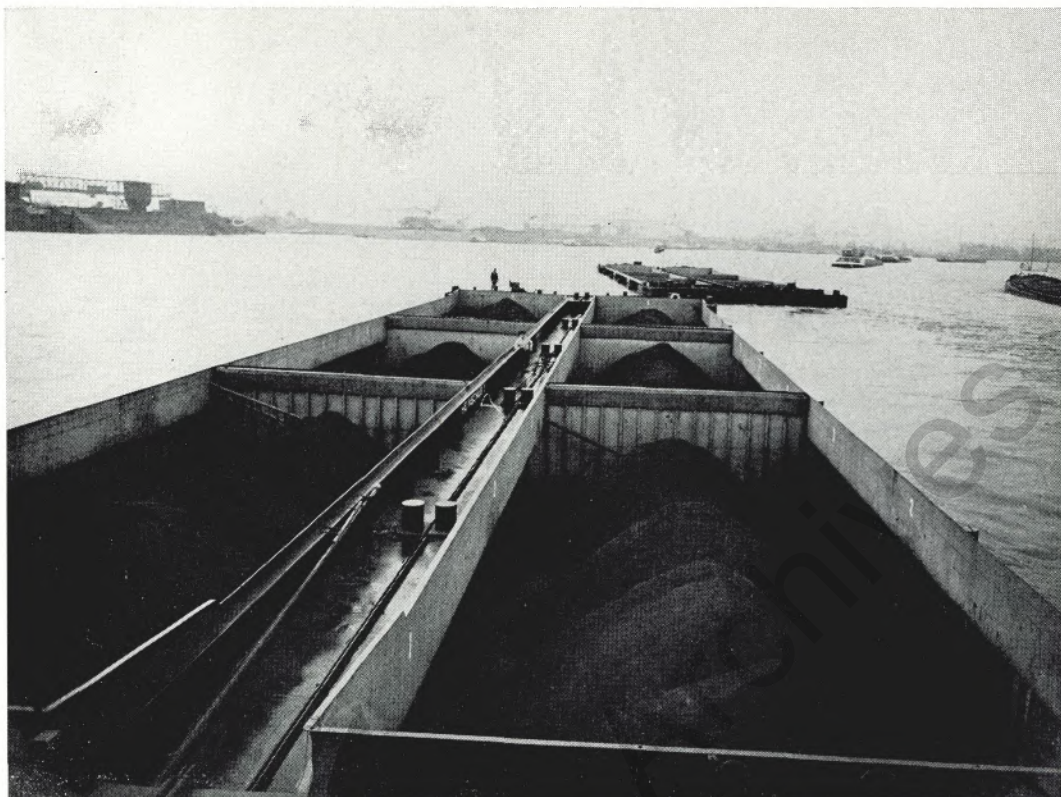


Die Flaggen sind gesetzt — Gleich werden die Anker auf den beiden Leichtern fallen

Auch Kapitän Vinokorow macht hierbei erstaun-licher Weise keine Ausnahme, obwohl seine El-tern aus Danzig stammen und er selbst dort auch geboren ist. Nach dem Kriege kam er 1948 in den Westen. Seit dieser Zeit fährt er bei der Reederei „Raab Karcher“. Seine Frau holte er sich aus Nierstein; sie wohnt mit den Kindern an Land in Ruhrort. Er selbst ist annähernd zum Rheinländer geworden.

Letzte Nacht an Bord

Als das Lichtermeer von Wesel näherkommt, könnte man fast glauben, die Milchstraße aus nicht allzu großer Entfernung zu betrachten. Aber noch näher stehen uns die Positionslampen des französischen Schubbootes „Breton“, das wir überholen. Dieser aus älteren umgebauten Schiffen zusammengestellten Schubeinheit be-gegnet wir damit zum dritten Mal innerhalb der letzten 24 Stunden. Das Schiff fährt lang-samer als das deutsche „Nashorn“, mit Hilfe seiner Radaranlage aber auch nachts. Am Sams-tag hatten wir die Franzosen in Fahrt, in der Nacht zum Sonntag sie uns am Liegeplatz über-holt. Im Vorbeifahren streifen die Franzosen mit ihren Suchscheinwerfern kurz die vorderen



Vor Schwelgern: Die beiden vorderen Leichter sind im Strom bei Orsoy verankert, die zwei anderen schiebt das „Nashorn“ als erste in das Hafenbecken

Leichter des „Nashorn“. Dann haben wir sie erneut hinter uns.

Mit uns fahren trotz der immer stärker werden-den Dunkelheit noch eine ganze Anzahl von Schiffen stromauf. Die Rheinbrücke von Wesel passieren wir gegen 19 Uhr. Noch eine Stunde Fahrtmöglichkeit liegt hier vor uns. Kurz vor Ork suchen auch wir dann einen Ankerplatz für die letzte Nacht der Fahrt von Rotterdam nach Schwelgern.

An diesem 31. Oktober beginnt morgens um 6 Uhr der Endspurt zum Hafen Schwelgern. Schon in aller Frühe spricht Kapitän Vinokorow über den Rheinfunk mit der Reederei in Duis-burg. Denn für die nächste Reise müssen Trink-wasser, Treibstoff und Reinigungsmittel über-nommen werden. Dank des Funksprechgeräts lassen sich diese Gespräche schnell abwickeln. Zum Schluß noch ein paar freundliche Worte, dann meldet sich „DA 5002“ — das ist das Ruf-zeichen des Schubbootes „Nashorn“ — wieder bei der Rheinfunkstelle ab.

So wie dem Seemann bei der Heimkehr nach Hamburg der „Michel“ als erster einen stum-men Gruß entgegenschickt, so ist es in Duis-burg die Industriekulisse der ATH. Zunächst nur schemenhaft aus der Ferne wahrzunehmen, nimmt das Bild bald klare Formen an. Kurz vor 10 Uhr sind die Hochofenanlagen und das SM-Werk II unserer Hütte, überragt von dem Gaso-meter an der Franz-Lenze-Straße, deutlich zu er-kennen.

Um 10.30 Uhr laufen wir in den Hafen Schwel-gern ein. Insgesamt 210 Kilometer hat das „Nas-horn“ vom Hafen Botlek in Rotterdam bis Ham-born zurückgelegt.

Bevor ich das Schubboot verlasse, fällt mein Blick auf einen Wandteller. Ihn zielt ein Spruch, den wohl alle diese Männer, die auf dem Rhein eine wichtige Aufgabe für die ATH er-füllen, beherzigen:

„Wohl dem, der's Beste nicht verlor
im Kampf des Lebens: den Humor!“

Schubeinheit „Nashorn“ im Werkschafen Schwelgern der ATH



HOCHHAUS

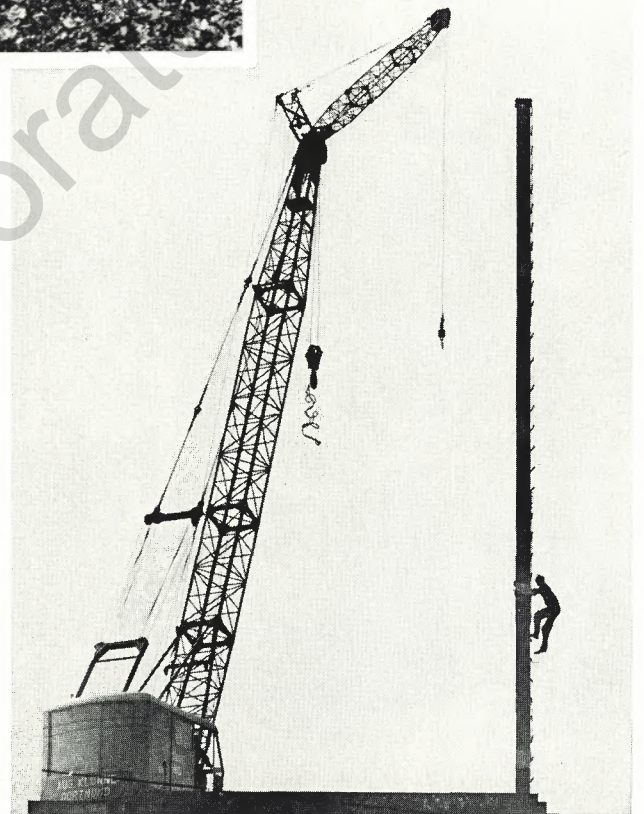
für ATH-Hauptverwaltung

fast rohbaufertig



ZU DEN BILDERN:

Die Bilder dieser beiden Seiten geben einen Überblick über die Montage-Arbeiten am Hochhaus (dessen Bauzustand Ende November das obere Bild der nächsten Seite zeigt) sowie am ersten Flachbau. Oben links: Auf dieser Tele-Aufnahme sieht man den Flachbau (im Vordergrund), rechts die ersten Geschosse des Hochhauses vor der Kulisse der Hütte. Bei der Montage selbst wurden an die Männer der Baukolonnen hohe Anforderungen gestellt. Das Bild rechts zeigt, wie schwindelfrei und sehr klettersicher sie sein müssen. Der Autokran (siehe auf der nächsten Seite unten rechts) wuchs mit den einzelnen „Schüssen“ des Hauses bis fast auf die oberste Ebene. Einen Einblick in die Konstruktion vermittelt das Bild links; im Vordergrund lagern Stahl-Deckenelemente aus Dreistern-Blech unserer Bandverzinkungsanlage, in der Konstruktion selbst sieht man sie bereits in einigen Geschossen eingebaut. Auch der Vorstand besichtigte während der Montagearbeiten die Baustelle und sah (unten rechts) nach dem Rechten. Auf der Baustelle diskutierte er mit dem Architekten Professor Weber (zweiter von links) Fragen der Ausgestaltung. Auch die künftigen Bewohner des Hochhauses riskierten einen Blick durch ein Astloch des Bauzauns. Die Montage der Geschosse sechs bis zehn zeigt das Bild auf der nächsten Seite links unten.

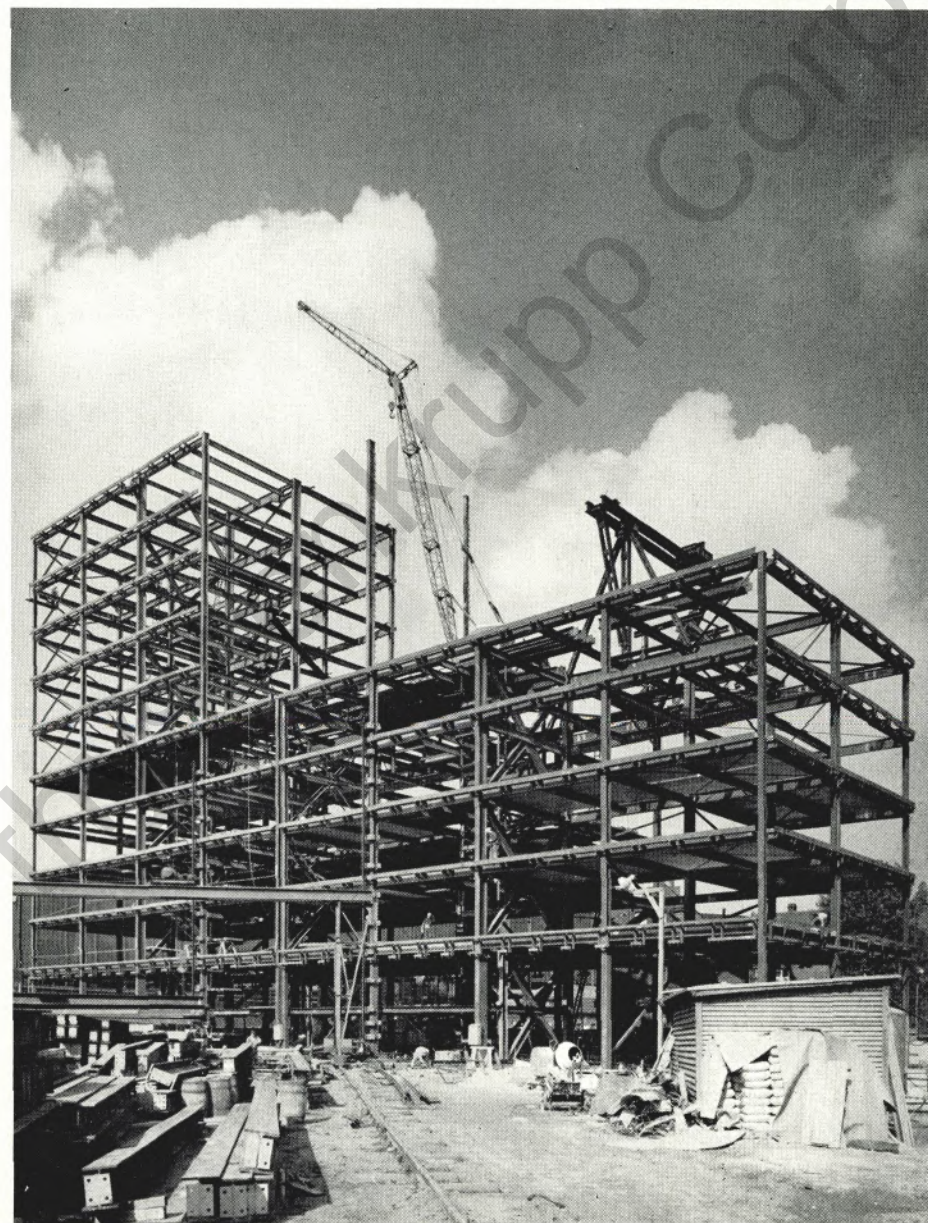
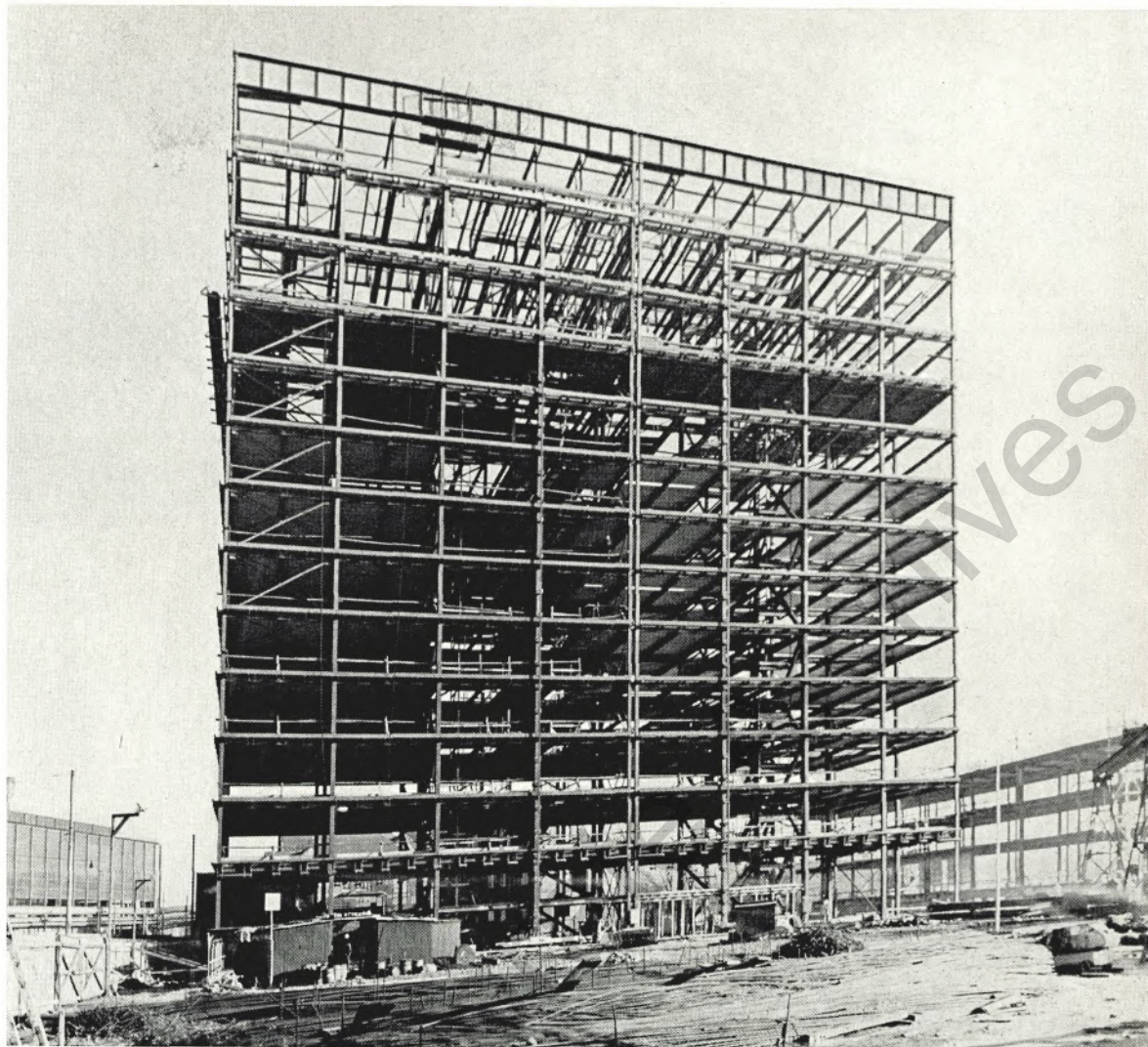


Der erste Bauabschnitt der neuen Hauptverwaltung der ATH, der das dreizehngeschossige Hochhaus und einen dreigeschossigen Flachbau umfaßt, ist Ende November mit der Montage des letzten Hochhausgeschosses fast rohbaufertig geworden. In nur vier Monaten konnte die gesamte Stahlkonstruktion montiert werden, so daß jetzt mit dem Ausbau begonnen wird.

Die Montage der dreizehn Geschosse des Hochhauses, deren Stahlkonstruktion ein Gewicht von etwa 1700 Tonnen besitzt, erfolgte unter Verwendung eines Autokranes in drei Schüssen. Die erste Stütze wurde am 22. Juli gezogen, und nach Montage der letzten Konstruktionsteile der Dachdecke in 52 Meter Höhe stand der mit nach oben gestiegene Autokran am 26. November wieder glücklich auf der Erde. Vom Ablauf der Montage und der schwierigen Arbeit der Monteure in luftiger Höhe geben die Bilder einige Beispiele.

Sie berichten auch über den Baufortschritt an dem ersten der drei geplanten Flachbauten. Dieser Bau zeigt sich — wie die zwei folgenden — von der Kaiser-Wilhelm-Straße her dreigeschossig und auf der Seite des Beeckbaches viergeschossig. Der erste Flachbau nimmt im Tiefgeschoß die Küche und im Erdgeschoß einen großen Speiseraum auf; außerdem besitzt er zwei Büroggeschosse. Zur Aufnahme technischer Einrichtungen und der vielen Versorgungsleitungen mußte er wie das Hochhaus einen zusätzlichen Keller (Rohrkeller) erhalten, der ebenso wie das Kellergeschoß in Stahlbeton ausgeführt wurde. Zwischen dem Hochhaus und dem Flachbau wird in Höhe des ersten Obergeschosses ein Verbindungsgang hergestellt, dessen Montage in Kürze beendet sein wird.

Die Stahlbaumontage des Hochhauses und des Flachbaues konnte bereits vorbereitet und in Angriff genommen werden, be-



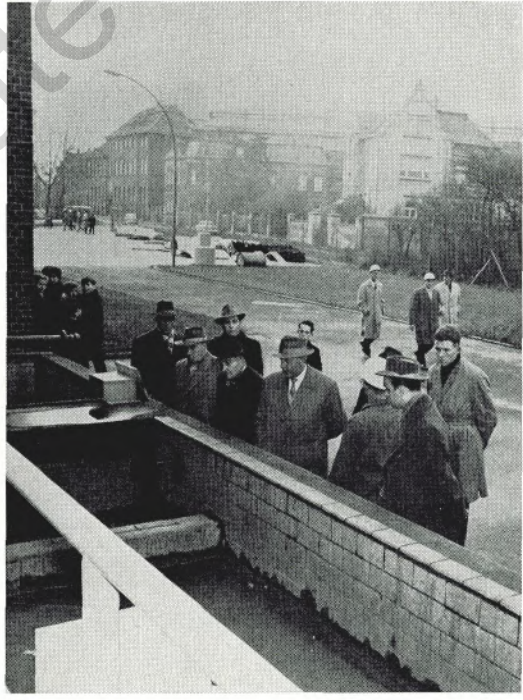
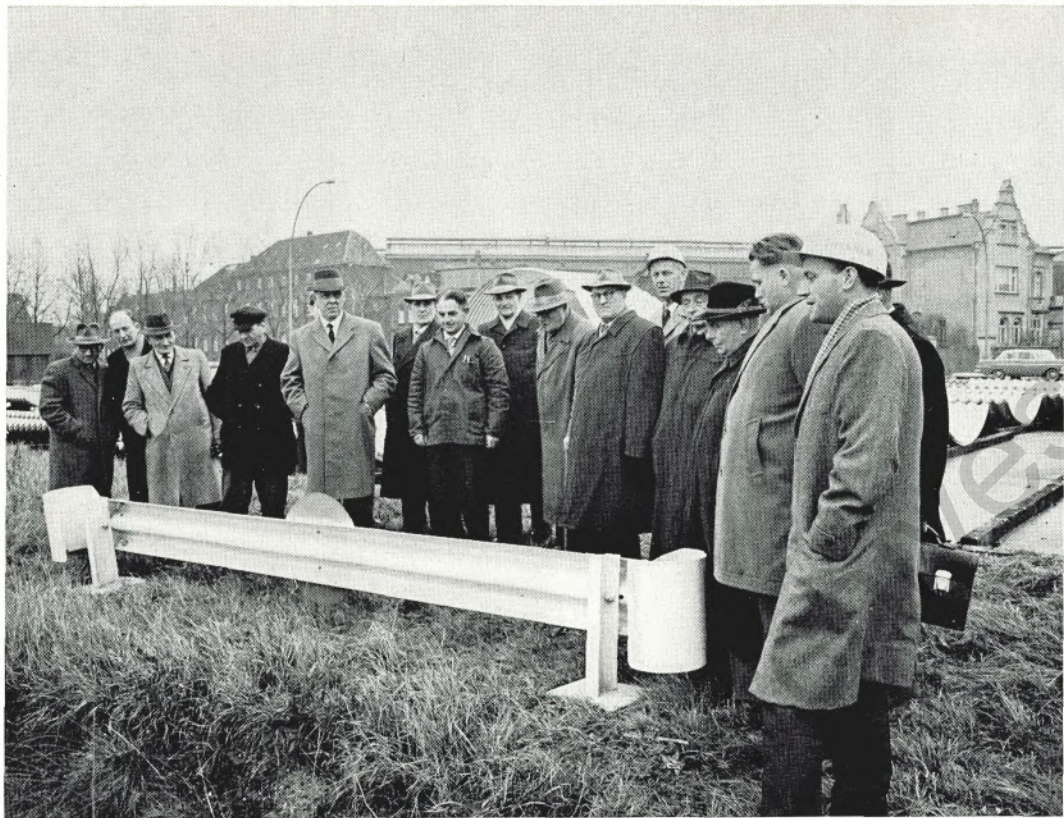
vor alle ergänzenden Stahlbeton-Bauteile unter Terrainhöhe, wie die Licht- und Rohrkanäle sowie der Versorgungsbau zwischen Hochhaus und Flachbau, fertiggestellt waren.

Schon während das Hochhaus in die Höhe wuchs, wurde mit dem Einbau seiner Stahldecken begonnen. Es handelt sich um Deckenelemente, die aus verzinkten Dreistern-Blechen aus der Produktion unserer Verzinkungsanlage gefertigt wurden und hier erstmals bei einem Bau in Deutschland benutzt werden.



„Offene Tür“ bei Armco-Thyssen

Die Armco-Thyssen Breitband-Verarbeitung GmbH in Dinslaken, ein gemeinsame Tochtergesellschaft der ATH und der Armco International Corp. (Middletown), veranstaltete am 19. November, für die gesamte Bevölkerung Dinslakens sowie für die Angehörigen der Belegschaftsmitglieder einen „Tag der offenen Tür“. Das Werk war damit das erste Unternehmen des Kreises, das allen Bürgern Gelegenheit gab, seine Einrichtungen kennenzulernen. Das rege Interesse zeigte, daß der Gedanke richtig war: Unter den Besuchern befanden sich Männer und Frauen aus allen Kreisen der Bevölkerung, nicht zuletzt zahlreiche Rentner, die früher auf dem demontierten Breitbandwerk gearbeitet hatten. Über dreihundert Besucher hörten mit großem Interesse den Erklärungen zu, die Geschäftsführer Dr. Hannesen sowie seine Mitarbeiter aus Verwaltung und Betrieb beim Rundgang gaben. Vom Betriebsleiter bis zum letzten Hilfsarbeiter machte jedes Belegschaftsmitglied mit, um den Angehörigen und den fremden Besuchern ihr Werk näherzubringen.



**GROSSER ERFOLG MIT
FRANZÖSISCHER SCHAUSPIELTRUPPE**

Der Hamborner Kulturring hatte mit dem Gastspiel einer französischen Schauspieltruppe, der Compagnie Sophie Laurence, einen ungewöhnlich großen Erfolg. Das Pariser Theater brachte Paul Claudels Drama „L'Echange“ (Der Tausch) in französischer Sprache. Die Aula des Elly-Heuss-Knapp-Gymnasiums war gut besetzt mit einem sehr interessierten Publikum, das von Oberstudiendirektor Gosselaar vom Steinbart-Gymnasium begrüßt wurde. André Boucher, der Direktor des Centre Culturel Francaise in Essen, schickte der Aufführung einige einleitende Worte voraus.

Die Duisburger Presse feierte den Abend als ein echtes Theaterereignis. Der „General-Anzeiger“ schrieb: „Was die Compagnie Sophie Laurence bot, war nicht mehr und nicht weniger als eine Haupt- und Staatsaktion, die von rechts wegen auf die Bühne des Duisburger Stadttheaters gehört hätte.“ Auch die „Rheinische Post“ unterstrich bezeichnend den Abend als ein kulturelles Ereignis. In der „Westdeutschen Allgemeinen“ hieß es, daß sich der Aufführung „kein Staatstheater, geschweige denn ein Stadttheater hätte zu schämen brauchen... Insgesamt ein grandioser Abend, für den das Publikum herzlichen Dank spendete“.

Erster Gemeinschaftsabend der Rubbert-Siedlung

Die Wohngemeinschaft Rubbert-Siedlung veranstaltete am 26. November im Schützenhaus Klapheck ihr erstes Siedlerfest, das letzte derartige Fest dieses Jahres.

In der Rubbert-Siedlung, die bis auf zwölf Wohnungen fertiggestellt ist, haben 264 Familien von Belegschaftsmitgliedern ein neues Heim gefunden. Diese Hüttenmänner und ihre Ehefrauen belebten den festlichen Saal, um für ein paar Stunden dem Alltag den Rücken zu kehren. Mit ihnen erlebte eine ganze Reihe von Gästen, die vom Vorsitzenden der Wohngemeinschaft Friedhelm Jakobs herzlich begrüßt wurden, den geselligen Abend. Er sei überzeugt, so sagte er dabei, daß der Abend die nachbarlichen Beziehungen untereinander noch mehr vertiefen werde.

Den musikalischen Teil des Festes, zu dem der Walzer „Geschichten aus dem Wiener Wald“ das Startzeichen gab, bestritt die altbewährte Kapelle Josef Bujok. Gesangsolist brachte Bariton Reuter (Betriebskrankenkasse). Für den Witz und den Humor war Heinz Stock von der Betriebswirtschaft unserer Hütte der rechte Mann auf dem Podium. Diesmal präsentierte er als Zirkusdirektor viele Tierchen — eine Schau, die

wieder einmal die Lachmuskeln strapazierte. Daß man aber selbst nicht untätig an diesem Abend war, zeigten der Tanz, der alle bis nach Mitternacht in fröhlicher Runde vereinte.

Spendet für Friedland!

Aus Mitteldeutschland kommen wöchentlich rund 5000 Flüchtlinge in die Bundesrepublik, unter ihnen zahlreiche Jugendliche. Alle Flüchtlinge besitzen praktisch nur das, was sie auf dem Leibe haben. Ihnen allen will die Friedlandhilfe helfen. Alle Spenden, die steuerabzugsfähig sind, gehen über die karitativen Verbände den Flüchtlingen unmittelbar zu. Besonders erwünscht ist — neben Geld zum Ankauf neuer Bekleidung — gut erhaltene Männerbekleidung.

Geldspenden werden erbeten an: Friedlandhilfe e. V., Postscheckkonto Köln Nr. 1165.

Sachspenden an: Friedlandhilfe e. V., (20b) Friedland/Leine, Lager.

Die ATH hat — gleichzeitig für ihre Tochtergesellschaft — der Friedlandhilfe auch diesmal wieder anlässlich des Weihnachtsfestes eine größere Spende zukommen lassen.

ST. VEITER TAGEBUCH

Seit einer Reihe von Jahren verschickt die ATH verdiente Mitarbeiter zur Erholung nach St. Veit ins Salzburger Land. Die Männer, die für vierzehn Tage die Reise nach Österreich antreten, kommen aus allen Betrieben und aus der Verwaltung der Hütte. Stahlwerker stehen neben Schlossern, Walzwerker neben Angestellten, Mitarbeiter aus der Steinfabrik neben denen der Kraft- und Gaszentrale. Die Werkzeitung hat in den letzten Jahren schon mehrfach über St. Veit, die Landschaft des Pongaus sowie seine Menschen berichten können — nicht zuletzt über den Besuch, den eine Reihe von Vertretern der Gemeinde St. Veit mit unserem Pensionswirt Schandlbauer der ATH im Vorjahr auf Einladung des Arbeitsdirektors machen konnte. Heute nun soll einer der Urlauber selbst sprechen. Er soll berichten, was er in Österreich erlebte. Das St. Veiter Tagebuch, das Feuerwehrmann Alfred Franz der Werkzeitung zur Verfügung stellte und aus dem wir einige Auszüge veröffentlichten, ist seiner Natur nach eine ganz persönliche Aussage über seine Erlebnisse in St. Veit.

An einem späten Nachmittag im Juli treffen sich Teilnehmer einer Österreich-Ferienfahrt, die ihnen als Geschenk von der Thyssenhütte verschrieben ist, in der Vorhalle des Duisburger Hauptbahnhofes.

Man schaut sich um, sieht in bekannte Gesichter, ohne den Namen zu wissen, immerhin jedoch: dieser Mann mit der Sommersportmütze ist in der Kabelwerkstatt, der im hellen Straßenanzug in der Stoffwirtschaft und jener Schlosser im Zentralkesselhaus.

Auf jeder roten Fahrkarte, die mit den Liegeplatzkarten des „Alpen-See-Express“ und Gutscheinen in ein kleines Mäppchen übersichtlich verpackt ist steht das gleiche Ziel: „Duisburg—Salzburg“, Wagen Nr. 32.

Düsseldorf—Köln—Bonn... Die Städte am Rhein liegen in milder Lethargie des Regens — zusammengestellte Gartentische und Stühle. Gegen 22 Uhr sind wir in Frankfurt. Dann geht es in die Nacht hinaus. Der versierte Mann aus der Stoffwirtschaft richtet die Liegen im Abteil und prüft mit einiger Erfahrung die Halteklauen, auf denen die Klappbetten aufliegen. Wir schlafen: eine Dame und vier Männer.

Am andern Morgen, nachdem er seine Toilette im Waschraum beendet hat, sagt ein Mann, der länger als 40 Jahre auf der ATH beschäftigt ist, daß seine bisher längste Reise von Hamborn nach Essen gewesen sei. Und nun? Wir freuen uns mit ihm.

Der Morgen ist freundlich. Grüne Wiesen mit den hohen Stengeln weißdoldiger wilder Möhren und Margeritenblüten um und um. Eschenbäume und Birken und schlanke Fichten. Breit, massig bestimmen die Berge im Hintergrund die Landschaft. Wie bärtige Rübezahle muten die einheitlich aufgestellten Heuhaufen an. Spitz wie Nadeln stechen die Kirchtürme in den Himmel.



Landschaft bei St. Veit mit Blick auf Schloß Scherenberg. Fünfzig katholische Vincenz-Schwestern sorgen sich hier um 160 körperlich und geistig sieche Menschen — eine Stätte der Nächstenliebe, die der Besucher nachdenklich und mit stiller Anerkennung verläßt

6.30 Uhr: Traunstein, dann Salzburg mit der Paßkontrolle. Rote Geranien leuchten in den Blumenkästen der Balkone. Entgegen der Fahrtrichtung fließt die Salzach zwischen saftigen Wiesen mit gelben Butterblumen, Klee, Ampfer und Königskerzen.

Die Fahrt geht weiter. Wir sehen Schneeflocken auf den grauen Steinbergen, Schneeflocken, die aus der Ferne wie Rheinsand aussehen.

Schließlich sind wir in Schwarzach-St.Veit, der Endstation unserer Fahrt. Wir steigen mit den Koffern aus. Auf dem grünen Berg liegt St. Veit. Dreimal muß der VW-Bus des Schandlbauern herunter- und hinauffahren, bis 18 Duisburger in seiner Sonnenhof-Pension sind. Abends bereits weiß jeder, wo die Post, das Gemeindeamt, der Marktplatz ist.

Frau Jahnka

Auf einer Anhöhe steht die Kirche. Nach dem Abendessen gehe ich über den Ort hinein. Der Küster kommt vom Läuten zurück. Ich sehe die Orgel und frage den jungen Mann nach dem Organisten. „Unsere Orgel wird von Frau Jahnka gespielt, einer studierten Musikerin. Sie würde sich bestimmt freuen, mit einem Feriengast zu musizieren“, sagt er zu mir. Wir gehen über einen bedachten Holzgang, der — ähnlich einem Kreuzgang — Kirche und Pfarrhaus miteinander verbindet. Nach einer Minute stehe ich im Zimmer der gar nicht so überraschten Organistin. „Gerne“, sagt sie, und dann höre ich auf der Orgelkassette einen jungen schönen Operntenor, der mit musikalischen Frauen und jungen Männern St. Veits Mozart singt. Es wird nicht lange herumgeprobt, sondern lebendig draufzu musiziert. Dazwischen singe ich den „Sarastro“ aus der Zauberflöte und Schuberts „Im Abendrot“. Das „Ave verum“ erklingt im kleinen Chor, und ich bin erstaunt über die Musikalität der

St. Veiter. „Aber, wieso denn?“ frage ich mich selbst, „es sind doch Österreicher, und Salzburg ist auch nur 68 Kilometer entfernt!“

„Ja, Sie dürfen wiederkommen, wenn Sie mögen“, sagt Frau Jahnka zu mir, und ich bin hocherfreut, die Bekanntschaft der weißhaarigen Dame gemacht zu haben.

Der Schandlbauer

Hans heißt er mit Vornamen, ist 40 Jahre alt, trägt kurze Lederhosen und ein Jägerherz in seiner Brust. Seine Augen leuchten, wenn er von den Gamsen spricht, von den Murmeltieren und seinen Hund hinter den Ohren kraut, einen der schmiedeeisernen, gefüllten Weinheber von Tisch zu Tisch trägt und — so merkwürdig es sich ausnimmt — wenn er das Lied von der „Rüdesheimer Drosselgass“ hört.

Wir reichen uns lachend die Hände, als ich ihm seine Erlebnisse des letzten Krieges vor Leninograd bestätigen konnte. Er ist vom Gebirge geprägt und diente in einer Gebirgsjäger-Einheit. Unsere Erinnerungen gingen dabei nach Komolowo, Tossno, Krasnowardeisk und Mga. Aber: „Wir sind noch einmal davongekommen.“

Seinen Kleinbus fährt er zügig bis zum Großglockner hinauf, während die Fremden mit kochenden Maschinen unterwegs pausieren müssen. Hinunter bleiben die Bremsen unbenutzt.

Mit einem „Hinaus!“ befiehlt er seinem Hund den Speisesaal zu verlassen und fragt die Gäste: „Na hots geschmeckt?“ Mit seiner hohen braunen Stirn treibt er selber Spott und fühlte sich auch keineswegs angesprochen beim Liede vom Jüngling mit einstockigem Haar; denn der es sang, ist beileibe noch ärmer daran.

Das Haus des Schandlbauern ruht auf seinen stämmigen Beinen und in den flinken Händen seiner Frau. Nur abends sieht man sie manchmal



Gäste von St. Veit waren alle diese Belegschaftsmitglieder der ATH, die — zum Teil auch auf eigene Kosten mit ihren Frauen — Wochen echter Erholung hier verleben konnten

für kurze Zeit im Gästeraum. Sie kocht und schmort den ganzen lieben Tag. Und wenn die Gäste auf das Nachtsch-Obst auf weißem Porzellanteller schauen, schmecken die Pfirsiche noch einmal so gut, weil sie so appetitlich auf einem grünen Pfirsichblatt serviert sind. Über dem breiten Eingang zum neuen Speiseraum beim Schandelwirt steht das Wort: „Das Alte erhalten — das Neue gestalten“.

„Gut Ding will Weile haben“ sagte der Schandelbauer zwar bei der Abschiedsfeier, als einer der zwei Musiker erst um 23 Uhr eintraf, während ein Thyssen-Mann zur Zither die Gitarre spielte. Dennoch vermag dieses geflügelte Wort ihn selbst und persönlich zu charakterisieren; denn er hat noch jahrelang an der Sicherung seiner Existenz ernstlich zu bauen.

In Schwarzach

Wenn man — statt der Straße nach — einen Wiesenweg hinunter nach Schwarzach geht, läuft man etwa zehn Minuten, hinauf immerhin doppelt so lange.

Ich weiß nicht mehr, ob der Baum auf dem ersten Berg eine Esche, Linde oder ein Ahorn, vielleicht gar keines von den dreien ist, aber an jener Wegeeinbiegung, wo er steht, ist eine Holzbank



Nach heftigen Regenfällen steigt die Salzach in Schwarzach stark an. Aber auch bei normalem Wasserstand schäumt sie mächtig gegen die Brückenpfeiler

aufgestellt. Von ihr aus blickt man auf Schwarzach. Gesessen habe ich dort niemals, jedoch immer Obacht geben müssen, daß ich mir dort nicht den Fuß vertrat an den Steinen und Knorren.

So unwesentlich das ist, so deutlich hat sich das aber mir eingepreßt, wie auch das Bild vom roten Klatschmohn am Gartenzaun des Kiesweges. Die blonde Frau des Gemeindevirtes geht mit einer anderen Einheimischen auf der Fahrstraße vor mir her. Aber ich bin, da ich wieder ein Stück Wegs abschneide, eher an der Schwarzacher Kirche.

In der Drogerie frage ich nach meinen Fotos. Dann schlendere ich am Brunnen vorbei zur Salzachbrücke.

Ein Schutzmann schreibt mit freundlichem Lächeln einen offensichtlich betrunkenen Mopedfahrer auf. Der Mann sitzt gemütlich, wie auf einer sonnigen Wiese auf dem Bürgersteig. Mit der einen Hand führt der Polizist dann das Moped und mit der anderen den Weinseligen.

In einer „Trafik“ kaufe ich eine Virginiazigarre, zünde sie nach erhaltener Instruktion der Verkäuferin an und nehme gleich eine Schachtel Zündhölzer dazu. Als ich die Türklinke in der Hand habe, sagt die Frauenstimme: „Nun sehen Sie aus wie ein richtiger Österreicher.“

Die Salzach rauscht, und an den Holzpfählern schäumt und spritzt das Wasser.

Auf dem Heimweg gehe ich über den gepflegten Friedhof mit einer schönen Kapelle und guten Kruzifixen.

Unter einem Apfelbaum

Wissen Sie den Unterschied zwischen einem Ausblick auf den 12 Kilometer langen und 4 Kilometer breiten Großglockner-Gletscher und den Einblicken in sich selbst während einer sonigen Vormittagsstunde unter den Zweigen eines Apfelbaumes? Der Ausblick auf diesen Gletscher nimmt einem die Luft zum Atmen, man wird stumm. Der Apfelbaum aber flüstert ins hellhörige Herz; man findet Beziehung zu ihm.

Dicht über meinem Kopfe greife ich nach einem grünen Zweig und betaste einen Apfel. Die Blätter bewegen sich im leichten Wind. In der Frühe schon hat die Spinne hoch oben an eine Zweigabel ihr Nest gewoben. Sie will ja leben.

Die Luft trägt das Singen einer Säge hierher. Sie schneidet Holz für den Winter. Die tönende Stille liegt aber wohligh in der Vormittagssonne. Verspätete Löwenzahnblumen blühen gelb auf der Wiese mit weißem und rotem Klee. Neben den Gänseblümchen stehen blaue Glocken im Grase. Ein Vogel singt nur einen Takt seiner Melodie, bewegt den Zweig, auf dem er sitzt und fliegt schon wieder weg vom Baum. Schmetterlinge taumeln durch die warme Luft und fallen gaukelnd auf irgendetwas im angrenzenden Garten.

Unweit baut ein St. Veiter sein Haus. Die Mischmaschine knirscht kieseligen Sand, man hört das Schürfen der Schuppen.

Die Berge sind weit weg. Es bleibt schönes Wetter heute. Die Sonne malt Schattenflecke durch die Zweige auf meinen grünen Liegeplatz. Ich denke minutenlang an nichts mehr und wundere mich auch nicht, daß so etwas sein kann. Der Zweig, der meinem Gesicht am nächsten ist, schaukelt ein wenig, als wolle er mich einschlafen lassen.

Innsbruck, ich muß dich lassen...

Wenn ich bei der wahrheitsgetreuen Schilderung von Ferienerlebnissen bleiben soll, möchte ich

den eigentlichen Grund meiner Reise nach Innsbruck auch nicht verschweigen. Als Kind schon machte das Lied „Innsbruck, ich muß dich lassen“ — das Lied mit seiner getragenen Melodie und auch elegischen Text — starken Eindruck auf mich, so daß es auch noch später zu meinen liebsten Volksliedern gehörte.

In ganz Innsbruck aber konnte ich in jeder Buchhandlung zwar eine Ansichtskarte mit dem Lied „Vom schönen Innsbruck“ erhalten, aber nicht mein Lied „Innsbruck, ich muß dich lassen“. Es soll deshalb nicht zu kaufen sein, weil angeblich nur deutsche Verlage „im Reich“ wegen des deutschen Textdichters das Verkaufsrecht besitzen.

Im Kaiserjäger-Museum, vor dem alte Geschütze dekorativ aufgestellt sind, sehe ich die Andreas-Hofer-Galerie und Bilder aus dem Weltkrieg 1914/18. Trotz würdevoller Betrachtung amüsiert mich, daß neben einer Beutesammlung russischer Hieb-, Stich- und Schußwaffen ein moderner Handfeuerlöscher angebracht ist. Von dieser Type sind übrigens in den Betrieben der ATH genau 747 Stück vorhanden. Diese Angabe ist deshalb nicht ohne Gewähr, weil sie in mein persönliches Aufgabengebiet gehört, wenn ich nicht eben gerade in Innsbruck bin. Schmunzelnd fotografiere ich die Feuerwaffen mit dem vorsorglich dazugehängten Feuerlöscher.

Was mich in den meisten Kirchen Österreichs recht eigenartig berührt, sind die schriftlichen Hinweise an den Besucher. In einer Innsbrucker Kirche lese ich über einem Schriftkasten: „Sei bitte ehrlich im Gotteshaus. Es wird gebeten, etwas weniger zu stehlen.“

Erinnerungen in Salzburg

Daß mir in Salzburg der Besuch der Festspiele und auch des „Jedermann“ auf dem Domplatz versagt sein würde, hatte ich mir schon in Hamburg denken können. Und doch fuhr ich zweimal von St. Veit in die Festspielstadt.

Ich traf fast gleichzeitig mit dem Österreichischen Bundespräsidenten Dr. Schärff, der zur Eröffnung der Festspiele kam, am Bahnhof ein. Eine Kompanie des Jägerregimentes, in weißen Handschuhen, paradierte.

Die Schubert-Messe im Dom hat bereits begonnen. Auf der Empore singt eine Sopranistin, die an Irmgard Seefried denken läßt. Wunderschöne Frauenstimmen auch im Chor. Domkapellmeister Professor Messner dirigiert Chor und Orchester. Die Orgel spielt Professor Sauer. Das sind Namen von Weltruf.

Das Glocken-Café, den Peterskeller, Café Winkler und die Feste Hohensalzburg auf dem Berg kenne ich schon aus dem Jahre 1958 und möchte nun endlich einmal mit einem Fiaker durch die Stadt fahren. 60 Schilling oder 10,— DM kostet eine solche Fahrt. Wenn man solange wartet, bis man als vierter Fahrgast mitfahren kann, sind's nur 2,50 DM.

Die mit einer Decke geschützten Klepper fressen ihren Festspielhafer aus den umgehängten Segeltuch-Futterbeuteln und blasen hinein. Wenn die Nachfrage nicht so stark ist, laufen sie gemächlich durch die Straßen; wenn das Geschäft blüht, klappern die Hufe geschwinder über das Pflaster von Salzburg. Ich warte vergebens auf

Eine Stätte der Ruhe ist der Friedhof von Schwarzach mit schönen Marterln und gepflegten Gräbern



meinen günstigen Augenblick und vertröste mich wieder auf ein andermal.

Das andere Mal war einige Tage später. In der Getreidegasse liegt das alte Geburtshaus Mozarts, auf der anderen Seite der Salzach das Mozarteum, das ich besichtigen will. Bis zum Beginn der Führung habe ich noch eine halbe Stunde Zeit. Aus einem Raum höre ich ein wüstes Durcheinander von Instrumententönen: Geigen, Fagotte, Bratschen und was sonst noch zu einem Symphonie-Orchester gehört. Die Tür steht offen. Ich gehe hinein. Ein Maestro gibt einem jungen Manne — es sind alles junge Menschen zwischen zwanzig bis fünfundzwanzig Jahren, die hier musizieren — den Dirigentenstab in die Hand. Auf dem Notenständer sehe ich, was geprobt wird: Symphonie Nr. 39 von W. A. Mozart.

Es ist eine Freude, einer solchen Probe zuhören zu können. Als ich mich leise aus dem Saal mache, lese ich an der Außendoppeltür: „Dirigentenklasse. Orchesterprobe. Eintritt verboten. Bitte nicht stören!“ Nun ja, die Tür stand ja sperrangelweit offen, und beim Eintritt konnte ich das nicht gesehen haben.

Noch fünf Minuten, dann beginnt die Führung durch das Mozarteum. Die Gänge schlendere ich entlang und lese die Türschilder. An der weißen Tür eines Studios steht „Calfopolilo — Gleittenberg“.

Ich starre auf das Schild im schwarzen Rahmen. Ein 17 Jahre altes Erlebnis läuft wie ein Film vor meinen Augen ab. 1943 mußte ich eine Gesangsprüfung vor dem Reichssender Riga ablegen. Mein General hatte das so befohlen. Mit diesem Ergebnis kam ich von Rußland nach Berlin und hatte neben dem Stipendium ein Empfehlungsschreiben in meiner Meldekartentasche an Professor Glettenberg. Es stammt von einer seiner Bekannten, die Schülerin bei ihm gewesen war.

Was soll ich erzählen wie es weiter ging! Da stehe ich nun vor dem Studio des berühmten Gesangspädagogen im Salzburger Mozarteum. Ich öffne die erste Tür und dann einen Spalt eine zweite und höre einen Bassisten „In diesen heiligen Hallen“ singen.

Eine jüngere Dame, die aus dem Studio heraustritt, frage ich nach Prof. Glettenberg. „Aber eine halbe Stunde müssen Sie bitte warten“, sagt sie; „denn Herr Professor hat noch eine Dame zu unterrichten.“

Meine innere Bewegung läßt nicht nach, obwohl ich mich jetzt nicht mehr über die Triolen in der Musik, sondern über Kapriolen unterhalten möchte — Kapriolen des Lebens.

Die Besuchergruppe sammelt sich bereits in der Halle. Ich fotografiere das Schild an der Studiotür, will mir einige Notizen machen und finde auf einem Blatt darin dies Wort von Boris



Auf dem Dorfplatz von St. Veit sitzt man im Sommer zum Schoppen vor der Tür der Gasthöfe

Pasternak: „Das Leben weicht nur wenige in das ein, was es mit ihnen vorhat.“

Ich schüttelte meinen Kopf über das Fünf-Minuten-Erlebnis und das, was seit einem halben Jahr in meinem Notizbuch steht. Ein paar Herzschnitte lang lausche ich noch und höre Koloraturen eines hohen Soprans — dann eile ich der Besuchergruppe mit der Führung nach.

Der große Kammermusiksaal hält etwas Besonderes bereit: Professor Sauer spielt für uns zehn Minuten lang in sanftem Piano und brausendem Fortissimo Bach, Gluck und Mozart.

Auf den Emailleschildern der reservierten Sitzplätze steht: Inspektion, Baupolizei, Polizei und — Danke, sehr liebenswürdig — Feuerwehr. Ich setze mich auf den für mich reservierten Platz.

Ein Musizierabend zum Abschied

Zum dritten Male bin ich für eine Abendstunde im Pfarrhause bei der Organistin. Eine der Frau Jahnka befreundete Dame ist zu Besuch, deren Namen ich nicht verstehe. An meinen etwa acht Pfund schweren Liederbänden, die ich unter dem Arm trage erkennt sie meine Absicht und sagt — nach meiner Bitte, doch zu bleiben —, das hinge ganz von mir ab, ob ich musikalisch auch erträglich sei. „Ja, was glaubens denn?“ meint sie — „ich bin Wienerin und sehr verwöhnt.“

Programmlos lege ich mein Buch auf das Notenbrett des Harmoniums und frage die Organistin, ob man den „Wanderer“ wegen seiner Triolen auf dem Harmonium spielen könne. „Natürlich!“ sagt sie und spielt.

„Dort wo du nicht bist, dort ist das Glück.“ Dem tiefen D der Singstimme folgen zwei Takte Ausklang. In der Frühe sang ich dieses Lied, als ich allein im Regen in der überwältigenden Liechtenstein-Klamm war, wo unter mir die Wasser spülten und brausten und ich die weiße Flut mit elementarem Getöse vom Gebirge in das Felsenbett hinabstürzen sah.

Wir singen Lieder von Brahms und Schumann. Die Dame auf der Couch möchte die „Fußreise“ von Hugo Wolf hören, ob das ginge? „Am frisch geschnittenen Wanderstab, wenn ich in der Frühe so durch Wälder ziehe Hügel auf und ab.“ Ich bewundere Frau Jahnka, die das schwierige Wolf-Lied meisterhaft auf ihrem Harmonium spielt. Sie ihrerseits sagt ganz bescheiden, auf dem Klavier sei es besser zu machen.

Wir musizieren weiter in einem schönen Durcheinander. Die „Abendempfindung“ vom Mozart, Schumanns „Mondnacht“, Brahms „Waldeseinsamkeit“ und die „Feldeinsamkeit“, alles hintereinander und zum Schluß noch das Wolf-Lied worin Mörike die Worte sagt: „— und die helle Freude zückt durch die Schwere, so mich drückt, wonniglich in meiner Brust...“

Der Regen trommelt an die Fensterscheiben. Frau Jahnka borgt mir ihren Regenschirm.



Thyssen-Kameraden mit ihren Frauen sitzen unter dem bunten Sonnenschirm im Freien. Der Mann von der neuen Profilstraße erzählt von

Graz. Dort wurde er geboren. Bei seinem Pensionswirt ist ein großer Bernhardiner zu Hause. Rolf heißt er, hat gelbe Flecken auf seinem weißen Fell, und sein Gesicht spricht von Großmütigkeit und Kraft. Jüngst stritt er sich mit seinem leiblichen Bernhardiner-Vater. Sie rangen miteinander wie zwei Gladiatoren, bis der Sohn seinen Vater hoch aufgerichtet an die Zimmerwand des Wegscheid-Wirtes drückte.

Rolf erhält Kaffeezucker und geht mit den Gästen in die Berge. Unter seiner Führung falsche Wege zu wandern, ist ausgeschlossen. Wenn alle 14 Tage montags die alten Gäste Abschied nehmen, ist er seinerseits schon bei der Begrüßung der neuen dabei. Liegt er jedoch auf dem warmen Boden vor dem Haus, den breiten Kopf zwischen seinen patschigen Pfoten, dann schaut er so philosophisch aus, als habe er den sinnvollen Spruch gemacht, der an meinem Bett auf



Zwei ATH-Männer mit Rolf, dem folgsamen Bernhardiner

Zimmer Nr. 7 hängt und mit blauem Garn gestickt ist: „Ein frohes Herz, gesundes Blut, sind besser als viel Geld und Gut.“



Was es zum Schluß über das Wetter zu sagen gäbe — für St. Veit behauptet man, es habe die meisten Sonnenstunden im Jahr von ganz Österreich —, einige Tage hat es gegeben, an denen die Sonnenblumen mit verweinten Blätterwimpern über ihren trüben Augen dastanden und warteten, um sich bald wieder freundlich aufzurichten zu können. Aber das war eigentlich nur an zwei von den fünfzehn Tagen der Fall. Zwischendurch richteten sie ihr Gesicht soweit ins Licht, daß man fürchtete, sie würden sich ihren Hals verrenken.

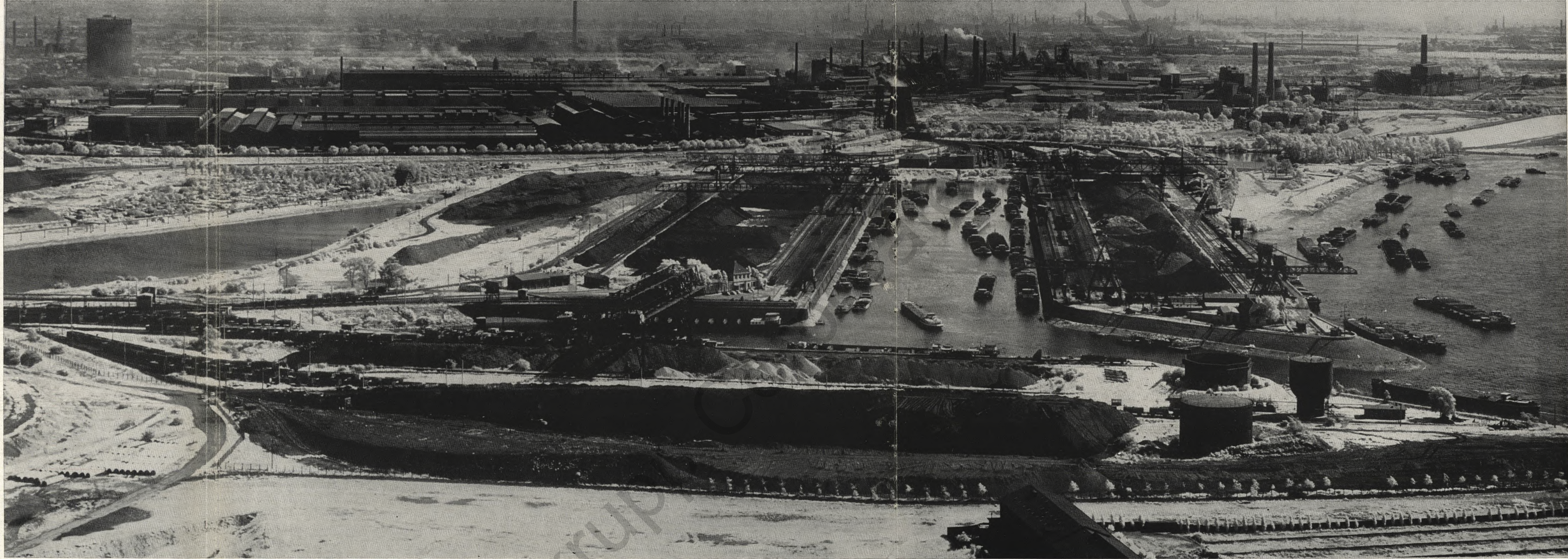
Auch wenn am letzten Tag in St. Veit — nicht allein durch den am Mittag einsetzenden Regen — bei allen Abschiednehmenden eine etwas trübe Stimmung ausgelöst wurde, so war es doch allen etwas weh ums Herz, und sie wünschten sich, als der Bus sie zur Bahn trug: „Ich möcht' so gern bleiben und schauen, aber der Wagen der rollt...“

Die gesamte Thyssenhütte aus luftiger Höhe gesehen

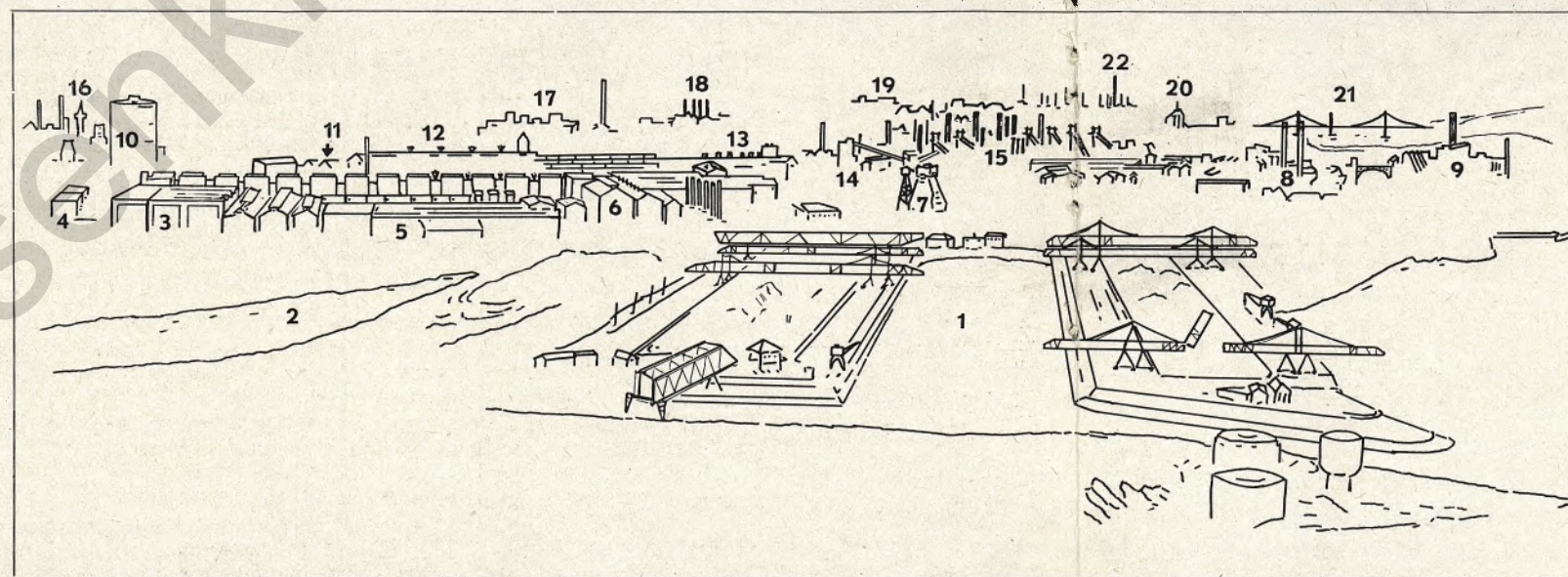
Wie sieht die August Thyssen-Hütte eigentlich „von oben“ aus? Diese Frage wird vor allem von Belegschaftsmitgliedern, die erst seit kurzem zur ATH gehören, immer wieder gestellt. Schon mehrfach konnte die Werkzeitung Luftaufnahmen veröffentlichen, die bestimmte kleinere oder größere Bereiche des Werksgebietes erfaßten. Denn es ist ja unmöglich, das gesamte 625 ha große Hüttengelände mit der Kamera in einem einzigen „Schuß“ festzuhalten. Um so interessanter ist die Panorama-Aufnahme, die wir heute veröffentlichen. Sie gelang dem Rotterdamer Fotografen Frits Rotgans mit einer Spezialkamera von einem hohen Standpunkt aus, der nördlich des Werks Hafens Schwellgern liegt. Es handelt sich um eine Infrarot-Aufnahme, die die Konturen der einzelnen Betriebe deutlich hervortreten läßt. Erstmals aus dieser Sicht gibt sie einen Überblick über das gesamte Werksgebiet zwischen dem Hafen Schwellgern im Norden, der Sinterei im Westen und dem Gasometer an der Franz-Lenze-Straße im Osten. Sie greift außerdem tief hinein in den Duisburger Bereich bis zur Ruhrort-Homberger Brücke und zu den hohen Schornsteinen der Kupferhütte, ja im Dunst läßt die Aufnahme sogar die über 15 Kilometer südlich gelegenen Schornsteine der Industriebetriebe von Rheinhausen erkennen

Auf dem Domplatz von Salzburg





Von Norden nach Süden geht der Blick des Betrachters dieser Panorama-Aufnahme fast über das ganze Werksgelände der ATH. Er reicht vom Kaltwalzwerk und dem dazugehörigen Büro- und Belegschaftsgebäude (am linken Bildrand im oberen Drittel) bis zur Sinteranlage rechts außen und vom breit gelagerten Gebiet des Werks Hafens Schwegeln (im Vordergrund) bis zu der im Dunst verschwimmenden Industriekulisse von Duisburg, Rheinhausen und Homberg. Die Aufnahme umfaßt die südlichen Stadtteile Hamborns, dazu Meiderich, Beeck, Laar, Ruhrort und Duisburg. (Zum leichteren Auffinden der interessanten Punkte bitten wir, die beigefügte schematische Karte mit den Lagepunkten heranzuziehen.) Unser Standpunkt ist Walsumer Gebiet, das bis zu dem im Vordergrund sichtbaren Zaun an den Werks Hafens Schwegeln heranreicht. Der Haupthafen (1) sowie das Baggerloch (2) beherrschen das Bild, das sich unseren Augen bietet. Am rechten Bildrand der Rhein, von dem aus gerade ein Selbstfahrer in den Hafen Schwegeln einläuft. Rund fünf Dutzend Rheinkähne liegen in den beiden Hafenbecken und auf der Außenreede bis zur Alsumer Fähre. Sehr plastisch zeigen sich die Rohstoff-Lagerstätten im engeren Hafenbereich sowie jenseits des Baggerloches, deren Anfänge am linken Bildrand gerade noch erkennbar sind; zu ihnen transportiert die Bandförderanlage vom Stichhafen aus die Erze. Auf dem diesseitigen Ufer des Stichhafens die Kipperbrücke, auf dem jenseitigen das Schifferheim. Beginnen wir unseren „Spaziergang“ durch die Werksanlagen selbst jetzt beim Kaltwalzwerk (3). Links daneben das dazugehörige Betriebsbüro- und Belegschaftsgebäude (4), während sich nach rechts die Werkshallen der Verzinkung, Straße V und Mechanischen Hauptwerkstatt (5) sowie des SM-Stahlwerkes II (6) anschließen. Die langgestreckten Hallen, die hinter Kaltwalzwerk, Mechanische Hauptwerkstatt und SM-Werk II von links nach rechts wie ein Mäanderband im Bild sichtbar sind, beherbergen die Warmbreitbandstraße. Der Kühlturm (7) mit dem Hochbehälter steht unmittelbar an der Straßenbrücke, die



am Alsumer Steig über die Gleise der Werksbahn führt. Zwischen dem Kühlturm und dem Kraftwerk Hamborn mit seinen zwei markanten Schornsteinen (8) liegt das zum Teil bereits eingeebnete und angeschüttete Gebiet von Walsum. Nach rechts zu erkennt man die hohe Werkshalle und den Schornstein unserer Sinteranlage (9). Kehren wir nun zum linken Bildrand zurück. Hier überragt im oberen Drittel des Bildes der über hundert Meter hohe Gasometer an der Franz-Lenze-Straße (10) alle erkennbaren Bauten ringsum. Etwas nach rechts lugt die Hauptverwaltung (11) zwischen dem Zuschlagbunker und den hohen breiten Hallen des SM-Stahlwerkes I (12) hervor, das an seinen vier Stummel-Schornsteinen erkennbar ist. Neben dem vierten Schornstein ragt der Turm der Liebfrauenkirche von Bruckhausen über den First des Betriebes hinaus. In der gleichen Höhe nach rechts liegen das Thomasstahlwerk (13) sowie die Kokerei mit dem gut erkennbaren Kohlenturm (14) und das Hochofenwerk (15); zwischen Hochofen und Kraftwerk die Hallen der Kraftzentralen. Kehren wir noch einmal zum Gasometer zurück: Links hinter ihm erkennt man einen Kirchturm (16), und zwar den Turm der evangelischen Kirche in Mittelmeiderich, sowie zwei Kühltürme und Schornsteine, die zur Schachtanlage 4/8 gehören. In diesem Bereich liegt auch, zwar kaum erkennbar, das Eisenwerk Mülheim-Meiderich von Rheinstahl. Fast in der Bildmitte ragt ein kräftiger hoher Schornstein heraus, der zur Sinteranlage (17) von Phoenix-Ruhrort gehört. Rechts davon, etwas im Hintergrund, die vier Schornsteine des SM-Stahlwerkes von Phoenix (18), an das sich weiter nach rechts die übrigen Werksanlagen von Phoenix (19) anschließen. Deutlich erkennbar das Kraftwerk (20) sowie weiter nach rechts die Ruhrort-Homburger Brücke (21) und Schornsteine von Betrieben in Homberg. Zwischen den Werksanlagen von Phoenix in Ruhrort und dem Kraftwerk überragt am Horizont der hohe Schornstein der Kupferhütte (22) die übrige Industriekulisse von Duisburg, die sich nach rechts bis zu den Werken von Rheinhausen fortsetzt

WAS DIE ALTE

Kibitzmühle

ERZÄHLT

Als sich in Hamborn noch Windmühlen drehten
Vom Schwelgernbruch und den Anfängen der ATH

Die Beziehung der Hamborner Landschaft, insbesondere des heutigen Werksbereiches der ATH, zur Eisenindustrie sind über drei Jahrhunderte alt. Im Bereich des Geländes, das die Straße V und das Kaltwalzwerk trägt und auf dem früher das Feinblech- sowie das Feineisen-Walzwerk standen, dem sog. Schwelgernbruch, wurde nämlich zu Beginn des 17. Jahrhunderts Erz gewonnen. Aus der Geschichte dieses Teils unserer heimischen Landschaft berichtet unser heutiger Beitrag.

sich dabei um sogenanntes Rasenerz, Brauneisen, das besonders unter sauren Wiesen mancherorts noch heute, überwiegend in Dänemark, gefördert wird. Der Fe-Gehalt dürfte günstigstenfalls nicht über 40 Prozent liegen.

Eine Konzessionierung, die in einer Urkunde vom 6. Dezember 1618 enthalten ist, nennt nicht nur den Schwellinger Bruch, sondern auch den Schweinsbruch bei Bruckhausen, in denen nach Rasenerz gegraben werden konnte. Der Schwellinger Bruch und der Schweinsbruch bei Bruckhausen — das Gelände, auf dem heute u. a. der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, die Werkstätten für Bergbau und Hüttenbedarf sowie die Lehrwerkstatt der ATH liegen — gehörten mit der Wittfelder Heide, der Aldenrader Heide, dem Pollerbruch, dem Wittbruch und dem Hamborner Holz zu den Bruchländereien zwischen Emscher und Elpe (Holtener Mühlenbach). Auch die Abtei Hamborn hatte neben dem Grafen von Broich an diesen Bruchländereien gleichfalls Interesse, zumal sie zum Teil die Grundherrin war.

Über die Konzession hinaus gibt es aber leider keine weiteren Überlieferungen, in welchem Umfang hier im 17. Jahrhundert Rasenerz gewonnen wurde. Erst vom Ende des 18. Jahrhunderts ist belegt, daß die Schmelzhütte Sterkrade, die Vorläuferin der jetzigen Gutehoffnungshütte, Rasenerz aus Hamborner Ländereien bezog.

„Havenborn“ und die Höfe

Schaut man zurück auf die Geschichte des Schwellinger Bruchs und des ihn überragenden Kibitzberges, so muß man die Erkenntnis gewinnen, daß bis zum Zeitpunkt der eigentlichen Industrialisierung im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts Hamborn der Bedeutung seines Ursprungsnamens durchaus gerecht wurde. Als alte Namensform nimmt man nämlich Havenborn an. „Have“ — heute als Habe ausgedrückt — bedeutete Vieh, während das Wort „born“ eine zweifache Bedeutung haben kann. Die alte Namensform, könnte demnach „Brunnen für das Vieh“ oder auch „Viehtränke“ heißen. Das Vorhandensein von Mühlen in und um Hamborn unterstreicht eindeutig, daß eine blühende Landwirtschaft bestand. Dieses war auch in der Nähe der Windmühle auf dem Kibitzberg und um den Schwellinger Bruch durchaus der Fall.

Im Norden lagen die Schwellinger Höfe, westlich der Mühle der Hastershof, der Maashof und der Schürmannshof. Der Hastershof ist heute kaum noch in Erinnerung, da er schon vor der Jahrhundertwende aufgegeben wurde. Besser dagegen stand es mit dem Maashof und dem Schürmannshof, die im Bereich des Werkshafens Schwelgern mit einigen Gebäuden bis in unsere Tage als Notwohnungen ihr Dasein fristeten. Erst im Januar dieses Jahres mußten auch sie der Spitzhacke weichen. Irrtümlicherweise wurde in jüngster Zeit die Ansicht vertreten, daß der Schürmannshof schon längst der Ausweitung der Industrie habe weichen müssen. Diese These trifft aber nicht ganz zu. Wie nämlich das Über-einanderlegen von Meßblättern der jetzigen Zeit und der des Jahres 1888 ergeben hat, existierte der Schürmannshof und der Maashof bis zum Abbruch im Januar des Jahres.

Was aber auf den Meßblättern von 1888 noch verzeichnet ist, heute aber nicht mehr besteht, das sind der Buschmannshof, der daneben gelegene Hasselshof sowie der Steckershof, der an der Stelle der jetzigen Dolomitanlage stand. Zur gleichen Zeit befand sich am Ort der heutigen Hauptverwaltung das Gehöft Schulte-

UNTEN: So sah die Kibitzmühle aus, als sich vor etwa vier Jahrzehnten ihre Flügel noch drehten — OBEN: Die Kibitzmühle in ihrer heutigen Gestalt. Längst hat sie ihre alten Windmühlenflügel verloren





Früher war der Schwelgernbruch noch ein stark versumpftes Gelände. Bei steigendem Wasserstand des Rheins wurden die sauren Wiesen, auf denen die Hüttenmänner und Bergleute ihre Ziegen und Schafe weideten, weithin überflutet. Wie sehr vor etwa vierzig Jahren, als unser Bild entstand, die „Kuh des kleinen Mannes“ in

Hamborn beliebt war, läßt unser Bild deutlich erkennen; fast sechzig Schafe und Ziegen sind darauf zu sehen. Im Hintergrund die Schachanlage II/V der damaligen Gewerkschaft Friedrich Thyssen. Die Baumreihe davor steht an der Straße Hamborn—Walsum

Wissermann, und an der Stelle des all über-
ragenden Gasometers stand der Hinkelmanns-
hof. Es handelte sich bei allen um alte Bauern-
familien, die — wie aus der bewundernswert
genauen Karte eines Ingenieur-Geographen von
1843 hervorgeht — damals sämtlich vorhanden
waren.

Inmitten dieser Höfe entstand in den 60er Jah-
ren des letzten Jahrhunderts die Mühle am
Kibitzberg. Man erkennt an allen diesen auf-
gezählten Höfen, in welcher zentraler Lage sie
sich befand. Denn nur die Existenz dieser da-
mals blühenden landwirtschaftlichen Betriebe
gewährte dem Müllergewerbe Arbeit und Ein-
kommen.

Aus einer früheren Katasteraufnahme, die im
Jahre 1837 erfolgte, geht hervor, daß die Par-
zelle 43 Flur 19 in Hamborn noch nicht bebaut
war. Es handelt sich um das Grundstück, auf
dem etwa eineinhalb Jahrzehnte später die
Mühle entstehen sollte. 1837 wird als Eigen-
tümer ein Hermann Geenen genannt. Da zu der
Zeit jeder einen Beinamen führte, der sich auf
den Hof der Sippe bezog, trug man auch sie in
die Kartenblätter der Katasterämter ein. So steht
neben dem Namen Hermann Geenen: gen. (ge-
nannt) Buschmann zu Bruckhausen.

Mit dem Namen Buschmann zu Bruckhausen,
der in einem anderen Falle in behördlichen
Unterlagen als Boschmann auftaucht, gelangt
man an die Stelle, die heute der zentrale Punkt
der Hütte ist. Denn Hermann Geenen war der
Besitzer des Buschmannshofes, der an der Stelle
der heutigen Zurichtung I, nahe der jetzigen
Breitbandstraße, lag.

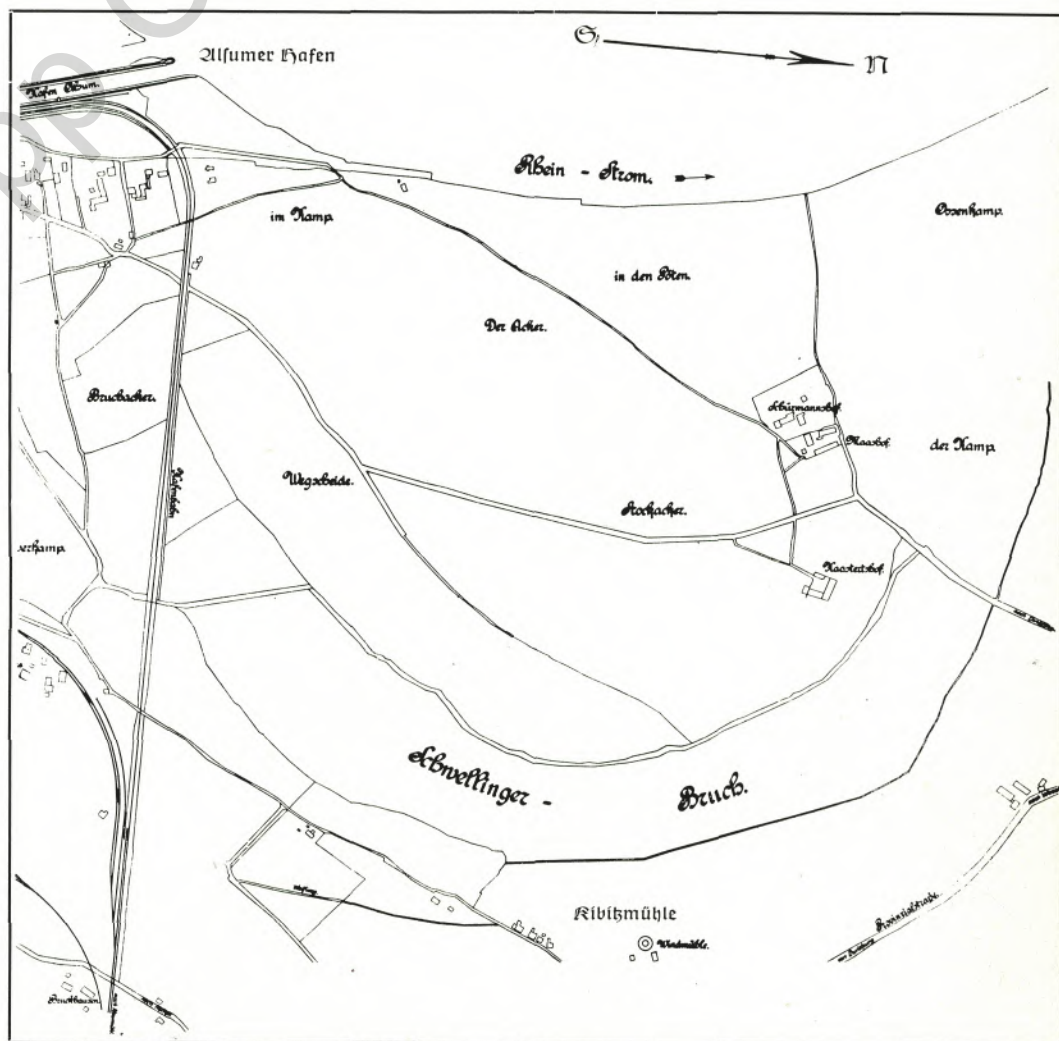
Konzession für Kibitzmühle

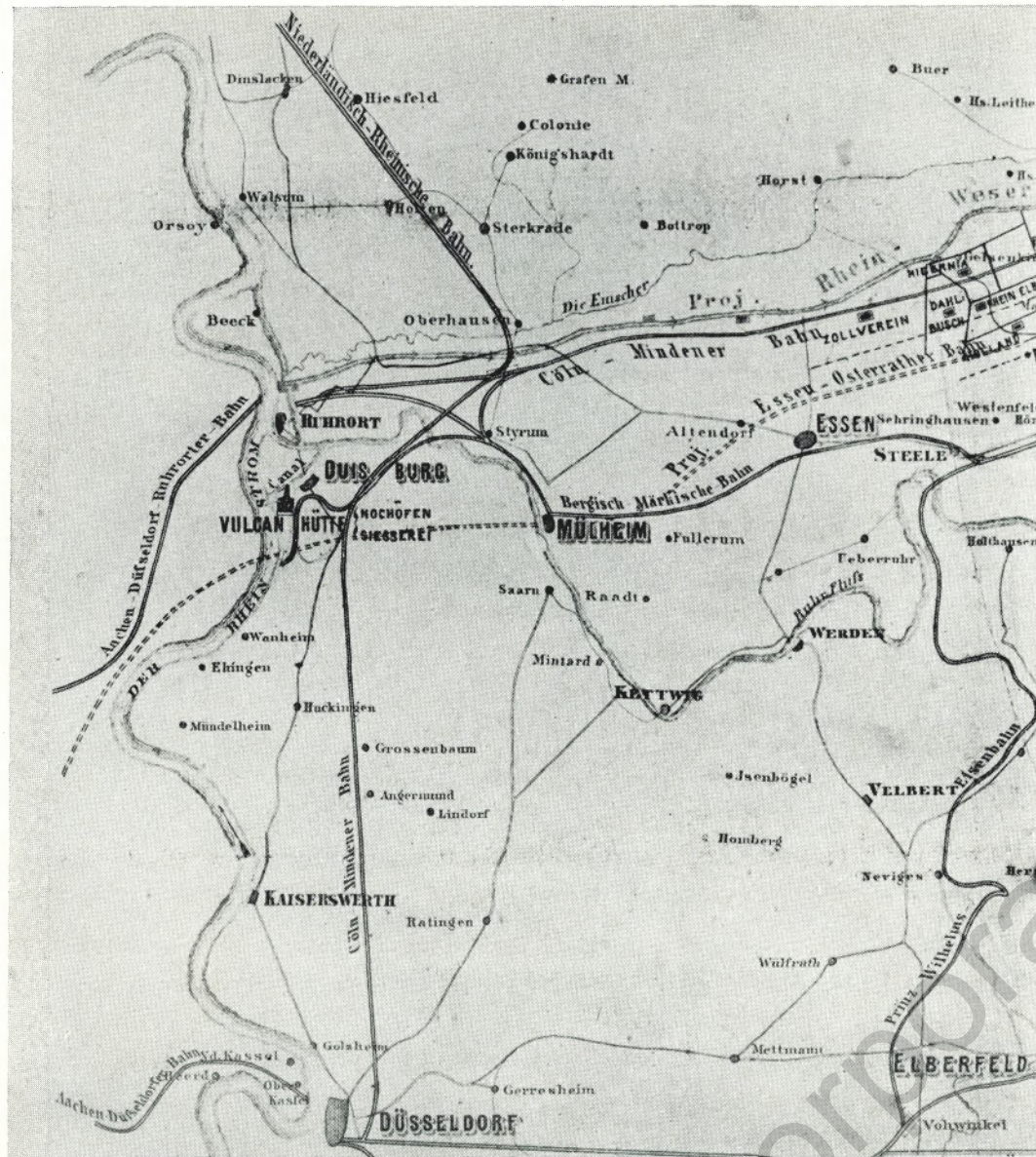
Mit Beginn des Jahres 1856 erwarb Josef Kemp-
ken, genannt Paßmann, als Erbteil seines Br-
uders, der den Paßmannshof in der Gemarkung
Wehofen bewirtschaftete, dieses damals noch
sechs Morgen große Grundstück von Hermann
Geenen. Im Mai des gleichen Jahres beantragte
er die Genehmigung zum Bau einer Windmühle
mit einem Durchmesser von 34 Fuß und einer
Höhe von 47 Fuß, was 10,67 und 14,76 Meter
entspricht. Nach Fertigstellung dieser Wind-
mühle und der Bauabnahme durch den Kreis-
baumeister Schmieder aus Essen erhielt Josef
Kempken — nun erstmals als Müller bezeichnet
— am 24. Dezember 1856 die Konzession zum

Betrieb der Mühle, wobei er mit den entspre-
chenden steuerlichen Abgaben bedacht wurde.
Aber bereits in die ersten Jahre fiel ein sehr fol-
gensweres Ereignis am Kibitzberg. Die damals

gut zehn Jahre alte Windmühle wurde Opfer
eines Feuers. Es war aber keine Brandstiftung,
wie man sich da und dort zuraunte. Die bösen
Zungen meinten sogar, die Pächter selbst

Diese Karte stammt aus den Anfängen der ATH um die Jahrhundertwende. Damals bestand lediglich der
Hafen Alsum (oben links), zu dem von Neumühl und Bruckhausen aus die sogenannte Hafenbahn führte. Erst
später ließ August Thyssen den neuen Werkschafen Schwelgern für die ATH anlegen. Er entstand weiter stromab
in dem Gelände, das auf der Karte die Lagebezeichnungen „in den Pöten“ und „der Acker“ trägt. Auf der Karte
sind auch noch die beiden Höfe im Hafenbereich von Schwelgern, der Schürmannshof und der Maashof ver-
zeichnet, deren letzte Gebäude erst vor einiger Zeit abgebrochen wurden





Einen interessanten Überblick über die Eisenbahnverhältnisse im Bereich zwischen Dinslaken, Essen, Elberfeld und Düsseldorf gibt diese alte Eisenbahnkarte. Sie stammt aus dem Jahre 1865 und enthält die Linienführung der damaligen Eisenbahnen und Werksbahnen. Zu den sogenannten Haupteisenbahnen gehörten die „Cöln-Mindener Bahn“ (in der Karte von Düsseldorf über Duisburg und Oberhausen nach Gelsenkirchen), die „Aachen-Düsseldorfer-Ruhrorter Bahn“, die in Homberg mit einer Eisenbahnfähre Anschluß an die Bahnlinien der rechten Rheinseite hatte, die „Bergisch-Märkische Bahn“ Duisburg-Mülheim-Essen sowie die „Niederländisch-Rheinische Bahn“ von Oberhausen über Wesel nach Holland. Ferner sind auf dieser Karte eine ganze Reihe sogenannter Zechenbahnen, unter anderem zwischen Ruhrort, Walsum und Dinslaken verzeichnet sowie das Projekt eines „Rhein-Weser-Kanals“ parallel zur Strecke der Köln-Mindener Eisenbahn; der Kanal wurde (als „Rhein-Herne-Kanal“) erst im Jahre 1914 verwirklicht. Als einzige Hütte nennt die Karte die im Jahre 1854 erbaute Hütte Vulcan in Duisburg, die dann 1897 durch die von August Thyssen angeregte Fusion des Schalker Gruben- und Hüttenvereins angegliedert wurde, in der Thyssen damals eine führende Rolle spielte. Seit 1926 gehörte die Hütte Vulcan zu den Vereinigten Stahlwerken, später zur Betriebsgesellschaft August Thyssen-Hütte AG, nach dem Zweiten Weltkrieg ist sie restlos demontiert worden.

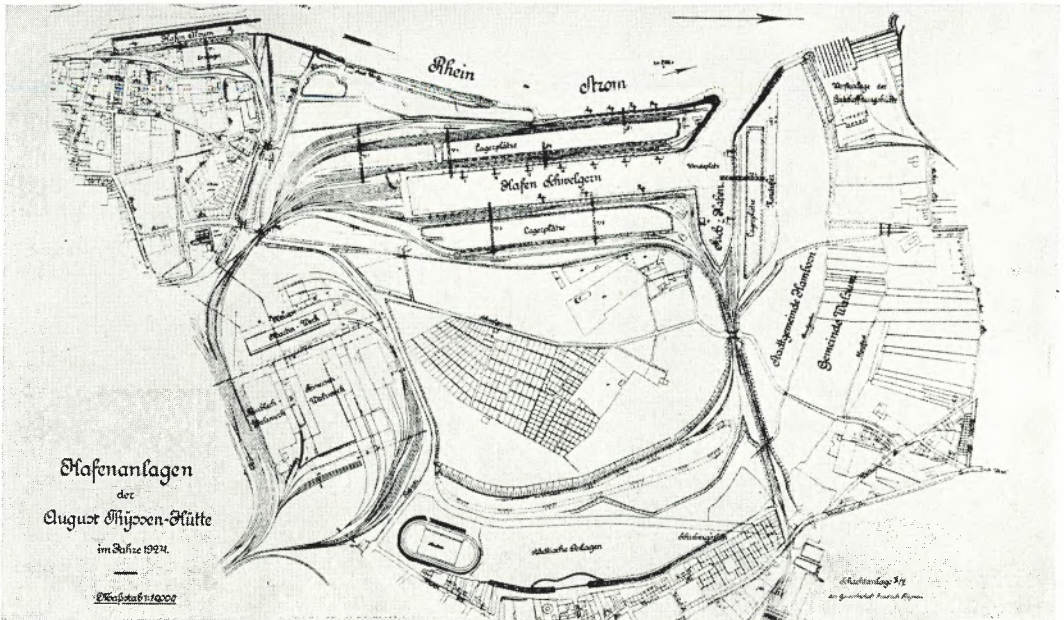
hätten aus Ärger gegen den Besitzer das Feuer angelegt. Welche Pächter es gewesen sein sollen, bleibt völlig unklar, ja, es klingt geradezu unglaublich; denn in jener Zeit befand sich die Windmühle fest in Händen des Grundstückbesitzers Josef Kempken, der die Mühle auch im Jahre 1870 wiederaufbauen ließ.

Hamborn war damals noch eine rein ländliche Gemeinde mit Ackerbau treibenden Bewohnern. Die gesamte Bevölkerung bestand aus 1396 Menschen, die sich auf einzelne größere und kleinere landwirtschaftliche Anwesen verteilte. Da der Krieg mit Frankreich ausgebrochen war, mag die Zahl der Einwohner vielleicht nur auf dem Papier so hoch gewesen sein. Denn auch manche Hamborner Bürger mußten ihren Kriegsdienst im königlich-preussischen Heer ableisten. Zu denen, die heimkehrten, gehörte Heinrich Wilhelm Wolters, dem auf Grund einer Verwundung eine Rente und die Zivilversorgung zugesprochen worden war. Diese Entschädigung für die eingebüßte Gesundheit ermöglichte es ihm, die Windmühle auf dem Kibitzberg am 1. Juli 1872 als Pächter zu übernehmen. Es war damals die einzige Windmühle zwischen Holten und Beeck, daneben gab es nur noch drei Wassermühlen: die von Morian in Neumühl, die Papiermühle am Rönsberghof und die Schäfermühle in Wittfeld.

Aber Wolters begann sein Pächterdasein in einer Landschaft, die sich in der gerade an-

brechenden Industrialisierung zu ändern begann. Die Schachanlage 1 (heute 1/6) wurde abgeteuf und wenig später die Schachanlage 2 (heute 2/5). Wie einschneidend diese Ereignisse wurden,

Diese Karte der Hafenanlage der ATH aus dem Jahre 1924 zeigt den auch heute noch fast in der gleichen Form bestehenden Zustand des Werkschafens Schwelgern. Der (oben links) noch verzeichnete Hafen Alsum ist seit Verlegung der Emschermündung verschwunden



zeigt sich daran, daß man den damaligen Kibitzberg heute vergeblich suchen wird. Aber hier-von wird später noch einmal die Rede sein.

Ein Müller erhängte sich

Im Jahre 1872 zog zunächst der in Hamborn beginnende Bergbau Menschen aus vielen Landschaften des Reiches und des Auslandes an, die hier seßhaft wurden. Obwohl noch zu jener Zeit Pollmanneck eine Schmiede sich eines regen Zuspruchs erfreute, ging die Landwirtschaft doch immer mehr zurück. Die Daten aus der Geschichte der Kibitzmühle zeigen besser, als dies Worte vermögen, die schnellen Fortschritte der Industrialisierung.

Schon nach sechs Jahren, 1878, löste Heinrich Wilhelm Wolters seinen Pachtvertrag und verließ die Kibitzmühle, um jetzt die Holtener Mühle als Pächter zu übernehmen. Von jetzt an ging es mit der Wirtschaftlichkeit der Kibitzmühle stetig bergab. Ein Angehöriger der Besitzerfamilie Kempken, genannt Paßmann, übernahm sofort die Windmühle, blieb jedoch nicht annähernd die gleiche Zeit, als Kempken sie geführt hatte. Denn dieser Nachkomme des Mühlenbauers machte seinem Leben selbst ein Ende, indem er sich in der Kibitzmühle erhängte.

Für ebenfalls nur kurze Zeit übernahm anschließend ein Franz Buschmann als Pächter die verwaiste Windmühle, 1886 schließlich kehrte Wolter zur Kibitzmühle zurück, um zehn Jahre später, am 9. März 1895, das Grundstück und die Mühle selbst als Eigentum zu erwerben.

Zu dieser Zeit existierte der Buschmannshof schon längst nicht mehr. Er war dem Bau der ersten Anlagen der damaligen „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“, der heutigen ATH gewichen. An der Stelle etwa der heutigen Zurichtung I hatte der Werksgründer August Thyssen zunächst einen Ziegeleibetrieb errichtet und dann mit dem Bau der Steinfabrik begonnen, dem schließlich SM-Werk, Walzwerke, Thomas- und Stahlwerk, eine Kokerei und die Hochöfen folgten.

Der Schwellinger Bruch war damals noch fast in seiner Urform vorhanden. Er besaß — und das bis über die Jahrhundertwende hinaus — einen reichen Fischbestand, von dem die am Kibitzberg angesiedelten Bergmannsfamilien immer wieder ihren Nutzen zogen. Alte Beecker und Bruckhausener wissen sich noch sehr gut zu erinnern, daß sie sich als Jungen in den Schilfverstecken des Bruchs tummelten und ganz genau wußten, wo die Fische standen, die sie fangen wollten.

In jenen Jahren bezogen sehr viele Bergleute aus der Kibitzmühle nicht nur die Kleie für ihre Schweine und Ziegen, sondern ließen auch ihr selbstgezogetenes Getreide bei Wilhelm Wolters ausmahlen. Die eigentliche bäuerliche Landwirtschaft ging jedoch immer mehr zurück.

Hinzu kamen infolge des Bergbaues Bodensenkungen, mit denen der Kibitzberg seine alte Form veränderte.

Das Ende des Schwellinger Bruchs

Am 17. Juli 1897 wurde der erste Hochofen der Hütte in Bruckhausen angeblasen. Es war der Schlußpunkt unter die erste, sich über sieben Jahre erstreckende Entwicklung des Werkes, die mit der 1898 erfolgenden Ernennung Fritz Sültemeyers zum ersten technischen Generaldirektor ihren Abschluß fand. Die Walzenstraßen liefen damals schon lange.

In diesen Jahren erwies sich der ursprüngliche Hafen Alsum an der Mündung der alten Emsher immer mehr als unzulänglich. Überdies lag er angesichts der nach Nordwesten gerichteten Entwicklung des Bergbaus seit der Niederbringung der Schächte Lohberg und Wehofen nicht mehr günstig. So ließ August Thyssen, der stets auf weitsichtige Ausdehnungsmöglichkeiten bedacht war, das Projekt des weiteren Ausbaues des Hafens Alsum fallen und entschloß sich, mehrere Kilometer rheinabwärts in Schwelgern einen ganz neuen Hafen großen Formats anzulegen.

In Schwelgern bot sich ihm der ausschlaggebende Vorzug, daß der neue Hafen in ein völlig unbebautes Gebiet kam und er mit keinerlei Beschränkung zu rechnen brauchte. Lediglich zwei Höfe, der Maashof und Schürmannshof, lagen in diesem Gebiet; aber sie befanden sich zu dem Zeitpunkt bereits im Besitz von August Thyssen. Der Hafen Schwelgern konnte 1905 seinen Betrieb aufnehmen.

Durch den Bau des Hafens erfuhr der Schwellinger Bruch, über den die Windmühle nicht mehr allzu hoch hinausragte, eine grundsätzliche Änderung. Der Bruch, seiner Natur nach ein versandetes Rheinbett, wie es derer vor allem linksrheinisch heute noch viele gibt, verlor durch den Bau des Hafens die einzige bis dahin noch nicht zugeschüttete Verbindung zum Rhein, die dort bei günstigem Wasserstand vorhanden war und dem Bruch immer neues Wasser zuführte sowie den Fischbestand erneuern ließ.

Die Windmühle auf dem Kibitzberg durchstand schwere Zeiten. Auch der Versuch, sie auf Dampfbetrieb umzustellen, war damals nicht allzu erfolgreich. So hatte Müller Heinrich Wolters jetzt sehr viel Mühe, den Betrieb aufrechtzuerhalten; denn die Landwirtschaft war zu diesem Zeitpunkt fast restlos aus Hamborn verschwunden. Stattdessen schossen die Kolonien der Industriearbeiter wie Pilze aus der Erde. Und in wenigen Jahren, 1911, wuchs Hamborn aus der Reihe der großen Gemeinden heraus

Am Schwelger-Hafen entdeckt

Ein interessanter heimatgeschichtlicher Fund

Bei einem Spaziergang im Gelände von Hafen Schwelgern machte letzthin Ferdinand Malischnigg von der Schachtanlage Friedrich Thyssen 2/5 an der Stelle, wo bis vor kurzem noch ein ehemaliger Bauernhof stand, einen interessanten Fund. Er sah aus dem Trümmerschutt ein Stück Eisen herausragen. Beim Nachbuddeln stellte er zu seinem Erstaunen fest, daß er eine gußeiserne Platte ans Tageslicht gezogen hatte, die in der Mitte einen mit einer Reliefdarstellung versehenen Teller enthielt, der ringsum von einem breiten Blattgeranke umgeben war. Leider zerbrach beim Säubern der Eisenplatte das Geranke vollständig; das Herzstück, der Teller, blieb aber erhalten. Unser Bild zeigt den Teller, an dessen oberem Rand noch der Ansatz des Blattgeranks zu sehen ist. Es handelt sich um eine ausgezeichnete gußeiserne Arbeit, die etwa 120 bis 150 Jahre alt sein dürfte. F. Malischnigg konnte schließlich an derselben Stelle noch einen zweiten gußeisernen Teller mit der gleichen Darstellung bergen.

Was mag nun das Relief auf dem Teller besagen? Vielleicht haben wir es hier mit einer Abwandlung der antiken Darstellung der Göttin mit dem Füllhorn zu tun, aus dem sich aller Reichtum und Segen ergießt. In künstlerischer Form dürfte also hier, auf bauerliche Elemente bezogen, das Sinnbild des Überflusses zum Ausdruck gebracht sein. Für die Entlehnung dieses Motivs aus der griechischen Sagenwelt spricht auch die Art der Gewandung. In dieser Sicht könnte man die Frauengestalt mit dem Wassereimer in der rechten Hand und dem Fruchtteller in der linken Hand als die Hausfrau und Bäuerin deuten, die ihrer Arbeit in Haus



und Hof nachgeht, und die gleichsam der Mittelpunkt des bauerlichen Schaffens ist. Diese Vermutung wird gestützt durch eine Beobachtung, die unser Heimatfreund in früheren Jahren gemacht hat. Er kann sich entsinnen, daß er damals bei Spaziergängen im Schwelgergelände diese rankenverzierten Teller als Schmuck an der Eingangstür des dortigen alten Bauernhauses gesehen hat. bd.

und wurde Großstadt mit mehr als 100 000 Einwohnern.

Die Mühlenflügel standen still

Das Schicksal der Windmühle auf dem Kibitzberg nahm seinen Lauf mit derselben Schnelligkeit, wie sich die Industrialisierung vollzog. Heinrich Wilhelm Wolters schien all die Dinge, die auf ihn und seine Windmühle zukamen, klar und nüchtern zu sehen. Er suchte für sein Grundstück und die Kibitzmühle in der zweiten Hälfte des Jahres 1911 einen geeigneten Käufer, den er in August Thyssen fand. Am 26. Oktober 1911 kam unter Mitwirkung von Bernhard Kayser, königlicher Notar zu Dinslaken, der Verkauf des Grundstücks und der Windmühle an die damalige Gewerkschaft Deutscher Kaiser zustande.

Es liegt die Vermutung nahe, daß Wolters, obwohl er zwar sein Besitztum an die Hütte verkauft hatte, doch nicht ganz aufgeben wollte.

Denn noch nach Inkrafttreten des Kaufvertrages blieb er, nun als Pächter, in der Mühle. Aber ihr Ende zeichnete sich immer deutlicher ab. Bereits ein Jahr später, 1912, löste Wolters auch den Pachtvertrag mit der Gewerkschaft Deutscher Kaiser und verließ den Kibitzberg und seine Mühle, die er in wechselvoller Zeit fast 35 Jahre lang geführt hatte.

Wolters ließ sich auf der anderen Seite der Weseler Straße nieder, von wo er sicherlich noch oft zu seiner Windmühle, deren Flügel nun stillstanden, hinübergeblickt haben wird. Ende der zwanziger Jahre drehten sie sich noch einmal. Ein heftiger Gewittersturm riß dabei die Flügel und das Dach der Mühle zu Boden und zertrümmerte sie — damit hatte sich ihr Schicksal besiegelt.

Auch dem Kibitzberg rückte man kurz darauf zu Leibe — nicht um den Silberschatz zu finden, den man einer alten Sage nach einmal hier vergraben haben soll. Es war vielmehr das Hochwasser, das im Januar 1920 Hamborn gerade an dieser Stelle seitlich des Kibitzberges bedrohte. Der heute am Kibitzberg lebende 75 Jahre alte Bergmann Reitzig erinnert sich an diese Tage noch sehr lebhaft. Damals holte man nicht weit von der Windmühle entfernt den Boden aus dem Kibitzberg, um mit ihm an einzelnen Stellen Barrieren gegen das Hochwasser zu errichten. Zwei Jahre darauf verschwanden dann die Reste des Schwellinger Bruchs.

August Thyssen, der bis zu Beginn des ersten Weltkrieges schon weit über die Hälfte der Bruchlandschaft als Industriegelände nutzbar gemacht hatte, schenkte nach dem Krieg einen der Gewerkschaft Deutscher Kaiser gehörenden Teil des Schwellinger Bruchs der Stadt Hamborn, auf dem 1922 das Hamborner Stadion und im Anschluß danach das Schwelgernbad errichtet wurden. Was jedoch im Besitz der Hütte blieb, war unter anderem das Grundstück der Kibitzmühle mit dem dazu gehörenden Wohnhaus, in dem heute die Familie eines Hüttenmanns eine Wohnung hat.

Wenn auch der Schwellinger Bruch nicht mehr vorhanden ist, so trotz der Stumpf der Kibitzmühle doch noch aller Unbill der Zeit inmitten einem Meer von Häusern und emporstrebenden Industrieanlagen und erzählt von einer Epoche, die vor dem Beginn der Industrialisierung Hamborns lag. (C) Günter Meyer

Der Rhein bei Beeckerwerth mit Blick auf die Knipp-Brücke. Der Schornstein (rechts im Bild) gehört zur Thomas-schlackenmühle der ATH



Technischer Nachwuchs für die Betriebe



Die große Schlosserei der Lehrwerkstatt hat nach dem Aufbau 200 Arbeitsplätze für die Lehrlinge

Eine wichtige Aufgabe hat das Technische Ausbildungswesen unserer Hütte zu erfüllen. In seiner Hand liegt die gesamte innerbetriebliche Ausbildung unseres technischen Nachwuchses. Ihm untersteht nicht nur die Lehrwerkstatt mit ihren derzeit 430 gewerblich-technischen Lehrlingen, sondern es überwacht und steuert auch die Fortbildung unserer Vorarbeiter und Meister. Darüber hinaus betreut es die deutschen und ausländischen Praktikanten. Das Technische Ausbildungswesen der ATH kann auf eine fast 60jährige Tradition zurückblicken. Über seine Entwicklung und Ausgaben berichtet heute sein Leiter, Oberingenieur A. Diedrich. Ein Teil

der Ausführungen wurde einem Bericht von Betriebsdirektor Braun aus dem Jahr 1942 über die Entwicklung der Facharbeiter-Ausbildung auf der ATH entnommen.

Um das Jahr 1900 waren in den verschiedenen Betrieben unserer Hütte etwa 50 gewerbliche Lehrlinge beschäftigt. Aber es gab noch keine einheitliche Ausbildung und fachliche Schulung. Die Lehrlinge, die in den umliegenden Bürgermeistereien wohnten, besuchten nur zum Teil in den Abendstunden eine Fortbildungsschule, wenn eine an ihrem Wohnort überhaupt vorhanden war. Der größte Teil der in den Landbürgermeistereien wohnenden nahm jedoch an keinem Unterricht teil. Daher machte der damalige Generaldirektor der ATH, Franz Dahl, Herrn

August Thyssen den Vorschlag, auf dem Gelände der Hütte eine eigene Fortbildungsschule einzurichten. Dieser Vorschlag fand volles Verständnis und seine Billigung. Man beschloß deshalb, eine werkseigene Schule zu errichten. Damit wurde zum ersten Male in der deutschen Hüttenindustrie der Gedanke erwogen, den Facharbeiter-Nachwuchs systematisch auszubilden.

Am 3. Dezember 1902 beantragte die ATH in einem Schreiben, das von Fritz Thyssen und Franz Dahl unterschrieben war, beim Bürgermeister der Gemeinde Hamborn die Errichtung einer werkseigenen Fortbildungsschule. Diesem Antrag der Werkleitung wurde durch Verfügung des Regierungspräsidenten in Düsseldorf vom 27. März 1903 entsprochen. Die Anerkennung durch den Minister für Handel und Gewerbe wurde in einer Verfügung des Regierungspräsidenten vom 7. Juli 1903 mitgeteilt.

1903 zuerst im Feuerwehrgebäude

Die erste Fortbildungsschule der Hütte wurde in den oberen Räumen des damaligen Feuerwehrgebäudes auf dem Hof des Geländes an Tor 1 eingerichtet. Sie verblieb hier bis zum Jahre 1916. Als die Hütte diese Räume für andere Zwecke benötigte, mietete sie als Unterrichtsraum ein Ladenlokal mit Kinosaal an der Kaiser-Wilhelm-Straße.

1921 schließlich richtete sie in einer besonderen Schulbaracke an der Kasinostraße vier Klassenzimmer und ein Lehrerzimmer ein. In dieser Baracke verblieb die Schule sieben Jahre. Im Jahre 1928 wurde die Werksschule mit der Lehrwerkstatt vereinigt und in dem noch heute der Lehrwerkstatt dienenden Gebäude auf dem Gelände der damaligen Eisenbahnwerkshalle untergebracht.

Bis zu Beginn des ersten Weltkrieges war die Zahl der auf der Hütte auszubildenden Facharbeiterlehrlinge auf rund 200 angestiegen. Sie blieb auch in den Kriegsjahren auf dieser Höhe. Dann schnellte sie sprunghaft hoch und erreichte 1923 mit 473 Lehrlingen im gesamten Werk ihren Höhepunkt. Im Zuge der notwendigen Rationalisierung wurde von diesem Zeitpunkt ab die Anzahl der jährlich einzustellenden Lehrlinge bedeutend verringert, so daß 1928 nur noch 107 Lehrlinge auf der Hütte ausgebildet wurden.

Seit 1928 starker Ausbau

Die Leitung der Werksschule lag von ihrer Gründung bis zum Jahre 1928 in den Händen

Auch das Äußere der Lehrwerkstatt hat in den letzten Jahren gewonnen



Entwicklung und Aufgaben des Technischen Ausbildungswesens der ATH



In der Dreherei stehen den Lehrlingen moderne Maschinen zur Verfügung

verschiedener Direktoren der Hamborner Volksschulen. Den Unterricht in Berufskunde erteilten nebenamtlich Hamborner Volksschullehrer, während der Unterricht in Zeichnen von Ingenieuren der Hütte gegeben wurde.

Mit dem Augenblick, da die Werksschule im Frühjahr 1928 in das Gebäude der Lehrwerkstatt verlegt wurde, begann ein systematischer Aufbau. Für den Allgemein-Unterricht wurden hauptamtliche Fachlehrkräfte angestellt, während der Unterricht in Spezialgebieten nebenamtlich in den Händen von Ingenieuren der Hütte verblieb. So unterrichtete beispielsweise Dipl.-Ing. Mantels, Betriebschef der Eisenbahnwerkstatt, in Sonderkursen über Eisenbahnwesen, Ing. Johann Schmitz, Betriebsleiter in der Elektrozentrale und Stromverteilung, in Starkstromtechnik und Ing. Wilhelm Overdick von der FTA in Schwachstrom-Elektrik.

Erste Lehrwerkstatt bei der EBW

Als ich nach Beendigung meiner Militärzeit gegen Ende 1918 zum ersten Male als junger Praktikant auf der Hütte tätig war, war die Ausbildung der Lehrlinge noch völlig unterschiedlich. Sie erfolgte ohne einheitliche Richtlinien in den verschiedenen Maschinenwerkstätten und Betrieben der Hütte und war den einzelnen Werkstattmeistern überlassen.

Ich kann mich noch gut daran erinnern, als im Jahre 1920 auf Veranlassung von Direktor Harzheim mein Vater, der damals Betriebsführer der EBW war, für die Maschinenschlosser- und Dreherlehrlinge seiner Eisenbahnwerkstätte eine besondere Lehrwerkstatt einrichtete. In dieser Lehrwerkstatt, in der auch ich später während meines Studiums als Ferienpraktikant tätig war, blieben die Lehrlinge zwei Jahre, bis sie in den normalen Betrieb der Werkstätten versetzt wurden.

Gleichzeitig mit der Einrichtung dieser Lehrwerkstatt wurde Ingenieur Gärtner eingestellt mit der ausschließlichen Aufgabe, die praktische Ausbildung der auf die einzelnen Werkstätten und Betriebe verteilten Lehrlinge zu überwachen. Damit begann auf der ATH erstmalig eine systematische und einheitliche praktische Ausbildung aller gewerblichen Lehrlinge.

Betriebsdirektor Braun, Leiter der Maschinenabteilung, setzte sich während der folgenden Jahre bei der Werksleitung nachdrücklich für eine gemeinsame praktische und schulische Ausbildung ein. Er erreichte u. a., daß ein ursprünglich als Modellschuppen vorgesehenes Gebäude auf dem Gelände der Eisenbahnwerkstätte, das durch die bei Gründung der Vereinigten Stahlwerke erfolgte Auflösung unserer eigenen Gießerei nicht mehr benötigt wurde, für die Facharbeiter-Ausbildung zur Verfügung gestellt wurde. In diesem Gebäude wurden eine Lehr-

werkstatt für zunächst 60 Lehrlinge und eine Turnhalle eingerichtet. Außerdem verlegte man in diesem Augenblick, wie schon erwähnt, die Schulräume der Werksschule aus der Baracke an der Kasinostraße in dieses Gebäude.

Das neue Haus für Lehrwerkstatt und Werksschule wurde am 30. März 1928 seiner Bestimmung übergeben. Damit war die Einheit der praktischen und theoretischen Ausbildung sowie der sportlichen Ertüchtigung, auf die damals großer Wert gelegt wurde, sichergestellt. Die Werksschule übernahm im Jahre 1933 auch die zusätzliche Ausbildung des kaufmännischen Nachwuchses, so daß damals die gesamte Schulung unserer technischen und kaufmännischen Lehrlinge in einer Hand zusammengefaßt war.

Ausbildung von Walzwerker-Nachwuchs

Da sich im Laufe der Zeit ein Mangel an geeignetem Nachwuchs für die Walzwerke der August Thyssen-Hütte bemerkbar machte, wurde 1935 zum ersten Male der Gedanke erwogen, außer den gewerblichen Lehrlingen auch Jungen ausschließlich als Nachwuchskräfte für unsere Walzwerke einzustellen. Der erste 1935 mit zwölf Jungen unternommene Versuch zeigte derartig gute Erfolge, daß auf Vorschlag von Betriebsdirektor Kruse die Zahl der jährlich

einzustellenden Jungmannen auf 24 festgesetzt wurde.

Diese Walzerjungmannen durchliefen in einer zweijährigen Ausbildungszeit eine Anlernwerkstatt, wo sie mit einfachen Schlosser- und Schmiedearbeiten beschäftigt wurden. Sie lernten ferner die Walzendreherei, Hundeschmiede und Zurihterei kennen und fanden dann gruppenweise eine planmäßige Beschäftigung an den Grob-, Mittel- und Feinstrassen der Thyssen-Hütte. Ab 1937 übernahm die Werksschule auch die schulische Ausbildung der Walzerjungmannen, die dort einen speziell auf ihren Beruf zugeschnittenen ganztägigen Unterricht je Woche erhielten.

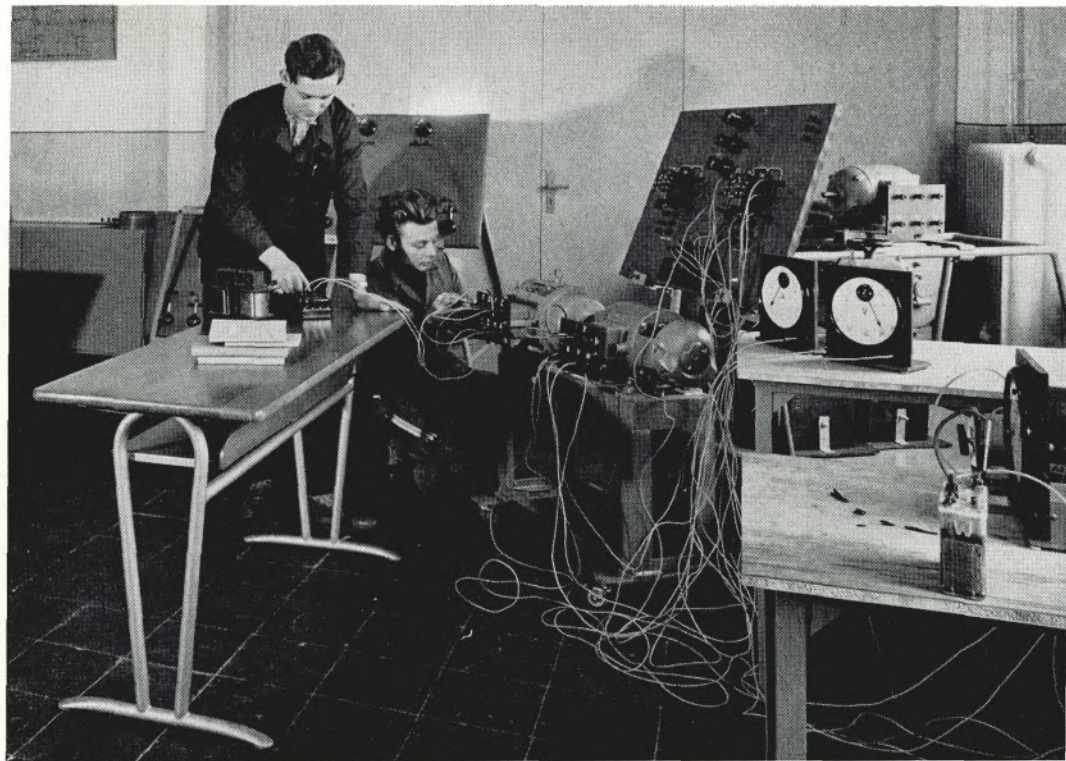
Diese systematische Ausbildung des Walzer Nachwuchses, wie sie von der Thyssen-Hütte begonnen und ausgebaut wurde, war erstmalig in Deutschland. Die damit gemachten guten Erfahrungen veranlaßten ab 1938 mehrere größere Hüttenwerke im westdeutschen Industriegebiet, den Nachwuchs für ihre Walzwerke nach diesem Muster ebenfalls systematisch heranzubilden.

Trotz Demontage Lehrlingsausbildung

Während des zweiten Weltkrieges wurde die Lehrwerkstatt unserer Hütte durch Bomben

Ein historisches Foto: 1903 wurde die erste Werksschule im Feuerwehrgebäude eingerichtet





Die ATH-Lehrwerkstatt verfügt auch über ein Elektro-Labor

stark beschädigt. Nach dem Kriege konnte in ihren Räumen zunächst ein Teil der zerstörten Materialprüfungsanstalt Unterschlupf finden, während bei Verselbständigung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen auch die Büros und Waschräume unserer Werkstätten für Bergbau- und Hüttenbedarf hierhin verlegt wurden. Es zeugt aber von dem gesunden Optimismus und ungebeugten Arbeitswillen, daß man trotz dieser räumlichen Einschränkungen und der damaligen durch die Demontage bedingten katastrophalen Lage unsere Hütte die Ausbildung von Lehrlingen sofort wieder aufgenommen hat.

Die Anzahl der jährlich eingestellten Lehrlinge pendelte in den ersten Jahren nach dem Kriege zwischen 40 und 50. Sie wurde 1954 wieder auf 60 und 1956 auf 95 erhöht. Seit 1957 stellen wir jährlich etwa 130 Lehrlinge neu ein. Zur Zeit verfügen wir über 430 gewerbliche Lehrlinge, die eine Lehrzeit von drei bis dreieinhalb Jahren durchmachen. Hierzu kommen noch etwa 40 Praktikanten und 30 Hüttenjungwerker, so daß die Lehrwerkstatt zeitweise bis etwa 500 Nachwuchskräfte ausbilden und betreuen muß.

Ausbildung bei der ATH gesucht

Hierfür steht ein Stab geschulter Mitarbeiter zur Verfügung. Die Leitung der Lehrwerkstatt hat nach dem durch Erreichen der Altersgrenze bedingten Ausscheiden unseres langjährig bewährten Betriebsleiters Kunert seit einem Jahr Ing. Schönheit; er gab, bevor er zu uns kam, mehrere Jahre Unterricht an einer Technischen Lehranstalt. Ihm zur Seite stehen drei Handwerksmeister sowie sieben Vorarbeiter und fünf Lehrgesellen. Damit ist eine gute fachliche und praktische Ausbildung gewährleistet.

Die Lehrwerkstatt der ATH steht in der Bevölkerung und in der Fachwelt in hohem Ansehen. Für die Aufnahme zum 1. April des nächsten Jahres, in dem ein sehr geburtenschwacher Jahrgang die Schule verläßt, haben sich zum Beispiel fast 450 Jungen gemeldet. Hiervon können wir, solange ein Teil der Lehrwerkstatt noch durch die Betriebsbüros der Werkstätten für Bergbau- und Hüttenbedarf belegt ist, aus Platzmangel nur 135 Lehrlinge einstellen, obwohl wir angesichts der für die nächsten Jahre geplanten großzügigen Ausbaues der Hütte schon jetzt gerne eine größere Anzahl von Facharbeitern ausbilden möchten.

Auf die einzelnen Berufsgruppen werden sich die neuen 135 Lehrlinge etwa wie folgt verteilen:

Maschinenschlosser	35
Betriebsschlosser	30
(werden später als Hüttenjungwerker ausgebildet)	
Starkstromelektriker	35

Schwachstromelektriker	5
Spitzendreher	12
Walzendreher	3
Modellschreiner	2
Laboranten	7
Werkstoffprüfer	3
Maurer	3

Der Ausbildungsweg der Lehrlinge

Es würde zu weit gehen an dieser Stelle eingehend über die Ausbildung jeder einzelnen Berufsgruppe, die nach dem von der Industrie- und Handelskammer vorgeschriebenen Berufsbild durchgeführt wird, zu berichten. In großen Zügen ist die Ausbildung wie folgt: Die Lehrlinge bleiben zuerst etwa 18 Monate in der Lehrwerkstatt, wo sie am Schraubstock in den einfachen Arbeitsvorgängen wie Feilen, Meißeln, Sägen, Schaben, Bohren, Löten usw. unterwiesen werden und u. a. das Schmieden, Schweißen, Drehen kennenlernen. Nach dieser Ausbildungszeit werden sie auf die verschiedenen maschinellen und elektrischen Betriebe verteilt, in denen sie bis etwa ein halbes Jahr vor Ablegung der Facharbeiterprüfung verbleiben. Dann kommen sie zurück in die Lehrwerkstatt, um dort praktisch und theoretisch systematisch auf die Prüfung vorbereitet zu werden.

Während der ganzen Ausbildungsdauer (also 3 bzw. 3½ Jahre) nehmen die Lehrlinge wöchentlich einen ganzen Tag (8 Stunden) an dem gesetzlich vorgeschriebenen Unterricht in der Berufsschule teil. Zur Vertiefung ihrer Kenntnisse erhalten sie außerdem durch die ATH zwei und wenn es erforderlich ist, — besonders vor der Facharbeiterprüfung — auch mehr Stunden Zusatzunterricht. Es muß dabei erwähnt werden, daß die alte werkseigene Berufsschule seit 1945 nicht mehr besteht, sondern den staatlichen Vorschriften entsprechend in die Städtische Berufsschule übergegangen ist. Der Unterricht wird aber durch Lehrkräfte der Berufsschule nach wie vor in den Klassenräumen unserer Lehrwerkstatt erteilt.

In den letzten Jahren starker Ausbau

Die Lehrwerkstatt selbst wurde nach Beendigung des Wiederaufbaues unserer Produktionsbetriebe, insbesondere in den letzten vier Jahren, grundlegend modernisiert und vergrößert. So wurden noch vorhandene alte Werkzeugmaschinen durch etwa 30 moderne Maschinen ersetzt. Drehbänke verschiedener Systeme sowie je eine horizontale und eine vertikale Stoßbank, eine Langhobelmachine und ein kleines horizontales Bohr- und Fräswerk stehen zur Verfügung, so daß eine vielseitige, gründliche Ausbildung gesichert ist. Die Klassenräume erhielten moderne neue Schulmöbel. Ein Frühstücksraum wurde angebaut und für die Betriebs-

büros ein besonderer Anbau mit Zimmer für Betriebsleitung und Meister geschaffen. In ihm sind ferner moderne Toilettenanlagen und Umkleieräume für die Lehrlinge mit Waschanlagen untergebracht. Die Schlosserei erhielt zusätzlich in zwei Bauabschnitten große und freundliche Räume. Dort besitzen wir jetzt etwa 200 Arbeitsplätze.

Nach Beendigung dieses Umbaues im Innern wird nun auch die Umgebung der Lehrwerkstatt durch Anlage von Rasenflächen und Bepflanzungen verschönert. Die Vorderseite ist bereits bepflanzt, auf der Hofseite ist mit der Arbeit begonnen. Es ist zu erwarten, daß nach dem Abtragen der auf der Rückseite liegenden roten Kiesabbrände sich in nicht allzuferner Zeit das äußere Bild der Lehrwerkstatt den gegenüberliegenden Gebäuden und der Versuchsanstalt würdig anpassen wird.

Die Ausbildung der Hüttenjungwerker

Das besondere Augenmerk gilt der Ausbildung unserer Hüttenjungwerker und Praktikanten sowie der Erwachsenenbildung, die ebenfalls in das Aufgabengebiet des technischen Ausbildungswesens fällt.

In Deutschland ist bis heute der Beruf eines Hüttenwerkers noch kein anerkannter Lehrberuf, d. h. es kann durch Abschluß einer Lehre mit anschließender Prüfung kein Facharbeiterbrief erworben werden. Schon vor dem Kriege strebte man — allerdings ohne Erfolg — an, den Beruf eines Hüttenwerkers einzuführen. Als nach dem Kriege die Produktion auf den deutschen Hüttenwerken von Jahr zu Jahr wuchs, wurde der Gedanke erneut aufgegriffen.

Bei der Aufstellung von Ausbildungsplänen durch die zuständigen Stellen ergaben sich hierbei verschiedene Wege. Einer dieser Pläne sieht für die Anwärter zuerst eine verhältnismäßig kurze handwerkliche Grundausbildung in der Lehrwerkstatt vor; die Lehrlinge sollen anschließend nach einer längeren Ausbildung in den Hilfsbetrieben wie Wärmestelle, Laboratorium, Werkstoffprüfung usw. in die Produktionsbetriebe eingegliedert werden.

Nach einem anderen Plan sollen die Anwärter eine längere handwerkliche, besonders schlossermäßige Ausbildung möglichst auch in den verschiedenen Reparaturbetrieben erhalten und abschließend nach einer kürzeren Ausbildung in den Hilfsbetrieben in den Produktionsbetrieben eingesetzt werden.

Beide Pläne haben ohne Zweifel Vor- und Nachteile. Tatsache ist, daß bis heute ein einheitlicher Plan für die Ausbildung in dem Beruf „Eisenhüttenwerker“ noch nicht besteht. Bis zur Einführung dieses Lehrberufes dürften auch noch einige Jahre vergehen.

Um nun ausreichend und gut geschulte Nachwuchskräfte für unsere bestehenden und besonders auch für die in den nächsten Jahren neu zu schaffenden Produktionsanlagen zu erhalten, haben wir auf der ATH folgenden Ausbildungsweg für Hüttenjungwerker beschritten: Wir stellen zum 1. April eines jeden Jahres ca. 30 aus der Schule entlassene Jungen im Alter von 14 bis 15 Jahren ein, die Freude an dem Beruf eines Hüttenwerkers haben, und schließen mit ihnen einen ordentlichen dreijährigen Lehrvertrag als Betriebsschlosser ab. Dabei wird im Vertrag bereits festgelegt, daß sie nach Abschluß der Lehre ein weiteres Jahr als Hüttenjungwerker ausgebildet werden. Wir haben mit dieser Ausbildung erstmalig 1956 begonnen.

Bei der ATH: mit Betriebsschlosser-Zeugnis

Diese jungen Leute machen die vorgeschriebene Lehre eines Betriebsschlossers mit anschließender Facharbeiter-Prüfung durch. Sie sind somit gelernte Handwerker, eine Tatsache, auf die verständlicherweise großer Wert gelegt wird. Nach bestandener Facharbeiter-Prüfung werden die jungen Menschen ein Jahr lang als Hüttenjungwerker ausgebildet. Nach einem festgelegten Plan durchlaufen in diesem Jahre alle Hüttenjungwerker drei Monate den Hochofenbetrieb und jeder drei Monate einen Schmelzbetrieb, also Thomaswerk oder das Siemens-Martin-Werk, und jeder drei Monate einen Walzwerksbetrieb. Drei Monate werden sie dazu in den verschiedenen Hilfsbetrieben wie Wärmestelle, Versuchsanstalt und Betriebswirtschaft ausgebildet.

Während dieses ganzen Jahres werden sie wöchentlich einen ganzen Tag in unserer Werkschule in folgenden Fächern geschult: in Hüttenkunde vier Stunden, in Fachrechnen zwei

Stunden sowie Fachzeichnen und Betriebswirtschaftslehre je eine Stunde.

Während dieser einjährigen Ausbildung erhalten diese jungen Leute, die ja inzwischen Handwerker sind, ihren Tariflohn als Schlosser. Sie unterstehen disziplinarisch der Abteilung Ausbildungswesen und werden weder geldlich noch stundenmäßig dem jeweils zugeteilten Betrieb angelastet. Sie sind also in den Betrieben zusätzliche Arbeitskräfte.

Nach Beendigung dieses Ausbildungsjahres müssen sich die Hüttenjungwerker vor einer durch das Werk eingesetzten Kommission einer schriftlichen und mündlichen Prüfung unterziehen. Nach bestandener Prüfung erhalten sie eine Werksbescheinigung über ihre Ausbildung und ihr Prüfungsergebnis. Sie sind nun ausgebildete Hüttenwerker und werden je nach Eignung in den verschiedenen Produktions- und Stabsbetrieben des Werkes eingesetzt.

Praktikanten aus vielen Ländern

Im vergangenen Geschäftsjahr waren 11 Hochschulpromovierten und 34 Fachschulpromovierten ein halbes bzw. zwei Jahre zur Erfüllung der vorgeschriebenen praktischen Tätigkeit vor Beginn des Studiums bei uns tätig. In den Oster- und Herbstferien beschäftigten wir dazu 125 Ferienpraktikanten, darunter 24 Ausländer aus folgenden Ländern: Ägypten, Belgien, England, Griechenland, Indien, Italien, Iran, Niederlande, Österreich, Schweden, Spanien und Türkei. Weiter waren 10 Kandidaten in der Versuchsanstalt mit der Anfertigung ihrer Diplom-Arbeit beschäftigt.

Durch Vermittlung des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute waren im Austausch mit unseren Herren vier junge englische Ingenieure je vier Wochen bei uns tätig. Auf Grund von Vereinbarungen mit der Demag AG, Duisburg, und der Siemag GmbH, Dahlbruch, nahmen wir im letzten Geschäftsjahr 16 ausländische Ingenieure aus Ägypten, Argentinien und Indien als Trainees für längere Zeit in unsere Betriebe auf. Weiterhin stellten wir fünf junge deutsche Diplomingenieure des Eisenhüttenwesens als Ingenieur-Assistenten ein, um sie gemäß den Richtlinien des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute 18 Monate in den verschiedenen Stabs- und Produktionsbetrieben weiterzubilden.

Hilfe für fachliche Fortbildung

Zur Förderung unseres mittleren technischen Nachwuchses nahmen im letzten Geschäftsjahr auf Antrag der Betriebe Werksangehörige an folgenden Ausbildungslehrgängen teil:

- 30 Werksangehörige an Industriemeister-Lehrgängen der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie,
- 2 Werksangehörige an Meisterlehrgängen der Industrie- und Handelskammer, Duisburg-Wesel,
- 7 Werksangehörige an Schweißerkursen bei der Schweißtechnischen Lehr- und Versuchsanstalt in Duisburg,
- 2 Werksangehörige an einem meßtechnischen Praktikum bei der Technischen Akademie in Wuppertal und
- 3 Werksangehörige an Speziallehrgängen bei fremden Firmen.

Die gesamten Kosten dieser Lehrgänge einschl. Fahrgeld und Verpflegung wurden von der Hütte getragen.

Weiter gewährten wir 45 Werksangehörigen, die auf eigene Veranlassung Techniker-Lehrgänge der Abendschule, sowie Lehrgänge zu Industrie- und Handwerksmeisterkursen usw. besuchten, Stipendien in Höhe von 60 Prozent der Studiengebühren. Die Gewährung dieser Beihilfe machten wir grundsätzlich davon abhängig, daß der zuständige Betrieb vor Beginn des Lehrganges die Teilnehmer befürwortet und daß nach jedem Semester ein gutes Zeugnis vorgelegt wurde.



Wenn wir nunmehr an der Jahreswende Rückblick und Ausschau halten, so wissen wir, daß in den letzten hinter uns liegenden Jahren der Reorganisation und des Aufbaues unseres technischen Ausbildungswesens viel geschafft und erreicht wurde. Wir wissen aber auch, daß wir nicht nachlassen dürfen in unserem Bemühen, die Ausbildung weiter zu intensivieren und sie immer auf dem neuesten Stand der Technik zu halten, damit wir auch in Zukunft unseren Betrieben genügend leistungsfähige Nachwuchskräfte zur Verfügung stellen können.

HIER GEHT ES UM DIE Sicherheit

Sicherheit am Arbeitsplatz ist kein Lottospiel

Dringendes Ziel 1961: Weniger Unfälle in allen Betrieben

Im Mittelpunkt aller Maßnahmen des Arbeitsschutzes steht der Mensch. Die Erfahrung lehrt uns jeden Tag, daß uns technische und wirtschaftliche Erkenntnisse allein der Lösung des Problems nicht wesentlich näher bringen. Das Kernstück einer wirksamen Unfallverhütung ist und bleibt nun einmal der Mensch. Ihn zu einem Sicherheits- und Verantwortungsbewußtsein zu erziehen, damit er aus innerem Antrieb heraus sich und seine Mitarbeiter vor Unfällen bewahrt, ist unsere vornehmste Aufgabe.

Das Wissen um die Ursachen der Betriebsunfälle und ihre Verhütung fällt niemandem als Geschenk in den Schoß. Der Gedanke der Unfallverhütung muß in den Köpfen aller Eingang finden.

- Arbeitsschutz muß rechtlich und moralisch Gedankengut jedes Vorgesetzten werden.

Es muß uns gelingen, die Sicherheitserziehung in unseren Betriebsabteilungen im engen Zusammenhang mit einer wirksamen betrieblichen Menschenführung zu entwickeln, um mit der persönlichen Selbstdisziplin dem Entstehen von Betriebsunfällen entgegenzuwirken.

Es kommt auf jeden an

Das innere Verhältnis des arbeitenden Menschen zum Betrieb, zur Arbeitsstätte, zu seinen Vorgesetzten und Mitarbeitern ist maßgebend, wenn die Probleme der Betriebssicherheit sinnvoll angepackt werden sollen. Die zwischenmenschlichen Beziehungen zur Arbeit, zur Technik schlechthin, müssen gepflegt und gefördert werden.

- Wir müssen den „Kampf um das Leben“ mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln aktivieren.
- Wir müssen in jedem Mitarbeiter das Sicherheitsbewußtsein wachrufen und stärken, um gegen Unfall gefeit zu sein.

Kampf gegen die Unfallquellen

Jeder Vorgesetzte muß wissen, das Arbeitszeitverluste von Mitarbeitern, Materialschaden sowie Produktionsausfall, Beschaffung von Ersatz-

teilen und damit zusätzliche Personalkosten die Folgen eines Unfalles sind. Entscheidend ist, daß die Zusammenhänge von Produktion und Sicherheit, die gleichrangig aufeinander bezogen funktionieren, von innen heraus erkannt werden.

Untersuchungen über Arbeitsplätze und Arbeitsabläufe, unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit durchgeführt, ergeben die Möglichkeit, den Grad der Gefahren für den ausführenden Menschen in den einzelnen Betriebspunkten zu erkennen; denn die Unfallursache ist ein aus mehreren Bestandteilen zusammengesetztes Gebilde, ist eine Kombination von Ursachenfaktoren.

- JEDE UNFALLQUELLE FÜHRT IRGENDWIE ZU EINEM UNFALL — DIE EINZIGE FRAGE IST NUR WANN.

Die Sicherheit — kein Lotto-Haupttreffer

Oft hören wir den Ausspruch „Unsere Betriebsabteilung hat in der Unfallverhütung gute Ergebnisse. Wir liegen mit unseren Unfällen unter dem Durchschnitt!“ Erfreulich — aber kein Grund, unsere Anstrengungen um weitere Verminderung der Unfälle einzuschränken.

- Es gibt keine guten Unfallzahlen, außer der Zahl Null. Jeder Unfall ist ein Unfall zu viel.

Darum bedeutet Arbeitsschutz: jede Unfallquelle sofort beseitigen. Nie darf die Entschuldigung heißen, bisher ist alles gut gegangen. Die Wahrscheinlichkeit, bei einer gefährlichen Handlung zu verunglücken, ist etwa 1:100; aber jeder glaubt, mir kann da nichts passieren! Es ist fast wie beim Lotto. Die Wahrscheinlichkeit, im Lotto den Haupttreffer zu gewinnen, ist etwa 1:13 983 810, aber jeder glaubt: Diesmal bin ich dran; Warum nimmt nun der Mensch auch bei der Frage seiner eigenen Sicherheit, wo es um Leben und Tod gehen kann, diese unwahrscheinlich fragwürdige und durch nichts gerechtfertigte Haltung und Meinung an?

Die meisten Unfälle sind nicht Folgen der Technisierung, sondern haben ganz untechnische Ursachen.

Da stolpert man über herumliegende Teile oder fällt von wackligen und geflickten Leitern, dort setzt man sich Lasten auf Finger und Füße, wird von unsachgemäß hohen Stapeln begraben

BETRIEBS- UND WEGEUNFÄLLE DER ATH

	SEPTEMBER 1960		SEPTEMBER 1959		OKTOBER 1960		OKTOBER 1959	
	Betriebs-Unfälle	Wege- und Sport-Unfälle	Betriebs-Unfälle	Wege- und Sport-Unfälle	Betriebs-Unfälle	Wege- und Sport-Unfälle	Betriebs-Unfälle	Wege- und Sport-Unfälle
1. Hochofenbetrieb	5	—	20	1	8	2	15	—
2. Thomaswerk	9	1	10	1	8	—	5	—
3. SM.-Stahlwerk I	3	—	1	—	2	1	6	—
4. SM.-Stahlwerk II	8	1	4	1	8	1	2	—
5. Block- u. Profilwalzwerke	2	—	8	—	6	1	5	1
6. Zurichtung I und V	11	1	10	—	17	2	13	—
7. Warmbandwerk	5	1	8	2	7	2	7	1
8. Kaltwalzwerk	2	—	2	—	2	—	4	1
9. Blechzurichtung	6	—	7	—	4	—	4	1
10. Verzinkerei	4	—	2	1	—	2	2	—
11. Maschinen-Abteilung	19	2	24	4	26	6	27	2
12. Elektro-Abteilung	7	2	9	4	8	3	4	1
13. Werkst. für Bergbau u. Hüttenbed.	6	1	2	—	4	—	6	—
14. Bauabteilung	3	—	5	—	2	1	6	—
15. Thomasschlackenmühle	1	—	2	—	1	1	1	—
16. ff. Steinfabrik	1	—	2	—	3	1	5	—
17. Ausbildungswesen	4	1	5	—	1	1	2	—
18. Sonstige	15	3	11	4	7	4	11	2
	111	13	132	18	114	28	125	9

oder von der Überlast, die man an den Kran-
hing, erschlagen.

Mehr gegenseitige Hilfe tut not!

Diese oder gleichartige Unfälle werden immer
wieder verursacht, wenn wir es nicht verstehen
lernen — dieses Nichtwissen, dieses
Nichtkönnen oder Nichtwollen durch
intensiveres Anlernen, in dem wir auf die spezi-
ziellen Gefahrenmomente hinweisen, das Sicher-
heitsbewußtsein des Einzelnen wachzurütteln
und zu verstärken.

- Wir wollen und können nicht warten, bis der
Einzelne seine Betriebserfahrung selbst erar-
beitet und diese letzten Endes mit schweren
körperlichen Schäden oder gar mit seinem
Leben bezahlt — der „Kampf um das Leben“
muß mit allen Mitteln gefördert werden, ob
im Betrieb oder draußen im Straßenverkehr.

Leider gibt es in den Betrieben Punkte, die noch
nicht technisiert und noch nicht rationalisiert,
nach alten Arbeitsverfahren fertigen. Hier gibt
es wahrscheinlich noch besondere Gefahrenmo-
mente, die an dieser oder jener Stelle immer
wieder auftauchen. Um so mehr ist an diesen
Stellen Wachsamkeit vonnöten, um so gründ-
licher muß hier eine menschliche Auslese er-
folgen unter dem Motto: „Den richtigen Mann
an den richtigen Platz“.

Zuerst Sicherheit!

Die Zahl der Neulinge in den jetzigen Betrieben
wird in der nächsten Zeit voraussichtlich nicht
mehr anwachsen. Das dürfte bedeuten, daß die
Mehrzahl der Belegschaftsmitglieder auf Grund
ihrer Betriebszugehörigkeit ihr Sicherheitsbe-
wußtsein stärken konnte. Es muß deshalb er-
wartet werden, daß die Zahl der Unfälle im
kommenden Jahr wesentlich zurückgeht.

- Die Unfallzahlen werden aber nur dann fal-
len, wenn jeder tatkräftig die Unfallverhütung
unterstützt und nach dem Motto arbeitet
„SICHERHEIT ÜBERALL UND ZU ALLEN
ZEITEN“.



In einigen Tagen ist das alte Jahr vorbei. Rück-
blickend sage ich allen Dank für die vertrauens-
volle Zusammenarbeit, allen Verantwortlichen,
allen Betriebsleitungen sowie allen Betriebsver-
tretungen und Unfallvertrauensleuten, insbeson-
dere aber auch den vielen, die durch wertvolle
Anregungen und tatkräftige Hilfe Leben und
Gesundheit zahlreicher Belegschaftsmitglieder
schützen konnten. Möge im kommenden Jahr
unsere Arbeit in der Unfallverhütung von Er-
folg gekrönt sein und jeder mit noch mehr Auf-
merksamkeit und Sicherheitsbewußtsein seine
Arbeit verrichten, damit ihm und seinen Mit-
arbeitern kein Unheil widerfahre und sein
Leben erhalten bleibe.

Wir vom Sicherheitswesen aber wünschen uns
im kommenden Jahr noch mehr Mithilfe und
Anregung zum Wohl der gesamten Belegschaft.

Theo Mauermann

ATH-Lehrlinge schnitten gut ab

Bei den diesjährigen Lehrabschlußprüfungen für
die Kaufmannsgehilfen, die Anlernlinge und die
gewerblich-technischen Lehrlinge konnten die
Lehrlinge der August Thyssen-Hütte recht gut
abschneiden. Fotografenlehrling Josef Driesang
errang vor der Handwerkskammer Düsseldorf
in allen drei Prüfungsfächern die Note sehr gut.
Auch Betriebsschlosser Hans-Dieter Ernst be-
stand seine Prüfung vor der Industrie- und
Handelskammer Duisburg mit dem gleichen Re-
sultat. Ferner erreichten alle fünf kaufmänni-
schen Lehrlinge, zwei von den drei Chemie-
laboranten sowie acht der elf Anlernlinge als
Prüfungsergebnis „gut“. Außerdem bestanden
28 Maschinenschlosser, ein Betriebsschlosser,
ein Mechaniker, zwei Fernmeldemonteure, sech-
zehn Starkstrom-Elektriker und drei Modell-
tischler.

Soziale Fragen

HEUTE:

In Heft 10/1960 befaßten wir uns an dieser Stelle in einem kurzen geschichtlichen Abriss mit dem Werdegang der deutschen Krankenversicherung, wobei auch die beiden anderen großen Zweige der Sozialversicherung, nämlich die Unfallversicherung und die Rentenversicherung nach der geschichtlichen Seite mitbehandelt wurden. Das ganze Sozialversicherungswerk erwächst ja aus einer Wurzel und wurde in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts in allen seinen drei Zweigen gleichzeitig zur Entwicklung gebracht. Wir können deshalb bei der heute beginnenden Behandlung der Rentenversicherung von dem Rückblick in die Geschichte absehen. Statt dessen setzen wir an den Anfang unserer heutigen Darstellung eine Erzählung, die uns zur Einstimmung überaus geeignet erscheint, da sie gewissermaßen das Leitmotiv unseres Themas enthält.

„Täglich, o Ibrahim, sehe ich dich am Abend mit drei Broten heimkommen. Wüßte ich nicht, daß du ein Mann des Maßes und der Vernunft bist, dem als Tagesnahrung ein Brotlaib genügt, so müßte ich glauben, du seiest ein unmäßiger Fresser. Weshalb also arbeitest du vom Aufgang der Sonne bis zum Anbruch der Nacht, wenn du den Überfluß dessen, was du dadurch erwirbst, dem Verderb preisgeben mußt?“

„Keineswegs versündige ich mich so an der kostbaren Gabe des Brotes, Freund Achmed, daß ich auch nur ein Stückchen davon verderben lasse. Ich brauche für meines Leibes Notdurft die drei Brote, die ich täglich erarbeite.“

„Ei, so wärest du wider allen Schein dennoch ein Fresser, in dem der Teufel ein wohlgeheiztes Feuer unmäßiger Gier unterhält, das den größten Teil deiner Nahrung verzehrt, ohne daß sie deinem Leibe Nutzen bringt?“

„Nicht doch, lieber Achmed. Für mein gegenwärtiges Leben genügt mir ein Brot am Tage vollauf. Aber ich brauche ein zweites für meinen Unterhalt in der Vergangenheit und mit dem dritten erhalte ich mein Leben in den Jahren kommenden Alters; denn ich habe Lust, nicht alt zu sein, — nein, aber es zu werden! Du siehst mich erschrocken an, als mutmaßest du, mein Geist habe sich verwirrt, so daß ich Gegenwart, Vergangenheit und Zukunft nicht mehr unterscheide. Sei unbesorgt: ich will dir dieses Rätsel gleich lösen.“

Sieh, ich habe einen alten Vater, der nicht mehr arbeiten kann. Er erwirbt nicht mehr, will aber dennoch leben. Ließe ich ihn hungern, so würde mich mit Recht der Vorwurf schändlichen Undanks treffen. Denn mein Vater hat mir in meiner Jugend Brot und Feigen reichlich zugeteilt. Für ihn ist also das zweite Brot bestimmt.

Und es lebt, mir zur Freude, mein Sohn Ali, dessen Arme noch nicht die Kraft zur Arbeit haben. Auch steht sein kindlicher Sinn, wie natürlich, vorerst noch mehr nach unbekümmertem Spiel. Er ist durch seine munteren Reden und durch seinen fröhlichen Gesang der Trost meines alten Vaters. Von diesem Sohne hoffe ich, bin ich einmal alt und schwach, daß er an mir tun wird, wie ich an meinem Vater tue. Und dazu will ich ihn erziehen, daß er dereinst seinem Sohne mit der gleichen Liebe das Brot zuteilt, mit der ich heute für ihn sorge.

Soll die Kette des Lebens, das vom Vater auf den Sohn übergeht, nicht brüchig werden und reißen, so hat stets das Glied, das den Ring der Gegenwart bildet, das vor ihm vollendete einzuschlingen und mitzutragen und das nächste für die Zukunft vorzuformen. Gottlob, ich kann auf eine lange Reihe ehrwürdiger Vorfahren zurückblicken, die alle so handelten, wie ich zu handeln mich bemühe.“



Diese kleine orientalische Erzählung hat mit unserem Thema mehr Berührungspunkte, als es den Anschein hat. In ihr ist — wenigstens im Keime — die Idee der Rentenversicherung enthalten. Aber die Probleme der Versorgung und der Vorsorge sind in unserer arbeitsteiligen Gesellschaft, bei der weltweiten wirtschaftlichen Verflechtung und angesichts der weit über die autonome Leistungskraft der Einzelfamilie hinausgewachsenen Ansprüche nicht mehr so leicht überschaubar, wie sie in der Interpretation des braven Ibrahim erscheinen. Immerhin, der Mann ist lebensklug und vordenkend.

Mag auch das Gefüge der Abhängigkeiten, Verpflichtungen und Ansprüche heute noch so differenziert, kompliziert und verflochten sein, zum besten getragen wird das Ganze doch von der menschlich guten Gesinnung, die Ibrahims natürlich-gesundes Denken und Handeln bestimmt. Wir sollten uns viel häufiger daran er-

Die Rentenversicherung

innern, daß die einzelnen Sparten der Sozialversicherung als Institutionen freien gesellschaftlichen Rechtes und Eigenstandes in Selbsthilfe, Selbstverwaltung und Selbstverantwortung vorstaatlichen Charakter haben und nicht so weitab von unserem Einfluß liegen und sich entwickeln, wie wir es unbedachterweise manchmal wahrhaben möchten. Ihre vordringlichste Aufgabe ist es — und hier stimmt ihr Anliegen völlig mit Ibrahims Denkweise überein — der Familie als der eigentlichen Keimzelle des Staates und der Gesellschaft zu dienen. Erfüllen sie diese Aufgabe, so dienen sie damit zugleich auch der Ordnung im Staate, sowie dem Wohlbefinden, der Zufriedenheit und dem Glück seiner Bürger.

Was jeder von der Versicherung wissen sollte

Wir haben uns vorgenommen, unseren Lesern in diesem und dem nächsten Heft unserer Werkzeugzeitung die Rentenversicherungen der Arbeiter und Angestellten, wie sie durch die zwar getrennten, aber im wesentlichen übereinstimmenden Gesetze vom 23. Februar 1957 mit Wirkung ab 1. Januar 1957 neu geregelt worden sind, etwas näher zu bringen.

Die Rentenversicherung galt von je als das Kernstück der Sozialgesetze. Krankheit und Unfall können dem Menschen begegnen. Aber wenn sie auch — natürlichen Wünschen und allen Utopien zum Trotz — nie ganz aus dem Leben zu verbannen sein werden, so geben wir uns gemeinhin doch redlich Mühe, sie zu vermeiden und sie bereits an der Wurzel zu bekämpfen. Das Alter hingegen ist unentrinnbar! Wir wachsen ihm mit jedem Tage unseres Daseins entgegen. Und es ist durchaus normal, daß das Alter gekennzeichnet ist durch allmähliches Nachlassen —, immer der körperlichen Kräfte, aber in der Regel auch der geistigen Beweglichkeit und damit der Voraussetzungen für jede Erwerbstätigkeit.

- Soll sich aber der Ausblick auf das Alter nicht zur furchterfüllten, lebenüberschattenden Sorge auswachsen, so muß es durch Vorsorge gesichert werden.

Ibrahim, in einer patriarchalisch-familienwirtschaftlichen Ordnung lebend, leistet diese Vorsorge, indem er vorübergehend für drei Generationen seiner Familie das tägliche Brot erarbeitet, dankbar erwägend, daß vor ihm sein Vater so handelte und vertrauensvoll hoffend, daß künftig sein Sohn ebenso handeln wird.

In der modernen arbeitsteiligen Industriegesellschaft ist der Rahmen, innerhalb dessen solche Vorsorge wirksam zu leisten ist, räumlich, zeitlich und personell sehr viel weiter gespannt. Die Versicherungsanstalten der Rentenversicherung verwalten die Beiträge und führen die vielgestaltigen Gesetzesbestimmungen durch für Generationen vieler Millionen von Mitgliedern, die durch die Versicherungen zu Gemeinschaften von Leistenden und Empfangenden zusammengeschlossen sind.

Die Höhe der Beiträge

Allmonatlich werden den aktiv tätigen Arbeitern und Angestellten Beiträge zu den einzelnen Sparten der Sozialversicherung einbehalten. Die Beitragshöhe richtet sich nach dem Einkommen der Versicherten und nach der sogenannten Beitragsbemessungsgrenze. Obwohl wir heute insbesondere über die Rentenversicherung sprechen wollen, werden wir bei Behandlung der Beitragsfrage auch die Leistungen zu den anderen Sparten der Sozialversicherung angeben, um von dem Gesamtumfang der Beitragsleistungen ein Bild zu bekommen.

Die Beitrags-Bemessungsgrenzen für 1960 liegen für die

Rentenversicherung der Arbeiter und Angestellten	bei monatlich	DM 850,—
Arbeitslosenversicherung	bei monatlich	DM 750,—
Krankenversicherung	bei monatlich	DM 660,—

Soweit das Einkommen diese Grenzbeträge überschreitet, bleibt es bei der Beitragsberechnung unberücksichtigt. Das heißt: der Beitrag für alle Versicherungspflichtigen zur Rentenversicherung, die 850 DM und mehr im Monat verdienen, ist gleich. Bei der Arbeitslosenversicherung geht es ab 750 DM und bei der Krankenversicherung ab 660 DM nicht mehr höher.

Im Rahmen obiger Bemessungsgrenzen werden dem Arbeitnehmer vom monatlichen Bruttoeinkommen einbehalten:

für die Rentenversicherung	7 Prozent
für die Arbeitslosenversicherung	1 Prozent
für die Krankenversicherung	3,7 Prozent
der Arbeiter	2,6 Prozent
der Angestellten	

Hier wird der eine oder andere den Zwischenruf nicht unterdrücken können:

Weshalb zahlt der Angestellte einen geringeren Beitrag zur Krankenversicherung als der Arbeiter? Weil er in den ersten sechs Wochen einer Krankheit kein Krankengeld erhält. Da das Krankengeld stets der höchste Ausgabenposten der Krankenkassen ist und da die meisten Krankheitszeiten vor Ablauf von sechs Wochen durch Wiederaufnahme der Arbeit abgeschlossen werden, ist der geringere Beitragssatz für Angestellte gerechtfertigt.

Die immerhin erheblichen Kürzungen, denen unser monatliches Einkommen durch Beitragsleistungen zu den drei wichtigsten Zweigen der Sozialversicherung unterworfen ist, zeigen uns fühlbar und deutlich, daß wir — wie Ibrahim in der Fabel — nicht nur für die Gegenwart, sondern auch für die Vergangenheit, das heißt für die mit uns lebenden Rentenbezieher und für die Zukunft, das heißt für unsere und unserer Familien Versorgung im Krankheitsfalle, bei etwaiger Arbeitslosigkeit, bei Invalidität und im Alter arbeiten.

Auch der Arbeitgeber trägt mit

Im übrigen werden die finanziellen Lasten der Sozialversicherung nicht allein durch die Beiträge der Arbeitnehmer aufgebracht. Der Arbeitgeber trägt — neben der vollen Beitragslast zur Unfallversicherung (Berufsgenossenschaften), für die er allein aufzukommen hat — zu jeder der oben angegebenen Versicherungssparten nochmals die gleiche Beitragssumme, die von der Gesamtheit der in seinem Betrieb tätigen Arbeitnehmer aufzubringen ist.

- Das heißt also: die oben angegebenen Prozentsätze verdoppeln sich durch die hinzukommenden Beitragsanteile des Unternehmers.

Welche Höhe zum Beispiel die Arbeitgeberbeiträge zu den einzelnen Sozialversicherungszweigen bei der ATH im Geschäftsjahr 1958/59 erreichten, kann jeder Interessierte in „Unsere ATH“, Heft 7/8 — 1960 unter dem Titel: „Über ein Fünftel der Lohnsumme für soziale Aufwendungen“ nachlesen.

Es interessiert uns in diesem Zusammenhang, wie hoch Beitragsaufkommen und sonstige Einnahmen des größten Zweiges der Sozialversicherung, nämlich der Rentenversicherung der Arbeiter und Angestellten, innerhalb eines Jahres in der Bundesrepublik sind. Bismarck, der weitblickende Initiator und eigentliche Begründer der deutschen Sozialversicherung, wollte vor nunmehr etwa 80 Jahren die Versicherungsleistungen noch weitgehend aus dem Ertrag von Luxussteuern finanzieren. Wie weit die Sozialversicherung über die damaligen Vorstellungen hinausgewachsen ist, beweist die Tatsache, daß die Beitragseinnahmen allein der beiden Rentenversicherungszweige einschließlich der Bundeszuschüsse im Jahre 1959

in der Arbeiterrentenversicherung	rund 11,7 Milliarden DM
und in der Angestelltenversicherung	rund 5,6 Milliarden DM
das sind zusammen	rund 17,3 Milliarden DM

betragen. Sie beliefen sich damit auf etwa 7 Prozent des Volkseinkommens, d. h. der Summe aller Einkommen aus Arbeit und Vermögen des Jahres 1959 in der Bundesrepublik.

Die Frage der Versicherungspflicht

Wir haben bereits bei Angabe der Bemessungsgrenzen zu den drei Versicherungszweigen dargelegt, daß die Beiträge, sofern das Einkommen diese Grenzen überschreitet, stabil bleiben. Gibt es aber auch hinsichtlich der Versicherungspflicht Grenzen, das heißt: überlassen es die Gesetze dem höher verdienenden Arbeitnehmer selbst, den Wechselfällen des Lebens für sich und seine Familie bei Krankheit, Erwerbslosigkeit, Invalidität und Alter zu begeben?



Hier ist zu sagen, daß Lohnempfänger, gleichviel, welche Höhe ihr Einkommen erreicht, im Rahmen der Beitrags-Bemessungsgrenzen versicherungspflichtig bleiben. Angestellte hingegen scheiden aus der Krankenversicherungspflicht aus, wenn ihr monatliches Einkommen die Beitragsbemessungsgrenze von DM 660,— überschreitet. Wollen sie dann von dem Recht der freiwilligen Weiterversicherung Gebrauch machen, so haben sie den ganzen Beitrag selbst zu zahlen, das heißt, die Mitleistungspflicht des Arbeitgebers erlischt jenseits der Beitragsbemessungsgrenze.

Bei der Rentenversicherung der Angestellten liegt die Versicherungspflichtgrenze bei 1250,— DM, also erheblich über der Beitrags-Bemessungsgrenze von 850,— DM. Hier ist die freiwillige Weiterversicherung nur möglich, wenn zuvor wenigstens 60 Monatsbeiträge für eine versicherungspflichtige Tätigkeit im Ablauf von zehn Jahren geleistet worden sind. Ist diese Voraussetzung nicht erfüllt, so endet mit der Versicherungspflicht auch die Versicherungsmöglichkeit. Der Versicherte, dem auf diese Weise die Möglichkeit zur Weiterversicherung abgeschnitten wird, kann bei der Bundesversicherungsanstalt die Erstattung der Arbeitnehmer-Beiträge, die er als Pflichtversicherter leistete, beantragen. Was der Arbeitgeber für ihn zahlte, bleibt im Topf.

Wie bei der Krankenversicherung so hat auch bei der Rentenversicherung der aus der Pflicht Ausgeschiedene, sofern er sich weiterversichern kann und will, die vollen Beiträge selbst zu tragen. Auch bei der Arbeitslosenversicherung liegt die Versicherungspflichtgrenze bei einem Monatseinkommen von 1250,— DM. Eine freiwillige Weiterversicherung ist hier aber nicht möglich. Auch Beitragserstattungen erfolgen nicht. Wer also ausscheidet, hat die Beiträge, die er als Pflichtversicherter leistete, für andere gezahlt.

Gesundheit steht mit an erster Stelle

Die Aufgaben der Rentenversicherung der Angestellten und Arbeiter sind:

- Maßnahmen zur Erhaltung, Besserung und Wiederherstellung der Erwerbsfähigkeit der Versicherten,
- die Gewährung von Renten an Versicherte wegen Berufsunfähigkeit oder wegen Erwerbsunfähigkeit,
- die Gewährung von Altersruhegeld,
- die Gewährung von Renten an Hinterbliebene verstorbener Versicherte und

- die Förderung von Maßnahmen zur Hebung der gesundheitlichen Verhältnisse in der versicherten Bevölkerung.

Es ist sehr bemerkenswert, daß die Maßnahmen zur Erhaltung, Besserung und Wiederherstellung der Erwerbsfähigkeit der Versicherten in den Gesetzen die erste Stelle unter den Leistungen einnehmen. Heilbehandlungen sowie Kuren in Bädern und Luftkurorten wirken der Frühinvalidität entgegen. Sie ergänzen die Leistungen der Krankenversicherung und setzen sie bei erkannter Notwendigkeit durch gezielte vorbeugende, erhaltende und wiederherstellende Maßnahmen fort. Nach Art und Umfang gehen sie über das Leistungsprogramm der Krankenkassen hinaus. Die Rentenversicherung erhält so dem Versicherten die unmittelbar bedrohte Arbeitsfähigkeit vielleicht noch auf Jahre hinaus, der Wirtschaft den leistungsfähigen und wieder leistungsfrohen Mitarbeiter und sich selbst den Beitragszahler, der nach Wiederherstellung seiner Gesundheit durch weitere Beitragsleistungen seinen künftigen Anspruch auf Altersrente verbessert.

Die Frage der Heilverfahren

Die Zahl der von den Rentenversicherungsträgern durchgeführten Heilverfahren hat seit der Rentenreform sehr stark zugenommen. Nach wie vor aber gehören diese vorbeugend angewandten oder der Rehabilitation (Wiederherstellung) dienenden Maßnahmen nicht zu den Pflichtleistungen der Versicherungsanstalten. Die Notwendigkeit eines Heilverfahrens muß von einem Vertrauensarzt der Versicherung festgestellt, bzw. bei den vom behandelnden Hausarzt mit einer entsprechenden Empfehlung überwiesenen Versicherten bestätigt werden. Der Rentenversicherungsträger entscheidet auf Grund des vertrauensärztlichen Gutachtens, ob, wann und wo die beantragte Kur durchzuführen ist.

- Entzieht sich der Versicherte einer als notwendig erkannten und vom Versicherungsträger bewilligten Rehabilitationsmaßnahme ohne triftigen Grund, so kann ihm — auch bei sonst gegebenen Voraussetzungen — die Rente wegen Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit ganz oder teilweise versagt werden.

Auf diese mögliche Folge seiner Weigerung, sich einer Kur- oder Heilbehandlung zu unterziehen, wird der Versicherte gegebenenfalls schriftlich hingewiesen. Wer eine solche Alternative als zu hart ansieht, oder wem sie gar als ein ungehöriger Eingriff in die persönliche Ent-

scheidungsfreiheit erscheint, der möge bedenken, daß jeder Fall von Frühinvalidität einen Versicherten vorzeitig vom Beitragszahler zum Rentenbezieher werden läßt. Eine unerwartete Häufung von Frühinvaliditätsfällen könnte, zum Nachteil für die Rentenempfänger und für alle noch in Arbeit stehenden Versicherten, das Leistungsprogramm der Versicherung empfindlich stören oder Beitragserhöhungen notwendig machen.

Gesicherte Renten Hauptaufgabe

Die Leistung ausreichender und zuverlässig gesicherter Renten bleibt aber die Hauptaufgabe der Rentenversicherungen; das sagt schon ihr Name. Auch Vorbeugungs- und Rehabilitationsmaßnahmen stehen letztlich im Dienste dieser Zielsetzung. Und wenn die Neuregelungsgesetze auch die Berufsförderung, das heißt

- Maßnahmen zur Wiedergewinnung oder Erhöhung der Erwerbsfähigkeit im bisherigen Beruf,
- Ausbildung für einen anderen nach der bisherigen Berufstätigkeit zumutbaren Beruf,
- Hilfe zur Erhaltung oder zur Erlangung einer Arbeitsstelle,

in den Aufgabenkreis der Rentenversicherungen einbezogen haben, so sollen auch diese Maßnahmen die Leistungskraft der Versicherungsanstalten für ihre eigentliche Aufgabe, die Rentenleistung, stärken.

Vielleicht ist hier der richtige Platz, um den oben angegebenen Einnahmen im Jahre 1959 der Rentenversicherungsträger die Ausgaben des gleichen Jahres gegenüberzustellen. Sie betragen

in der Arbeiterrenten-Versicherung	rund 11,1 Milliarden DM
in der Angestellten-Versicherung	rund 5,2 Milliarden DM
insgesamt	16,3 Milliarden DM

Die Jahresausgaben 1959 lagen damit etwa eine Milliarde unter den Jahreseinnahmen. Es trat 1959 also ein erheblicher Vermögenszufluß bei den beiden Rentenversicherungsträgern ein. Andererseits aber sind nach 1959 durch das 2. und 3. Renten Anpassungsgesetz die laufenden Renten erhöht worden, und zwar

- ab 1. 1. 1960 um 5,94 Prozent,
- ab 1. 1. 1961 um 5,4 Prozent.

Leistungsverpflichtungen solcher Größenordnung zwingen zum Nachdenken darüber, ob es bei der Sozialversicherung — und ganz besonders bei der Rentenversicherung — für den einzelnen allein mit der Beitragsleistung, als der Anlage eines Depots für die eigene künftige Versorgung, getan sei. Hätte Ibrahim die Brote, die er für „die eigene Zukunft“ erarbeitete, aufbewahren können, um im Alter von ihnen zu leben? Sie wären verdorben und wertlos geworden. Er konnte sie nur vertrauend an den Sohn weitergeben. Auch die Leistungen der Rentenversicherung werden wesentlich aus den laufenden Einnahmen und damit aus dem Wirtschaftsertrag der jeweiligen „Gegenwart“ bestritten. Ob sie für die heute Schaffenden in der „Zukunft“ verfügbar sein werden, das hängt von der Bereitschaft und dem Vermögen der nächsten Generation und von dem Fortbestehen einer gesunden, ertragsstarken Wirtschaft ab.



In der nächsten Nummer unserer Werkzeitung wollen wir in einem weiteren Aufsatz zum Thema „Rentenversicherung“ auf die einzelnen Rentenarten und die Voraussetzungen für ihre Gewährung, sowie auf die nicht ganz einfache Systematik der Renten-Ermittlung eingehen. Dabei wird unter anderem auch zutage treten, welche Bedeutung das Vorhandensein lückenloser Beitragsunterlagen und Nachweise über Ersatzzeiten und Ausfallzeiten bei der Beantragung einer Rente hat. Wir weisen darauf schon heute hin, weil erfahrungsgemäß bei nicht wenigen Versicherten hinsichtlich dieser Unterlagen manches im Argen liegt. Man kann auf die Aufbewahrung solcher Belege nicht Sorkfalt genug verwenden, kann sich um die Schließung etwaiger Nachweislücken aus früheren Arbeitsverhältnissen nicht früh genug bemühen und kann — wenn einem etwa die Begriffe in diesem Abschnitt nicht ganz klar sein sollten! — sich nicht eindringlich genug mit der Materie befassen. Eben dazu wollen diese Aufsätze eine Handhabung liefern.

AUF EUROPAS STRASSEN NACH

Marokko

Ein ATH-Hüttenjungwerker erlebt den Süden

„Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen ...“ — dieses Sprichwort dürfen viele Urlauber auf sich anwenden, wenn sie nach langer Ferienfahrt wieder zurückkehren. Eine moderne Art des Reisens junger Menschen, wenn auch nicht nach jedermanns Geschmack, ist heute das „Trampen“ geworden. Man fährt als Anhalter — per „Auto-Stop“, wie man im Ausland sagt. Von einer solchen Urlaubsfahrt berichtet der 17jährige Hüttenjungwerker Friedrich Golz, der im Sommer mit zweihundert Mark in der Tasche drei Wochen Urlaub machte und von der Ruhr damit bis nach Marokko kam.

Nach der Devise „Frisch gewagt ist halb gewonnen“ fuhren Golz und sein Freund Ende Juli von Ruhrort los, zunächst mit dem Omnibus ins benachbarte holländische Venlo, von wo aus sie sich einen schnellen Start versprachen. Das Gepäck der beiden Weltenbummler war keinesfalls so umfangreich wie die Strecke, die sie zurücklegen wollten.

Ihren Weg hatten sie unbekümmert gewählt, und zwar ohne Platzkarten in ihrem Gepäck. Ihre Fahrkarte war der Reisepaß, die Hotelbuchung ihr Jugendherbergsausweis, den sie zum ersten Mal in der Jugendherberge im Dreiländer-Eck bei Aachen benötigten.

Mit dem Seesack auf der Schulter ging es von hier über Lüttich durch die Ardennen in Richtung Paris weiter, wohin sie bei günstigen Fahrmöglichkeiten sehr schnell gelangten. Golz hatte darin schon einige Übung. Denn die Reise war nicht die erste, die er im Urlaub per Anhalter machte.

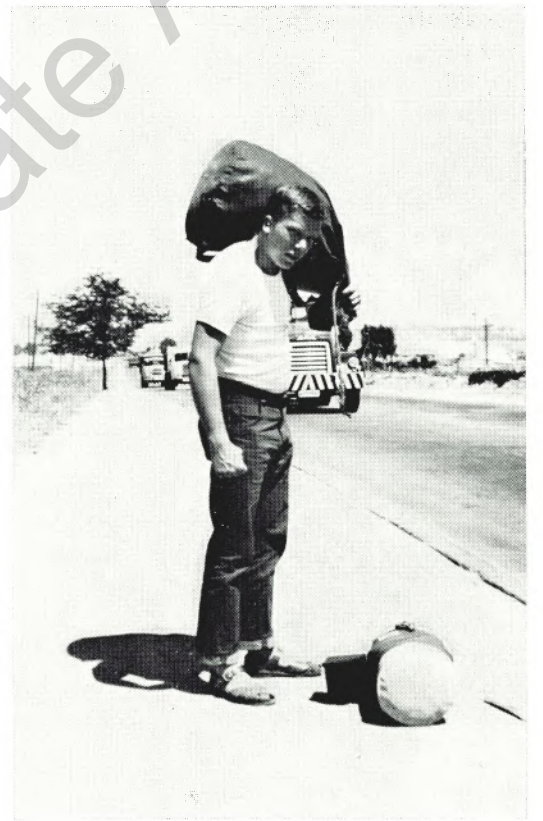
In Paris gab es dann selbstverständlich einen Aufenthalt. Der Urlaub sollte ja keine Rekordfahrt werden, sondern ihnen auch fremde Städte, Landschaften und Menschen näherbringen. Die südfranzösische Hafenstadt Bordeaux war das nächste Ziel. Auf der Fahrt hierhin hatten sie viel Glück. Immer wieder fand sich ein Auto, das sie mitnahm. Am Ende solcher Etappen gab

es dann stets einen herzlichen Abschied von dem gastgebenden Kraftfahrer. Übernachtet wurde auch hier in Jugendherbergen, zum Schluß kurz vor Bordeaux.

Bei großer Hitze durch Spanien

Über Bayonne ging es dann nach Spanien, wo sie in der baskischen Provinzhauptstadt San Sebastian ihre erste Rast machten. Von hier gab es einen sehr weiten Sprung bis zur nächsten Großstadt: Es sollte in einem Zug bis Madrid gehen. Dazwischen lag der 800 Kilometer lange Weg durch die Hochebene von Alt-Kastilien. Nicht nur die Temperaturen waren hier anders als in Frankreich, sondern auch das Völkergemisch in den Jugendherbergen. In Madrid zum Beispiel waren sie die einzigen Nord-europäer.

Von hier an zeichnete sich in der Landschaft und in den Städten die Nähe Afrikas schon sehr deutlich ab. Der Eindruck verstärkte sich, als die beiden Weltenbummler durch die Mancha und über die Sierra Morena, ihren nächsten Sta-



Am Rande der Straße in Spaniens Hauptstadt Madrid

tionen der andalusischen Hauptstadt Granada und über die Sierra Nevada, dieses eigenartige Hochgebirge in Südspanien, der Hafenstadt Malaga zutrampten.

Ihr Speisezettell hatte sich inzwischen erheblich geändert, denn Bananen waren hier nach deutschen Begriffen fast spottbillig und von bestem Geschmack.

Die letzte Strecke auf spanischem Boden von Malaga nach Algeciras bezeichnet Friedrich Golz als die schönste, die sie bis dahin zurückgelegt hatten. Sie führte unmittelbar an der Küste des Mittelmeeres entlang. Mit Algeciras, unweit Gibraltar, war die Stelle erreicht, von wo der Sprung nach Afrika getan werden sollte. Besonders interessant war beiden der Hafen, der mit seinem Fährbetrieb die Drehscheibe zwischen den beiden Kontinenten ist.

Golz und sein Freund schifften sich hier nach Ceuta ein, was mit umständlichen Formalitäten verbunden war. Vorbei am Felsen von Gibraltar ging es dann bei nur leichter Schiffsbewegung und süßem Nichtstun an Bord ans afrikanische Ufer.

Auf afrikanischem Boden

In Ceuta stand vor Betreten marokkanischen Gebietes eine strenge Paßkontrolle. Die Paß-



beamten verschwanden mit den Pässen so lange in ihr Büro und schienen gar nicht wiederkommen zu wollen, daß Golz und sein Freund schon das Schlimmste befürchteten. Als Nordeuropäer erlebten sie hier zum ersten Mal, daß die Menschen in Afrika mehr Zeit haben.

Von Ceuta aus tat sich vor ihnen dann eine ganz neue Landschaft auf. Über felsige Höhen des Atlasgebirges trampften sie nach Tetuan, dieser alten an den Hügeln des historischen Dersa gelegenen und in die Gärten des Rio Martino eingebetteten Stadt. Mit ihren 27 Moscheen übte sie einen unbeschreiblichen Reiz auf die jungen Burschen aus. Mit der Bevölkerung mußten sie sich, da sie kein Spanisch beherrschten, auf beste internationale Weise mit Händen und Füßen verständigen, was aber vorzüglich klappte.

Von Tanger nach Casablanca

Das 60 Kilometer entfernte Tanger, die internationalste Stadt Nordafrikas, überraschte die Urlauber dann durch die Vielzahl der Sprachen, die hier an ihr Ohr drangen. Golz ließ es sich nicht nehmen, am schönen Strand von Tanger ausgiebig zu baden.

Arcila, Larache und Ksar el Kebir — das waren die nächsten Stationen, die sie bei zum Teil quälender Hitze entlang der Atlantikküste berührten. Ihr Ziel war Rabat, die Hauptstadt Marokkos, die einst Ribut el Fath — Lager des Sieges — hieß. Von Rabat waren Golz und sein Weggefährte aufs stärkste beeindruckt; denn jede der vielen Epochen, die diese Stadt im Laufe ihrer 3000jährigen Geschichte erlebte, hat in ihren Mauern Spuren hinterlassen, ob es nun die Vandalen, Römer oder Araber waren.

Auch hier bot sich ein freundlicher Kraftfahrer an, die beiden Deutschen zu ihrem eigentlichen Ziel, nach Casablanca, zu bringen, das sie auf einer vorzüglichen Küstenstraße sehr schnell erreichten. Casablanca, das die Marokkaner Dar el Beida nennen, aber auch in dieser Sprache „Weißes Haus“ heißt, macht seinem Namen alle Ehre. Es bildete den schönen Abschluß dieser Urlaubsreise, von der Abschied zu nehmen Golz und seinem Gefährten später sehr schwer fiel. Doch sie konnten hier nicht allzu lange verweilen, da sie ja wieder zeitig in Hamborn an ihrem Arbeitsplatz sein mußten.

Ein Regenschirm half weiter

Auf der gleichen Route, die sie nach Süden geführt hatte, ging es dann wieder in Richtung Heimat. Als es in Madrid nicht recht klappen wollte, spannte Golz auf der schattenlosen Straße seinen Regenschirm gegen die unbittlich brennende Sonne auf. Dieser Schirm und ein Schild „Almani“ lockten sehr bald ein Auto heran, das weiterhalf.

Als Golz mit seinem Kollegen nach drei Wochen wieder in Hamborn eintraf, hatten sie nicht nur auf ihrer Reise 3500 Kilometer zurückgelegt, sondern auch viel gesehen und erlebt. Während das Portemonnaie bis auf acht Mark abgemagert war, waren beide selbst trotz aller Strapazen recht gut erholt.



Huttenjungwerker Golz im südspanischen Hafen Algeciras vor der Überfahrt nach Afrika

Der Blick von der Brücke

Gedankenverloren verhielt er seinen Schritt. Seine Augen flogen von der Brücke abwärts und entlang den großen Hallen. Etwas Sehnsüchtiges schob sich in das alte, knorrige und von unzähligen Falten durchzogene Gesicht. Auch ich konnte nicht anders und verhielt meinen Schritt. Dieser alte Mann hatte in mir etwas wachgerufen. Noch wußte ich nicht, was es war.

„Tag, Herbert, was machst du denn?“ Erschrocken sah ich auf und gewahrte meinen Vorarbeiter Jan, der plötzlich vor mir stand und mich anredete.

Ich war nicht in der Lage, sofort Antwort zu geben, sondern zeigte nur auf den alten Mann, der noch immer verloren seinen Blick auf das riesige Werk hielt.

„Das ist Jupp“, sagte Jan. „Er war vor langen Jahren mein eigener Vorarbeiter. Damals, schon vor dem Krieg, musterte man ihn ab. Ich weiß es noch ganz genau, es war die bitterste Stunde seines Lebens. Ich glaube nicht, daß du es dir vorstellen kannst. Jupp hat sein Leben lang in diesem Werk gearbeitet. Er hat mit ihm gelebt und seine Gedanken galten nur ihm. Weißt du, was es für einen Men-

schen bedeutet, der fünf Jahrzehnte immer durch das gleiche Tor ging, nichts wie Arbeit und seine Pflicht kannte und jetzt in den Ruhestand treten sollte? Schweren Herzens gab er uns allen seine schwielige Rechte. Ich glaube sogar, daß seine Augen voller Tränen waren.

Kein Tag ist inzwischen vergangen, an dem er nicht diesen Platz auf der Brücke aufgesucht hätte. Er kam in den Tagen, als die Bomben fielen und weinte, als die Demontagefirmen ihr grausiges Werk begannen. Sein Blick wurde erst wieder froh, als das Werk von neuem zu arbeiten begann. Die neue Brücke ist jetzt höher und gibt ihm einen besseren Überblick. Es scheint, als würde Jupp mit ihr von neuem aufleben.“

So war es auch. Jupp's gebeugte Gestalt hatte sich aufgerichtet. Trotz seiner siebenundachtzig Jahre schritt er dahin. Verwittert und knorrig wie eine alte Eiche, die manchen Sturm überlebte.

Jan hatte aufgehört zu sprechen. Mit gemischten Gefühlen sahen wir ihm nach — ich hatte jetzt alles begriffen.

Hans Köberling, Warmbandwerk





ES WÄR SO SCHÖN GEWESEN...

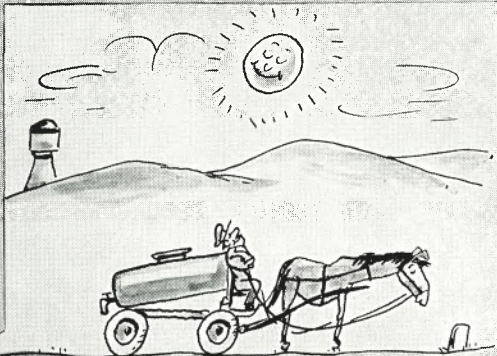
Kleine Freuden, die uns 1960 nicht erreichten



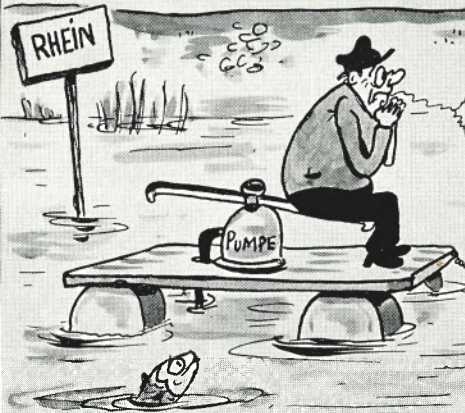
Unser Stahlwerk, wie wir wissen,
Schuf vor siebzig Jahren Thyssen.
Doch, da man kein Aufsehn will,
Blieb man daher hier ganz still.



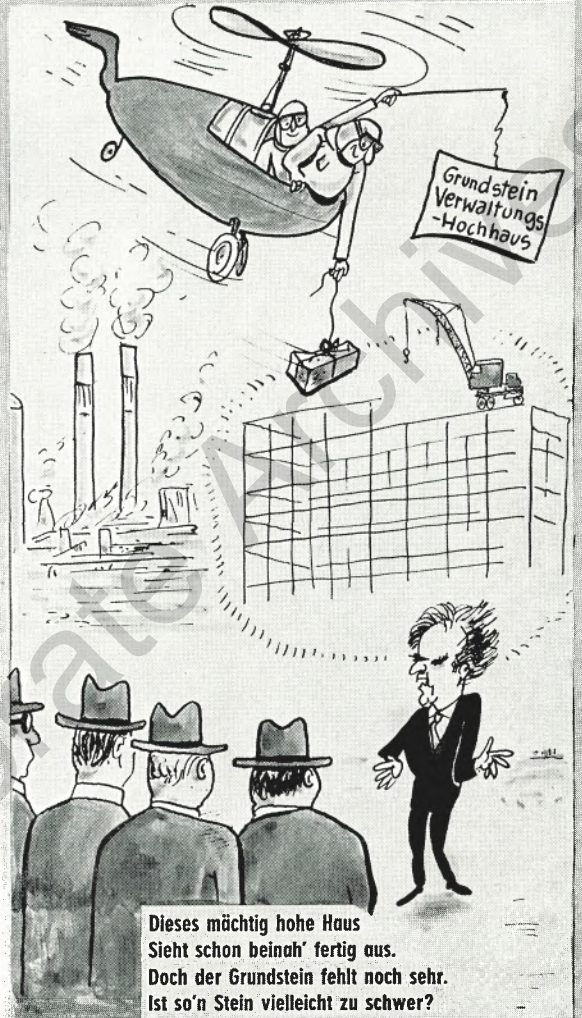
IPE-Feier fiel auch flach.
Die holt man bestimmt nicht nach;
Denn wir feiern gar nicht gern,
Wenn schon, meistens dann intern.



Verflüxt nochmal,
wo werd' ich bloss
Mein frisch gepumptes
Wasser los?



Dieses Jahr schuf man umsonst
Durch der Ingenieure Kunst
Eine Pumpe auf dem Rhein.
Doch es hat nicht sollen sein...



Dieses mächtig hohe Haus
Sieht schon beinah' fertig aus.
Doch der Grundstein fehlt noch sehr.
Ist so'n Stein vielleicht zu schwer?



Taufgemecker vor der Stadt,
Weil man Zwillingssnachwuchs hat.
Wer nicht feierfreudig ist,
So was dann diskret vergißt.



Wasser gab es massenweise
So zum Beispiel auf der Reise.
Und der Feriensonnenschein-
Anteil war zumeist zu klein.



Mit der Bahn kommt angerollt
frisch von „Niederrhein“ geholt,
Eintopf - gute Ofenspeise.
Täglich mehrmals geht die Reise.

...ES KÖNNTE JA NOCH SEIN!

Kleine Wunschzettel-Auslese 1961



Miss BREITBAND



Damen voller Bitternis
Fragen: Wo bleibt Breitband-Miß?
Auswahl zur Verfügung steht:
Prima Thyssen-Qualität!



Unsere
ATH - Redaktion

Gerne möchten Angler nehmen,
Was da rumschwimmt so an Themen.
Muß wohl an den Fischen liegen,
Daß die Angler sie nicht kriegen.



Ach, wie machte das Furore,
Gäb's den „Tag der offenen Tore“:
Mama könnt' dann wunderschön
Papas Küchen-Essen sehn.



Diese, die für's Werk schnappschießen,
Ständig hetzen, jagen müssen.
Von Betrieb geht's zu Betrieb.
Wenn doch nur mehr Muße blieb...



Emsig sucht die Redaktion
Ein Großsteinwegräummaten,
Daß die Zeitung immer prompt
Glatt zu ihren Lesern kommt.



Schön ist's im Betriebsverkehr.
Da fährt nichts Privates mehr.
Vor den Toren heißt's indessen:
Sicheres Parken nicht vergessen.



Hüttenschaukelschnelleitbahn
Wär für'n Werksverkehr der Plan.
Knüller aus der alten Welt,
Der selbst USA gefällt.

Als es an der Kreuzung bumste...

Ein kalter Wintermorgen war's mit dünn niederrieselndem Schnee, den ein leichter Wind in Schwaden über die glatte Fahrbahn trieb. Als ich auf etwa dreißig Schritt an die Kreuzung zweier gleichrangiger Straßen herangekommen war, kam aus der quer zu meiner Gehrichtung verlaufenden Straße ein rechtsfahrender Personenkraftwagen heraus, fuhr bis ungefähr zur Mitte der überschneidenden Fahrbahn und blieb dann stehen, wie ein erschrockener Käfer, der fest entschlossen ist, sich, komme was da wolle, totzustellen, weil er kurioserweise darin die einzige Chance sieht, am Leben zu bleiben.

Es kam nämlich wirklich etwas. An mir vorbei fuhr in genauer Richtung auf das haltende Fahrzeug zu ein zweiter Personenkraftwagen. Ich beobachtete bei der Vorbeifahrt das erregte Hantieren des Fahrers und hörte die Bremsen knirschen, aber auf der glatten Straße wurden die blockierten Reifen zu Schlittenkufen.

„Das geht nicht gut — das geht nicht gut“, morste mein Hirn an das bis zum Halse hinaufschlagende Herz. „Das kann nicht gut gehen — das kann nicht — nein!“ Bautz — klirr!!!

Der im Bereich der Vorderräder angestoßene Wagen vollzog auf der glatten Straßendecke eine Halbdrehung, beide Wagen lagen breitseits nebeneinander wie Seeräuberbrigg und Kaufahrtschiff nach dem Entern. Jetzt werden die beiderseitigen Besatzungen hervorbrechen und mit Säbeln oder Beilen aufeinander losstürzen, dachte ich verwirrt.

Und wirklich öffneten sich die Türen der beiden Wagen, aber die verdatterten Kapitäne sahen nicht aus, als trügen sie sich mit Mordabsichten. Sie hatten noch ziemlich blasse Lippen, wie ich im Schein der die Kreuzung beleuchtenden Laternen zu erkennen glaubte. Ihre Phantasie mochte mit Vorstellungen beschäftigt sein, die wenigstens für den Augenblick den entstandenen Schaden gering und höchstens der Rede, aber keiner gewalttätigen Handlungen wert erscheinen ließ. Sie traten zusammen, umschritten gemeinsam das Malheur, und der eine beugte sich zum zersplitterten Scheinwerfer des aufgefahrenen Wagens nieder. Sachlich stellte er fest: „Der ist im...“ Offenbar diente ihm das gewichtige Wort dazu, aufsteigende, lebhaftere Empfindungen abzureagieren.

Dem Sprachbeflissenen aber drängt sich die Frage auf, weshalb bei dieser Feststellung regelmäßig das „r“ zugunsten eines orthographisch gar nicht geforderten zweiten „a“, wie in Aal, unterschlagen zu werden pflegt. Der in der deutschen Klassik auch nur oberflächlich Bewanderte kennt doch die Schreibweise. Übrigens wird es stets orthographisch richtig gesungen, nämlich in dem bekannten Bergmannslied: „Glückauf, Glückauf, der Steiger kommt.“ Gerade an dieser Textstelle befleißigt sich jeder seriöse Männerchor anmutiger Beschwingtheit des Vortrags,

ohne indessen den Kenner zu täuschen, der genau weiß, daß die elegante Leichtigkeit, mit der die riskante Worthürde genommen wird, das Ergebnis ernster und hingebender Arbeit ist.

Unsere Abschweifung vom Thema ist übrigens gar nicht erheblich, denn in jenem Liede führt der umstrittene Begriff in die Frühzeit der Unfallschutzkleidung zurück. Es ist die Rede von einem Leder, das, zweckmäßig umgeschmalt, im frühen Bergbau beim Befahren des Berges mit der Hand zwischen den Beinen ergriffen wurde,



wobei es sich über die beim Sitzen dem Licht abgewandte Hemisphäre straffte, so daß man ohne Gefahr für die schwarz-tuchene Hose durch den abschüssigen Stollen rutschen konnte.

Als Jungens suchten wir uns diese sinnvolle Erfindung zu eigen zu machen, indem wir von der Höhe einer Waschbergehalde, die nahezu Hochgebirgscharakter hatte, mit untergezogenem Persilkarton fröhlich zu Tal fuhren. Da konnte es geschehen, daß der zwar solide, aber auf solche Beanspruchungen denn doch nicht geeichte Karton sich vor Erreichung der Talsohle auflöste, so daß nicht nur der Hosenboden, sondern auch noch das Sitzfleisch schmerzlich strapaziert wurde. Letzteres wiederholte sich dann zu Hause, im Hinblick auf die reparaturbedürftigen Hosen, sozusagen als Strafe für die Außerachtlassung unerläßlicher Schutz- und Sicherheitsvorschriften. Weder die Berufsgenossenschaft noch der Unfallschadenverband traten für die erlittenen Körperschäden und sonstigen Beeinträchtigungen ein.

Als ich am Abend nach dem eingangs geschilderten Ereignis auf dem Nachhausewege den Ort des Zusammenstoßes passierte, war dort nichts mehr zu sehen. Vielleicht hatten die Beteiligten sich gütlich geeinigt, so daß nicht einmal der Polizeibericht von der Sache Notiz nahm. In mir aber zitterte noch etwas von der erlittenen Aufregung nach, und ich suchte, zu Hause angekommen, in Büchern und Zeitschriften nach Gedichten, die das Erlebnis durch Überblendung neutralisierten, indem sie ein Unfallgeschehen gewissermaßen in seiner ganzen Tiefe ausschöpften.

Die Dichtung beschäftigt sich wenig mit dem Unfall. Viel häufiger mit Unglücken oder Katastrophen, als Überkommissen höherer Gewalt, bei denen das Ereignis selbst und die Bewährung des Menschen in ihm zum Gegenstand der Behandlung und innerer Auseinandersetzung wird. Beispiele dieser Art sind Goethes „Johanna Sebus“, in Schillers Glocke der Abschnitt „Die Feuersbrunst“, G. A. Bürgers „Lied vom braven Mann“, Theodor Fontanes „John Maynard“, und „Die Brücke am Tay“.

Ein Einarmiger antwortete auf die teilnehmende Frage, ob er das fehlende Glied im Kriege eingebüßt habe, grimmig-sarkastisch:

„Nein, den Arm hat das Kapital gefressen.“ Nun kann nichts einleuchtender sein, als die Feststellung, daß es das Kapital schwerlich nach totem Menschenfleisch gelüftet, ist ihm doch allein mit den lebendigen Gliedmaßen des Arbeiters, in Verbindung mit einem wachen Kopf gedient. Hier wird die sachliche Überlegung durch eine radikale Formel jäh überblendet. Der Gedankenblitz zeigt einen Kurzschluß an.

Es braucht hoffentlich nicht gesagt zu werden, daß sich diese Darlegungen weder gegen die Behandlung der Ursachen- und Schuldfrage, noch gegen die Entschädigung bei Unfällen richtet. Aber würde es nicht der Anfälligkeit für und der Disposition zum Unfall entgegenwirken, wenn bei allen Überlegungen und Betrachtungen das Ereignis des Unfalls selbst, mit den aus ihm erwachsenden Folgen, stärker als das bei aller Wichtigkeit Zweitrangige in das Blickfeld gerückt würde? . . .

☆

Mit einem Unfall beschäftigt sich Christian Morgensterns Gedicht „Die unmögliche Tatsache“

Palmström, etwas schon an Jahren, wird an einer Straßenbeuge und von einem Kraftfahrzeuge überfahren.

„Wie war“ (spricht er, sich erhebend und entschlossen weiterlebend) „möglich, wie dies Unglück, ja — daß es überhaupt geschah?

Ist die Staatskunst anzuklagen in bezug auf Kraftfahrwagen?

Gab die Polizeivorschrift hier dem Fahrer freie Trift?

Oder war vielmehr verboten hier Lebendige zu Toten

umzuwandeln, — kurz und schlicht: Durfte hier der Kutscher nicht — ?“

Eingehüllt in feuchte Tücher, prüft er die Gesetzesbücher und ist alsobald im klaren:

Wagen durften dort nicht fahren!

Und er kommt zu dem Ergebnis: Nur ein Traum war das Erlebnis.

Weil, so schließt er messerscharf, nicht sein kann, was nicht sein darf.

Das Gedicht wurde kurz nach der Jahrhundertwende geschrieben, als noch vereinzelte Automobile mit der rasenden Geschwindigkeit von etwa 20 „Sachen“ durch den knietiefen Staub der unbefestigten Landstraßen und über das rumpelige Natursteinpflaster in den Städten fuhren. Das „entschllossene Weiterleben“ ist zwar zum geflügelten Wort geworden, ebenso wie der Satz: „Weil, so schließt er messerscharf, nicht sein kann, was nicht sein darf“, aber heute würden jenem leichtherzigen Entschluß in ach wie vielen Fällen die Voraussetzungen abgeschnitten sein. Die messerscharfe Logik Palmströms wird scharft in den harten Tatsachen tausender von Polizeiberichten.

Joachim Ringelnatz schrieb dieses Unfall-Gedicht:

Es sprach das Gehirn erschüttert

Zur Nase: „Du blutest stark!“

Es sagte der Hut verbittert:

„Ich bin total zerknittert

Und war auf Seide gefüttert

Und kostete dreißig Mark!“

Es sagte das Auge verschwommen:

„Ich fühle mich wieder frei.

Das Ganze wird uns gut bekommen;

Das Herz ist nicht entzwei!“

Das Herz sagte: „Sowas kommt vor.

Vor allem aber lebt unser Humor,

Und deshalb werde ich nun

In eurem Namen Gott innig danken,

Wie das die Erschreckten und Kranken —

Leider fast nur die — tun!“

Ringelnatz gehört als Dichter zur Nachkommenschaft Morgensterns. Er ist uns zeitlich und damit in seinen Dichtungen auch dem Erlebnis unserer Zeit näher. Wie realistisch, aber mit welcher Besinnlichkeit zugleich, ist hier die Wirkung des Unfalles eingefangen! Allein der Hut, der sich — obzwar auf Seide gefüttert — zu einem filzigen Materialismus bekennt, ist total zerknittert, während die lebendigen Organe sich bemühen, dem überstandenen Unfall das Beste abzugewinnen. Die letzte Strophe des Gedichtes ist ein reines Erlebnis der Seele. Angesichts der in diesen Versen enthaltenen Erhellung des Humorbegriffes wirkt die bekannte Definition: „Humor ist, wenn man trotzdem lacht“ einfach ledern.



Vom Arbeiter zum Opernsänger

Folkwang-Leistungspreis 1960 für
ATH-Mitarbeiter Karl Ridderbusch



Folkwang-Preisträger Karl Ridderbusch (rechts) mit seinem Essener Gesangslehrer Clemens Kaiser-Breme

Seit drei Jahren verleiht die Gesellschaft der Freunde und Förderer der Folkwangschulen in Essen an Studierende der beiden Folkwangschulen einen Leistungspreis für besonders herausragende Arbeiten und künstlerische Fähigkeiten. Zu den Preisträgern dieses Jahres gehört in der Abteilung Gesang Karl Ridderbusch, der seit gut drei Jahren zur Belegschaft der ATH zählt und gegenwärtig in der Betriebskrankenkasse tätig ist.

Bei der Verleihung des Folkwang-Leistungspreises 1960 unterstrich der Vorsitz der Fördergesellschaft, Bergwerksdirektor Dr. Broche, die erfreuliche Tatsache, daß im zehnten Jahr des Bestehens sechs statt bisher drei Studierende ausgezeichnet werden konnten. Neben Karl Ridderbusch waren das eine Pianistin, ein Schauspieler und Regisseur, zwei Graphiker und ein Fotograf. Jedem der Preisträger übergab Dr. Broche den Preis und außerdem ein Diplom. Nicht nur die fachliche und künstlerische Leistung sollte damit geehrt werden, sagte er dabei, sondern man wolle auch die menschliche Haltung anerkennen und in der Öffentlichkeit würdigen.

Die Gesellschaft freue sich, daß zwischen ihr, der Schule und den Studierenden so enge Beziehungen bestünden. In den zehn Jahren habe sie fast 700 000 DM den Folkwangschulen (Werkkunst- und Musikschule) und den Studierenden zur Verfügung stellen können. Es sei nicht alltäglich, daß die Gebefreudigkeit von Förde-

rn anhalte. Um so erfreulicher aber sei zu verzeichnen, daß sie in den letzten Jahren noch gestiegen sei.

Die Gesellschaft leiste ihre Arbeit aus freiwilligem Antrieb und aus echt mäzenatischem Geist, wertvollen künstlerischen Begabungen und Talenten die Möglichkeit zur Entfaltung zu geben. Sie wolle ihnen dabei nicht nur materiell helfen, sondern auch einen ideellen Ansporn geben, die ihnen von der Natur gegebenen Anlagen und Kräfte aufs Beste zu entwickeln. Die Gesellschaft freue sich, wenn sie, wie durch den Leistungspreis, hohe Begabungen und vorzügliche Leistungen anerkennen könne.

Die Übergabe der Auszeichnung erfolgte am 29. November innerhalb einer festlichen Veranstaltung im Saal der Folkwangschule in Essen-Werden. Dabei konnte Karl Ridderbusch mit der Ballade des Archibald Douglas von Loewe, einer Arie aus Händels „Berenice“, der Arie des Philipp aus Verdis „Don Carlos“ sowie in einer Duett-Szene aus Smetanas „Verkaufte Braut“ ungewöhnlich starken Beifall des kunstverständigen Publikums erhalten.

Die Thyssenhütte freut sich, daß sie dem begabten jungen Sänger, der früher als Arbeiter tätig war, die Möglichkeit geben konnte, neben seinem beruflichen „Broterwerb“ auf der ATH seine gesangliche Ausbildung an der Folkwangschule in Essen aufzunehmen. Karl Ridderbusch studiert dort jetzt im siebten Semester in der Opernklasse bei dem bekannten Kammersänger Clemens Kaiser-Breme. Nachdem er bereits seit einigen Jahren die Möglichkeit hatte, bei den

Städtischen Bühnen Essen kleinere Opernrollen zu übernehmen, hat ihm jetzt das Stadttheater Münster angeboten, in der Spielzeit 1961/62 dort einige größere Rollen zu übernehmen und sich weiterhin in Essen fortzubilden.

Aus Briefen an die Redaktion

Im Oktober-Heft konnte die Werkzeitung von der Verleihung des Bundesverdienstkreuzes an Dr. Walter Forstmann, den früheren Leiter des Sozialwesens der ATH und langjährigen Direktor der Rheinischen Wohnstätten AG, berichten. In einem Brief an die Redaktion der Werkzeitung erinnerte Dr. Forstmann jetzt an die Zeit, als er zur ATH kam, und schreibt nach einigen anerkennenden Worten über die Gestaltung unserer Werkzeitung u. a.:

„In diesen Tagen fährt sich zum 40mal der Tag, an dem mich Herr August Thyssen 1920 einstellte mit den Schlußworten: ‚Uns geht es nicht gut! Wenn Sie etwas bei uns werden wollen, müssen Sie sparsam, sehr sparsam sein. Wir haben kein Geld!‘ Das habe ich mir gemerkt und beherzigt. Und somit begann meine Laufbahn in der Industrie. Es war damals nach dem Ersten Weltkrieg eine in jeder Beziehung sehr schwierige Ausbauphase, zumal die Arbeiterschaft in ihrer Zielsetzung sehr uneinig und unklar war. Die noch wesentlich schwierigere Aufbauzeit nach dem Zweiten Weltkrieg hat die Hütte jetzt glücklich dank einer fleißigen, klaren denkenden Mitarbeiterschaft hinter sich gebracht. Ich freue mich immer wieder, aus Ihrer Werkzeitschrift so viele Einzelheiten des Wiederaufbaues oder Umplanung der Hütte entnehmen zu können. Nun mußte auch das alte Torhaus ‚an Portier I‘, wie man früher sagte, fallen, durch das ich von 1920 bis 1933 so oft gegangen bin.“





OTTO BUNKRADT, Maschinist
Maschinenbetrieb II — 3. Dezember



HERMANN VON GERSUM, Einsetzer
Warmbandwerk — 7. Januar



ADALBERT BERNs, Kolonnenführer
Elektrobetrieb I — 25. Januar



JOHANN SCHMIDT, Feuerungsmaurer
Steinfabrik — 27. Januar



EMIL BODEN, Vorarbeiter
Elektrobetrieb I — 30. Januar

Helmut Pietryga, Neubauabteilung, mit Elke Dietrich, am 14. Oktober
Manfred Wenzel, Elektrobetrieb Bandwalzwerk, mit Helga Razing, am 21. Oktober
Manfred Sander, Walzwerk, mit Maria Anna Reichert, am 21. Oktober
Horst Skupin, Kraftanlagen, mit Christel Skibitzki, am 21. Oktober
Helmut Zeleznik, Verzinkung, mit Gerda Meister, am 21. Oktober
Johann Hieke, Hochofen, mit Johanna Köhl, am 22. Oktober
Luise Stieler, Anita Thyssen-Heim, mit Dieter Dörnemann, am 22. Oktober
Claus Suhrmeyer, Werbebüro, mit Irmgard Richter, am 27. Oktober
Erich Brinken, Bauabteilung, mit Christel Waras, am 27. Oktober
Wilfried Terrey, Elektrohauptwerkstatt, mit Sonja Kautzsch, am 27. Oktober
Manfred Schnittcher, Warmbandwerk, mit Ute Haverkamp, am 27. Oktober
Sita Behr, Einkauf, mit Dieter Krolls, am 28. Oktober

Rudolf Bystrich, Bauabteilung Jörg am 23. Oktober
Otto Balhorn, Maschinenbetrieb II Heidi am 24. Oktober
Wilhelm Mathes, Martinwerk I Wilfried am 25. Oktober
Alfons Berg, Elektrobetrieb I Sabine am 25. Oktober
Erich Greiff, Warmbandwerk Randolph am 25. Oktober
Helmut Flügge, Warmbandwerk Ursula am 26. Oktober
Gerhard Busch, Wärmestelle Petra am 26. Oktober
Gerhard Güttner, Bauabteilung Heike am 26. Oktober
Heinz Kutsch, Kokerei August Thyssen Martina am 26. Oktober
Bruno Giefer, Elektrobetrieb Hochofen Karin am 28. Oktober
Karl Hans Lamm, Betriebswirtschaft Michael am 28. Oktober

Georg Klenner, Versuchsanstalt Gerd am 29. Oktober
Karl-Heinz Kansy, Kraftanlagen Wolfgang am 30. Oktober
Bruno Mroß, Werkschutz Michael am 30. Oktober
Walter Plein, Kaltbandwerk Rainer am 30. Oktober
Reinhold Rinke, Hochofen Kunigunde am 1. November
Ceslaus Badowski, Bergbau- und Hüttenbedarf, Helmut am 1. November
Heinrich Oppermann, Stoffwirtschaft Elke am 1. November
Johann Schmuck, Zurichtung I Manfred am 2. November
Hans Rühl, Zurichtung I Holger am 2. November
Fritz Zimmer, Hochofen Mario am 3. November
Günter Wennemann, Neubauabteilung Horst-Günter am 3. November

25 JAHRE IM DIENST

Bernhard Dordel, Elektrobetrieb Hochofen, am 24. November
Kasimir Lewandowski, Blechzurichtung, am 9. Januar
Paul Angrick, Martinwerk II, am 18. Januar
Rudolf Diebel, Versuchsanstalt, am 23. Januar

80 JAHRE ALT

Leo Tomasik, Dbg.-Hamborn, Henriettenstraße 30, am 4. Januar
Ignatz Wojtczak, Walsum, Bahnhofstraße 47, am 19. Januar
Ludwig Dickmann, Dbg.-Hamborn, Halskestraße 60, am 27. Januar

DIE EHE SCHLOSSEN

Theophil Wojtczak, Kokerei August Thyssen, mit Hertha Spies, am 30. September

Obering. Hellersberg †

Bei seiner morgendlichen Betriebsinspektion wurde am 25. November Oberingenieur Heinrich Hellersberg vom Maschinenbetrieb I vom Tode überrascht. Mit ihm ist ein Mann aus der Mitte unserer Belegschaft gerissen worden, der als Dreherlehrling im Jahre 1911 eingetreten war und der dann von 1918 an dem Werk mehr als vier Jahrzehnte — zunächst als Dreher, später als Techniker, Betriebsingenieur und Betriebsleiter im Maschinenbetrieb II, schließlich als Betriebschef und Oberingenieur im Maschinenbetrieb I — gedient hat. Besonders im Rahmen des Wiederaufbaues erwarb sich Oberingenieur Hellersberg durch seine tatkräftige Mitarbeit große Verdienste, die ihm über das Grab hinaus ein ehrendes Andenken sichern werden.

Georg Warnecke, Zurichtung I, mit Rosa Schnittgen, am 28. Oktober
Karl-Otto Burkert, Stoffwirtschaft, mit Eveline Brosowski, am 28. Oktober
Manfred Maas, Graphische Anstalt, mit Wilma Kleefeld, am 28. Oktober
Rolf Findeisen, Blechzurichtung Kaltbandwerk, mit Renate Köhler, am 4. November
Sebastian Schumacher, Schlackenmühle, mit Katharina Reininger, am 4. November
Helmut Arndt, Hochofen, mit Ute Lade, am 4. November
Ludwig Poczynski, Maschinenbetrieb I, mit Margret Tiemann, am 4. November
Hans Haasio, Kostenabteilung, mit Irene Rudolph, am 9. November
Egon Quittschau, Schlackenmühle, mit Christine Dreuw, am 11. November
Egon Agoreck, Hochofen, mit Hildegard Meißner, am 11. November
August Keuchel, Maschinenbetrieb Warmbandwerk, mit Ingeborg Gertsen, am 11. November
Harimut Diepenbruck, Allgemeine Werkskolonne, mit Gerda Nehring, am 11. November
Karl Ickenroth, Thomaswerk, mit Cäcilie Aßmann, am 11. November
Hans Huberty, Zurichtung I, mit Rosemarie Uhl, am 11. November
Wolfgang Wagner, Elektrobetrieb II, mit Maria Pfeiffer, am 18. November
Gerhard Hanke, Thomaswerk, mit Käthe Brand, am 18. November

NACHWUCHS KAM AN

Walter Hansen, Blechzurichtung Kaltbandwerk, Anita am 3. Oktober
Paul Stief, Allgemeine Werkskolonne Doris am 14. Oktober
Georg Geier, Walzwerk Karl-Heinz am 23. Oktober
Albert Peters, Mechanische Hauptwerkstatt, Michael am 23. Oktober

50 JAHRE IM DIENST

GREGOR RESZKA

Vorarbeiter
Zurichtung V
3. Januar



„50 Jahre sind doch eine schöne Zeit“, meint Vorarbeiter Gregor Reszka von der Zurichtung V, der am 3. Januar 1961 auf eine 50jährige Tätigkeit auf der Hütte zurückblicken kann. Wenn er von diesem halben Jahrhundert erzählt, das er auf der ATH verbrachte, dann glaubt man zunächst, es sei bei Reszka stets sehr ruhig zugegangen. Knapp sechs Monate war er alt, als seine Eltern mit der Familie von Marienwerder in Westpreußen nach Hamborn zogen, wo Vater Reszka auf der Schachtanlage 2, später auf 3 einen Arbeitsplatz fand. So wuchs Gregor Reszka in der Mittelstraße in Marxloh auf, wo es noch in jenen Jahren sehr

viele Plätze gab, auf denen man selbst Fußballspielen konnte. Am 3. Januar 1911 trat Reszka, knapp 15 Jahre alt, in den Dienst der ATH. Er war zunächst bei der Registratur beschäftigt. Doch von seinen Freunden ließ er sich nach sechs Monaten überreden und wechselte seinen Arbeitsplatz zur Straße 7. Seit jenem Tag blieb Gregor Reszka, der heute Vorarbeiter ist, seinem Betrieb treu. An zwei Dingen freut er sich besonders: An seinen in England lebenden Enkelkindern, die er schon bald wiederzusehen hofft, und zu Hause an einen Kanarienvogel, der ihm in den Stunden nach Feierabend schon lange viel Freude macht.

PERSONALMAPPE

Die Leitung der Neubauabteilung hat Direktor Volker von Brancani übernommen; er tritt an die Stelle von Direktor Martin Luther, der in die Geschäftsführung der neugegründeten Tochtergesellschaft der ATH, „Thyssen Industrie GmbH,“ Dinslaken, berufen wurde.

Eingetreten ist ferner Direktor Dr. Herbert Ruppik, zu dessen Aufgabenbereich insbesondere die Koordination der gesamten Erhaltungs- und Reparaturbetriebe der Hütte (Maschinen- und Elektrobetriebe) sowie die Überwachung der Energiewirtschaft (Wärmestelle) gehört.

Ernannt wurden:

zum Betriebschef Karl-Heinz Hauschild (Maschinenbetrieb I für den Bereich Thomasschlackwerk, SM-Stahlwerk I, Hochofenwerk, Sinteranlage, ff Steinfabrik und Thomasschlackmühle) und

Ernst Sommermeyer (Maschinenbetrieb I für den Bereich Blockbrammenstraße I und II, Fertigstraße I und Parallelfanschträgerstraße)

zum Betriebsleiter Theo Ottenheim (Thomasschlackmühle), zum Betriebsführer Kurt Spaarmann (Maschinenbetrieb II),

zum Abteilungsvorsteher Karl Keßler (Gehaltsabrechnung der Personalabteilung für Angestellte).

Marlene Steiner, Lochkartenabteilung
Frank am 4. November

Helmuth Knollmann, Blechbearbeitungswerkstatt, Peter am 4. November

Josef Kolodziej, Warmbandwerk
Manfred am 4. November

Karl Heinz Levic, Blechzurichtung
Elke am 5. November

Heinz Görtner, Maschinenbetrieb
Volker am 5. November

Siegfried Schubert, Elektrobetrieb I
Ellen am 6. November

Karl-Heinz Lieske, Zurichtung I
Manuela am 6. November

Adolf Blecker, Elektrobetrieb II
Beate am 7. November

Günther Thomsatzig, Allgemeine Werkskolonne, Georg am 8. November

Bruno Kwiatkowski, Hochofen
Martina am 9. November

Theodor Lhotak, Straße V
Wolfgang am 9. November

Egon Petersen, Werkschutz
Roswitha am 10. November

Johann Ruhbau, Organisation
Thomas am 11. November

Helmuth Scheiblich, Maschinenbetrieb I
Michael am 11. November

Aloysius Schleiken, Bergbau- und Hüttenbedarf, Margret am 14. November

Josef Goyke, Maschinenbetrieb
Thomas am 14. November

Erich Stevens, Stoffwirtschaft
Gabriele am 15. November

Gerhard Bauer, Thomasschlackwerk
Thomas am 15. November

Walter Kurzoba, Elektro- und Maschinenbetrieb Sinteranlage
Ursula am 15. November

Horst Mielke, Magazin-Verwaltung
Doris am 16. November

Paul Brieske, Walzwerk I Magazin
Claudia am 17. November

Alfred Kilimann, Verzinkung
Marita am 17. November

Hans Wilhelm, Hochofen
Norbert am 17. November

Werner Seiring, Bauabteilung
Birgit am 17. November

Friedhelm Kahlen, Hochofen
Detlef am 18. November

Fritz Badke, Maschinenbetrieb I
Birgit am 19. November

Kurt Stoller, Bergbau- und Hüttenbedarf
Hans-Jörg am 19. November

Siegfried Barkow, Elektrobetrieb I
Sigrid am 20. November

UNSERE TOTEN

WIR BEWAHREN IHNEN
EIN EHRENDES ANDENKEN

SCHWARZ, Franz	Pensionär (Tiefenmann, Walzwerk IV)	7. November
RAMBERG, Stanislaus	Pensionär (Schleifer, Techn. Versuchsanst.)	11. November
LENARDS, Wilhelm	2. Sortierer, Blechzurichtung Kaltbandwerk	17. November
WAGNER, Josef	Kraffahrer, Kraffahrbetrieb	18. November
GATERMANN, Hermann	Pensionär (Vorarbeiter, Mechan. Werkst.)	20. November
HESPER, Heinrich	Pensionär (Wachmann, Hütte Vulcan)	20. November
HELLERSBERG, Heinrich	Oberingenieur, Maschinenbetrieb I	25. November

Erich Stede, Bauabteilung
Brunhilde am 20. November

Artur Scheer, Elektrobetrieb Sinteranlage
Ellen am 20. November

Gerhard Bendich, Elektrobetrieb
Hochofen, Andrea am 20. November

Manfred Beuthner, Maschinenbetrieb I
Heike am 20. November

Horst Janowski, Elektrobetrieb Profilwalzwerk, Ute am 21. November

Manfred Nitsch, Elektrobetrieb Bandwalzwerk, Ingrid am 21. November

Lohnsteuer-Jahresausgleich - Lohnsteuerkarte 1961

Die Personalabteilungen für Angestellte und Lohnempfänger teilen mit:

Lohnsteuer-Jahresausgleich 1960

Um den Lohnsteuer-Jahresausgleich für 1960 schnell durchführen zu können, ist es erforderlich, daß alle Lohnsteuerkarten 1960 bis zum 15. Januar 1961 wieder bei den Lohnbüro-Außenstellen bzw. bei der Personalabteilung abgegeben werden. Liegt die Lohnsteuerkarte bis zu diesem Termin nicht vor, so muß das Belegschaftsmitglied den Lohnsteuer-Jahresausgleich bei dem für den Wohnort zuständigen Finanzamt beantragen.

Lohnsteuerkarten 1961

Die Lohn- und Gehaltsempfänger wie auch die Bezieher von Werksrente werden gebeten, die Lohnsteuerkarte 1961 recht bald abzugeben. Da bei den Rentenempfängern das Vorhandensein der Lohnsteuerkarte nun auch zwingende

Vorschrift ist, kann die Rente künftig nur gezahlt werden, wenn die Lohnsteuerkarte bei uns vorliegt.

Empfangsstellen sind:
bei Lohnempfängern
die Lohnbüro-Außenstellen

bei Werksrentenempfängern
aus Lohnverhältnis
die Sozialabteilung

bei den Angestellten und
Werksrentenempfängern aus
Angest.-Verhältnis

die Personalabteilung für Angestellte
Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, daß Lohnsteuerermäßigungsanträge für 1961 jetzt schon beim zuständigen Finanzamt eingereicht werden können.

Obermeister Franz Lubezki, Maschinenbetrieb Kraftanlagen, feiert sein 40-jähriges Dienstjubiläum am 30. Dezember.



**Mit dem Bundesverdienstkreuz
ausgezeichnet**

Zwei weitere Belegschaftsmitglieder kann die Thyssen-Hütte der großen Schar jener Männer zuzählen, die nach fünfzig Berufsjahren durch den Bundespräsidenten mit dem Verdienstkreuz der Bundesrepublik ausgezeichnet wurden. Es handelt sich um den Techniker Wilhelm Jansen (Elektrozentralen und Stromverteilung) und (links) Betriebsmonteur Wilhelm Müller (El.-Betrieb 1 Thomasschlackwerk), denen Regierungspräsident Baurichter am 29. November in Düsseldorf im Namen des Bundespräsidenten die hohe Auszeichnung verlieh. Der Vizepräsident der Düsseldorfer Industrie- und Handelskammer, Adloff, sprach dabei den Jubilaren im Namen der Wirtschaft Dank und Anerkennung aus, daß sie ihren Fleiß und ihre Tatkraft ihrem Unternehmen zur Verfügung gestellt hätten. Regierungspräsident Baurichter erinnerte an die Zeit vor fünfzig Jahren. In dem seither verflorbenen halben Jahrhundert hätten sie die Wechselwirkung von Mensch und Betrieb erlebt und dabei gelernt, daß neben dem rein materiellen Wert der Arbeit die menschliche Bindung zum Betrieb getreten sei, ohne die ein solches Jubiläum nicht möglich geworden sei. Wer einen Betrieb solange treu geblieben sei, dem könne es im übrigen weder an fachlicher noch an menschlicher Eignung fehlen.

KLEINE WINKE ÜBER DEN GARTENZAUN

Blumen brauchen Pflege

Ein gutes Gedeihen der Gartengewächse ist nur möglich, wenn die vorhandenen günstigen Lebensbedingungen erhalten bleiben. Bei der Bodenpflege müssen wir einen Unterschied machen zwischen Zwiebel- und Knollengewächsen einerseits und Stauden andererseits. Mit Zwiebeln und Knollen bepflanzte Flächen dürfen aus leicht verständlichen Gründen weder begraben noch tief gelockert werden. Haben wir in eine Staudenrabatte einzelne Zwiebelblumen, wie Lilien, Narzissen, Tulpen und viele andere, eingestreut, dann merken wir uns gut die Pflanzstellen und nehmen diese von der sonst zwischen Stauden üblichen Bodenlockerung aus. Flaches Lockern ist in allen Fällen angebracht und günstig.

Da vorhandene Unkräuter einen Schmuckgarten stets verunzieren, sind sie möglichst beim Auflaufen zu entfernen. Das bereitet stets viel Mühe, vor allem wenn wir mit Unkrautsamen angereicherte Komposterde für die Düngung im Frühjahr usw. verwendet haben. Solche sollte deshalb im Ziergarten nicht ausgestreut werden. Es ist vielmehr ratsam, eine dünne Decke (bis zu fünf Zentimeter Stärke) aus Düngetorf aufzulegen, die kaum Unkräuter aufkommen läßt und das Erdreich feucht hält. Dies erleichtert die Bodenpflege im Ziergarten wesentlich und bereitet mehr Freude.

Neben der Bodenbearbeitung muß noch an die Zuführung von Nährstoffen gedacht werden. Die flüssige Nachdüngung erfolgt am besten vor und während der Blüte, weil die Pflanzen nicht nur Blütenriebe zur vollen Entwicklung bringen wollen, sondern auch in der Erde Reservestoffe in Zwiebeln, Knollen und Wurzelstöcken bilden müssen. Pflanzen, die zunächst eine große Blattmasse bilden sollen und im Herbst oder Frühjahr keine geeignete und

ausreichende Humusdüngung erhalten haben, düngt man jetzt flüssig mit Poly-Crescal, 30 Gramm je Quadratmeter. Soll die Düngung mehr der Blütenfülle und der Bildung von Reservestoffen dienen, so ist Poly-Fertisal am Platze (30 bis 50 Gramm je Quadratmeter). Schon beim Abfüllen ist das flüssige Düngen einzustellen. Nebenbei soll noch bemerkt werden, daß eine Düngetorfdecke die aufgelösten Nährstoffe nur sparsam an den Untergrund abgibt, so daß eine schädliche Überdüngung der Pflanzen dadurch gleichzeitig abgewendet wird. Von abgeblühten Pflanzen sind die Blüenschäfte abzuschneiden. Es können sich dann keine Samen ausbilden, und ein nutzloser Verbrauch von Nährstoffen entfällt.

Bei Zwiebel- und Knollengewächsen muß man mit dem Abschneiden der Blätter so lange warten, bis sie auf natürliche Weise völlig abgewelkt und trocken sind. Für eine mäßige Bodenfeuchtigkeit ist aber trotzdem Sorge zu tragen. Stauden, die ihr Grün behalten, verlangen stärkere Wassergraben.

Während man Stauden im allgemeinen schon 14 Tage nach dem Verblühen teilen und umpflanzen kann, muß man bei den Zwiebel- und Knollengewächsen so lange warten, bis das Laub vollständig abgestorben ist, damit sich die Ersatzzwiebeln blühkräftig ausbilden können. Im allgemeinen können die Zwiebelgewächse drei bis vier Jahre an ihrem Platz verbleiben, ohne daß ein Verpflanzen erforderlich ist; nur wenn sie durch Vermehrung von Brutzwiebeln zu dicht stehen, nimmt man sie zum Teilen und Verpflanzen heraus. Schneeglöckchen, Blaustern, Krokus und andere kleine Zwiebelblumen läßt man unbehelligt; sie bilden dann schöne Trupps.

Ist das Umpflanzen zum Beispiel von Tulpen zwischen Zweijahrsblumen nach deren Abblühen und Abräumen nötig, dann geschehe das mit Erdballen und recht vorsichtig, damit die Zwiebeln im Ausreifen nicht gestört werden.

