

9. Jahrgang • Mai 1963  
Nur für Betriebsangehörige



16 6832 E

# unsere ATH

Werkzeitschrift der August Thyssen-Hütte AG • Duisburg-Hamborn

5





## In tausend Meter Höhe über den Neubauten von Werk II in Beeckerwerth

Die Luftaufnahme zeigt den gegenwärtigen Bauzustand der neuen Werksanlagen in Beeckerwerth. Vor der Kulisse der Hütte mit der Hochofengruppe (rechts oben), der Sinteranlage und dem Kraftwerk Hamborn (links davor) sowie den sich nach links anschließenden Anlagen der Stahl- und Walzwerke breitet sich die große Baustelle von Werk II zwischen der seit dem Frühjahr stillgelegten Schachanlage Beeckerwerth (Mitte rechts außerhalb des Bildes) und dem Rhein aus. (Am linken Bildrand erkennt man in der oberen Hälfte bei Alsum einige Kribben in Höhe des Einlaufs der alten Emscher in den Rhein.) Links neben der Schachanlage der Komplex des

seit fast einem Jahr arbeitenden Oxygen-Stahlwerkes, nördlich davon die Hallen der Tiefofenanlage und der sich nach Westen anschließenden Brammenstraße III, die in Kürze in Betrieb genommen wird. An sie reihen sich — näher am Rhein gelegen und von Norden nach Süden verlaufend — die großen langgestreckten Hallen des Breitband-Warmwalzwerkes sowie der breitgelagerte Komplex des Breitband-Kaltwalzwerkes. Am unteren Bildrand rechts die Anlagen der Thomasschlackenmühle und der Zementfabrik der ATH, links daneben Lager- und Montagebauplatz für die Neubauten. Luftaufnahme: Walter Moog (freigeg.: Reg.-Präs. Düsseldorf, Nr. 05/1652)

### AUS DEM INHALT:

- 3 Die letzte Dampflokomotive der ATH wurde ausrangiert
- 5 Sonderprämie vermögenswirksam angelegt
- 6 Hier geht es um die Sicherheit:  
Fahrräder und Mopeds zeigten viele Mängel
- 7 18. bis 20. Juni: Blutspende
- 8 Duisburgs „Berliner Brücke“  
erbaut mit Zement der Thyssenhütte
- 10 Bundesbahnpräsident Harres besichtigte die ATH
- 11 Thyssenstahl auf der Hannover-Messe

- 15 Zum Tode von Dr. Gerhard Schroeder
- 16 Thyssen-Chor sucht gute Tenöre
- 18 210 Feuermelder alarmieren die Werkfeuerwehr
- 21 Thyssen Industrie ehrte ihre Jubilare
- 22 Jubilare, Personal- und Familiennachrichten

#### TITELBILD:

Montagearbeiten am neuen Werk in Beeckerwerth  
(Farbaufnahme: Werkfotografie/Woog)

#### BILD DER LETZTEN SEITE:

Im Chemischen Hauptlabor der Hütte  
(Farbaufnahme: Brinkmann)

#### HERAUSGEBER:

AUGUST THYSSEN-HÜTTE AKTIENGESellschaft  
Duisburg-Hamborn, Postfach 67

Schriftleitung: Carl Bertram Hommen, Fernruf 5 55 21, Hausanschluß 54 52 / 27 66 (Redaktion: Neue Hauptverwaltung, Kaiser-Wilhelm-Straße). Die Werkzeitung erscheint monatlich und wird kostenlos an die Mitarbeiter der August Thyssen-Hütte AG abgegeben. Nachdruck von Nachrichten und von Artikeln, soweit die Redaktion über sie verfügen kann, gerne gestattet. Um Quellenangabe und um Übersendung von zwei Belegexemplaren an die Redaktion wird gebeten. Bilder: Driesang, Epha, Meyer, Schäfer, Schroeder, Klöckner-Bildarchiv — Luftaufnahme Seite 8 Westdeutsche Luftwerbung; freigeg. Reg.-Präs. 03/1112.

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



# Die letzte Dampflokomotive der ATH wurde ausrangiert

Werkverkehr in Zukunft nur noch mit Elektro- und Dieselloks — Das Ende einer 85jährigen Entwicklung

**Der Werkverkehr im Bereich der August Thyssen-Hütte vollzieht sich seit Mitte April ausschließlich mit Elektroloks, Elektro-Dieselloks und Dieselloks. Die letzte Dampflokomotive, ein Veteran von fast sechzig Dienstjahren und zuletzt im Hochofenwerk unserer Hütte eingesetzt, wurde vom Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen am 18. April aus dem Fahrbetrieb gezogen.**

Mit der Stillsetzung der Dampflokomotive Nummer 13 wurde ein Zeitabschnitt im Eisenbahnverkehr besiegelt, der aufs engste mit dem Namen und Wirken unseres Werksgründers verbunden ist und über das Werk hinaus der Wirtschaft im gesamten Bereich von Hamborn, Dinslaken und Walsum gedient hat. Denn eine der wichtigsten ersten Maßnahmen von August Thyssen bei Beginn seiner Tätigkeit im Hamborner Raum war die Anlage eines werkseigenen Eisenbahnnetzes, das im Laufe der Jahre engmaschig zwischen Alsum, Walsum, Dinslaken und dem Bahnhof Oberhausen-West seine eigenen Betriebe und die mit ihnen verbundenen Unternehmen verband. Diese Verkehrseinrichtungen haben selbst die Zeit der Demontage und Entflechtung überstanden und sind seit dem Zusammenbruch in der Regie und Obhut des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen. Von der Inbetriebnahme der ersten werkseigenen Dampflokomotive bis zur Außerdienststellung der letzten vergingen 35 Jahre, in denen die rauchenden und fauchenden Ungeheuer treue Dienste leisteten.

Schon einmal, und zwar zu Ende der zwanziger Jahre, schien es so, als ob die Zeit der Dampflokomotiven abgelaufen sei, als man mit einer starken Elektrifizierung des Verkehrsbetriebes begann. Nicht zuletzt die Kriegs- und Nachkriegszeit haben das Verschwinden der letzten Dampflokomotive von den Schienenwegen unserer Hütte dann um über dreißig Jahre hinausgezögert bis zu diesem 18. April, an dem moderne Elektro- und Dieselloks in Reih und Glied vor dem Lokschuppen die Dampflokomotive Nummer 13 zur Verabschiedung erwarteten. Vor diesen Loks hatten sich mit der Geschäftsführung des Gemeinschaftsbetriebes viele Männer versam-

melt, unter ihnen — von allen besonders herzlich begrüßt — im Ruhestand lebende Lokführer und Heizer, die diesen denkwürdigen Augenblick miterleben wollten. Auch Betriebschef i. R.

Die fast sechzig Jahre alte Dampflokomotive „13“ verfuhr ihre letzte Schicht: Inmitten der modernen E- und Dieselloks (oben) wurde sie von Direktor Müller verabschiedet. Betriebschef i. R. Home (unteres Bild vorne rechts), selbst fast 50 Jahre lang im Eisenbahnbetrieb bei ATH und des Gemeinschaftsbetriebes tätig, war zum Abschied ebenfalls erschienen

Hermann Home, bis zur Pensionierung oberster Chef der Lokabteilung, war dabei und wollte sich dieses Ereignis nicht entgehen lassen. Die Bundesbahn hatte in Amtmann Heimann vom Maschinenamt Duisburg eigens einen Vertreter entsandt.

## Die „letzte Schicht“ von Dampflokomotive 13

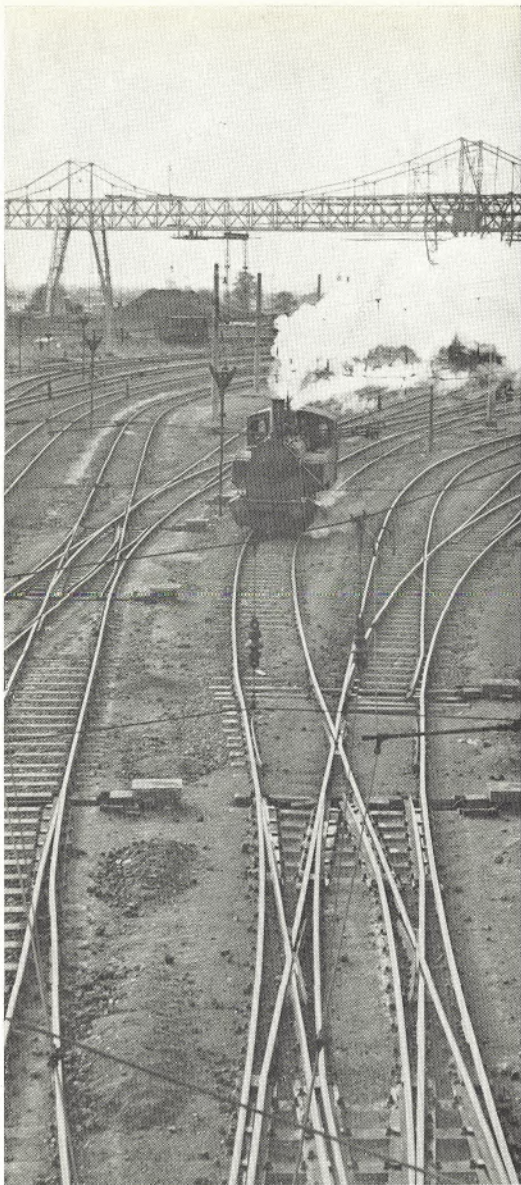
Die letzte Dampflokomotive ließ an diesem Morgen etwas auf sich warten. Sie war noch irgendwo auf der Strecke, nachdem Lokführer Wilhelm Bender sich mit ihr vom letzten Dienstbetrieb im Hochofenwerk gebührend verabschiedet hatte. Dann tauchte sie fauchend und rauchend auf und fuhr in das Gleis, das man für sie inmitten der modernen Loks freigehalten hatte. „Letzte Schicht der letzten Dampflokomotive — 18. April 1963“, so stand auf einem großen Schild vor der Rauchkammer der mit Girlanden und Fähnchen geschmückten Lokomotive. Man wurde beim Anblick der geschmückten Lok unwillkürlich an Bilder erinnert von der Fahrt des ersten Zuges von Nürnberg nach Fürth. Mit hellem Pfeifton begrüßten die Elektro- und Dieselloks die alte Dreiachsler-Dampflokomotive, die ihrerseits mit der Pfeife antwortete.

Direktor Müller vom Gemeinschaftsbetrieb erinnerte in einer Ansprache daran, daß man mit einer ähnlichen Feier, wie man sie jetzt zum Abschied der letzten Dampflokomotive durchführe, früher die Inbetriebnahme einer neuen Lok begangen habe. Man wolle heute die Leistungen der Lokomotiven und ihrer Konstrukteure würdigen. Mit der Lok Nummer 13 gehe im Werkverkehr ein Zeitalter zu Ende. Indem er sich an die pensionierten Lokführer und Heizer wandte, dankte er diesen Männern, die bei Tag und Nacht und bei jedem Wetter auf Dampfloks treu ihren Dienst erfüllt hätten. Er würdigte auch das Wirken von Betriebschef i. R. Home, der sein ganzes Berufsleben auf der Hütte im Dienst des Eisenbahnbetriebes verbracht habe. In den 85 Jahren, in denen man im Hamborner Bereich auf Dampfloks fahre, seien große Leistungen vollbracht worden. Die beste Maschine nütze aber nichts, sagte Direktor Müller, wenn man nicht Menschen habe, die sie bedienten.

## Lok 13 zweimal Zeuge der Elektrifizierung

Mit der feierlichen Verabschiedung der Dampflokomotive Nummer 13 wurde eine Entwicklung beendet, die bereits vor 35 Jahren ihren Anfang genommen hat. Denn diese Dampflokomotive war, wie





MIT DAMPF — ihre Zeit ist vorbei ...

sich Betriebschef i.R. Home zu erinnern weiß, schon einmal Zeuge und Opfer der Elektrifizierung der Werksbahn. 1928 wurde sie bei der Hütte Ruhrort-Meiderich ausrangiert, als das dortige Eisenbahnnetz elektrifiziert wurde, und vom Eisenbahnbetrieb der ATH übernommen. Die Verabschiedung erfolgte damals wesentlich unauffälliger als der Abschied, den sie am 18. April — und nun sicherlich endgültig — nehmen mußte. In den vergangenen 35 Jahren war sie bei unserer Hütte auf der Hochbahn, in Bruckhausen, in Dinslaken und Wehofen, im allgemeinen Hüttenbetrieb, bei der Walzwerks-Erweiterung MW 2 und zuletzt im Hochofenbetrieb eingesetzt.

Betriebsleiter Ernsting erinnerte sich bei der Abschiedsfeier, daß sich die Lok auch einmal vom sicheren Schienenweg abgewandt habe. 1932 mag es seiner Erinnerung nach gewesen sein, als sie sich auf einem Sinterberg selbständig machte und eine etwa fünfzehn Meter hohe Böschung hinunterfuhr. Der Heizer, der bei der rasenden Fahrt nicht mehr abspringen konnte, hatte jedoch großes Glück. Denn die gute alte Dampflok legte sich am Ende dieser unplanmäßigen Talfahrt ganz sanft auf die Seite, so daß er unbeschadet aus dem Führerstand herausklettern konnte.

Lokführer Wilhelm Bender (58), der bisher die Dampflok Nummer 13 fuhr, ist auf eine Elektrolok umgestiegen. Seine alte Lok wird durch die Henschel-Diesellok Nummer 199 ersetzt. Betriebschef i.R. Home, der auf Dampflokomotiven groß geworden ist, war von ihr sehr begeistert.

#### Jetzt 128 E- und Diesel-Lokomotiven

Der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen verfügt zur Zeit über 128 Lokomotiven für den Güterverkehr, von denen 79 Elektroloks, 33 Elektro-Dieselloks und 16 Dieselloks sind.

1878 fuhr die erste Lok der damaligen Gewerkschaft Deutscher Kaiser zwischen Schacht 1 und dem Staatsbahnhof Neumühl. 1900 waren es bereits sieben Dampfloks, bei Kriegsausbruch 1914 48, die vierzehn Millionen Tonnen beförderten und über siebzig Millionen Tonnenkilometer erreichten. 1928 schafften 77 Loks stark 29 Millionen Tonnen und rund 153 Millionen Tonnenkilometer. 1942 waren von 78 Lokomotiven nur noch 37 Dampfloks und die restlichen 41 bereits E-Loks. Im letzten Jahre wurden mit 124 Lokomotiven, davon nur noch 13 Dampfloks, 58 Millionen Tonnen bewältigt.

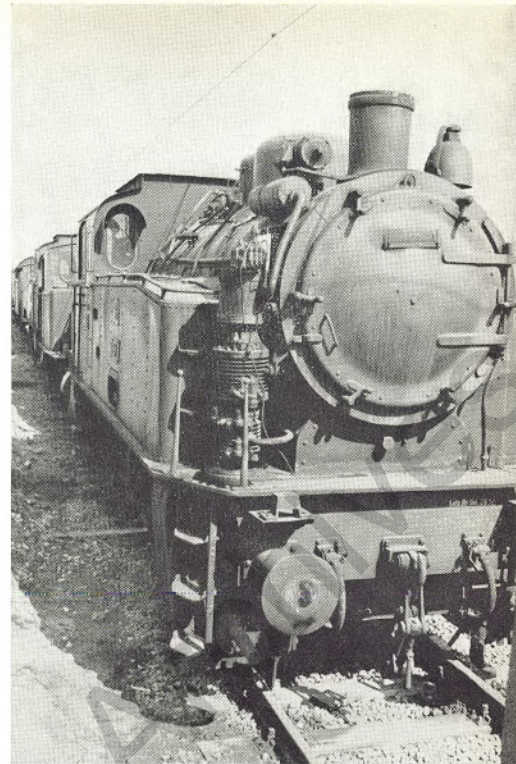
#### Aus der Geschichte der Werksbahn

Bei dieser Gelegenheit sei ein Rückblick auf die Geschichte des Werksverkehrs der ATH gegeben. Die Verkehrseinrichtungen gehen in ihren Anfängen auf Maßnahmen zurück, die vor über 85 Jahren von der damaligen Gewerkschaft Deutscher Kaiser, der Vorgängerin der ATH, getroffen wurden. Die Werksbahn hat ihren Ursprung in der Anschlußbahn, die für den Transport von Kohlen von Schacht 1 zur Bahnstation Neumühl der Köln-Mindener Bahn führte. Mit ihrem Bau war im Jahre 1875 begonnen worden. Sie hatte eine Länge von 2150 Meter, die Wagen wurden zunächst mit Pferden gezogen. Erst 1878 wurde die erste Lokomotive beschafft.

Von Neumühl zum Rhein war dann anfänglich, so schreibt Prof. Dr. Däbritz in seiner Darstellung über die Geschichte der ATH, zur Schiffsverladung von Kohle der Bau einer Drahtseilbahn vorgesehen. Dieser Plan wurde jedoch aufgegeben und die Führung der Eisenbahn bis an den Rhein beschlossen, um die Verladung von Kohle unmittelbar ins Schiff vorzunehmen. Damit war es notwendig, dort einen eigenen Hafen zu schaffen, für den man das Gebiet von Alsum und die Mündung der Emscher wählte. Diese Verbindungsbahn von Schacht 1 zum Hafen Alsum, die 3380 Meter lang war, wurde 1882 geschaffen.

#### Schneller Ausbau des Bahnnetzes

August Thyssen baute dann, nachdem er inzwischen in der Gewerkschaft Deutscher Kaiser den maßgebenden Einfluß erhalten hatte, das Netz der Werksbahn von Jahr zu Jahr beträchtlich aus. Etwa um 1890, zugleich mit dem Baubeginn des Stahl- und Walzwerkes in Bruckhausen, entstanden die ersten Anlagen des Werksbahnhofs auf der Strecke Alsum Schacht 1, der sog. Bahnhof Grünstraße. Von hier aus wurden die weiteren Strecken abgezweigt, dieser Bahnhof selbst zum Zentralpunkt des Eisenbahnbetriebes ausgebaut. In rascher Folge wurden dann geschaffen: vom Werksbahnhof aus 1894 die Werksbahn zum Schacht 3 in Bruckhausen mit 1600 Meter Länge, 1897 zum Schacht 2 in Aldenrade mit 2400 Meter Länge und die Verbindungsbahn von Schacht 2 zum Walzwerk Dinslaken in einer Länge von 6680 Meter.



Auf das große Abstellgleis im Lok-„Friedhof“ des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen ...

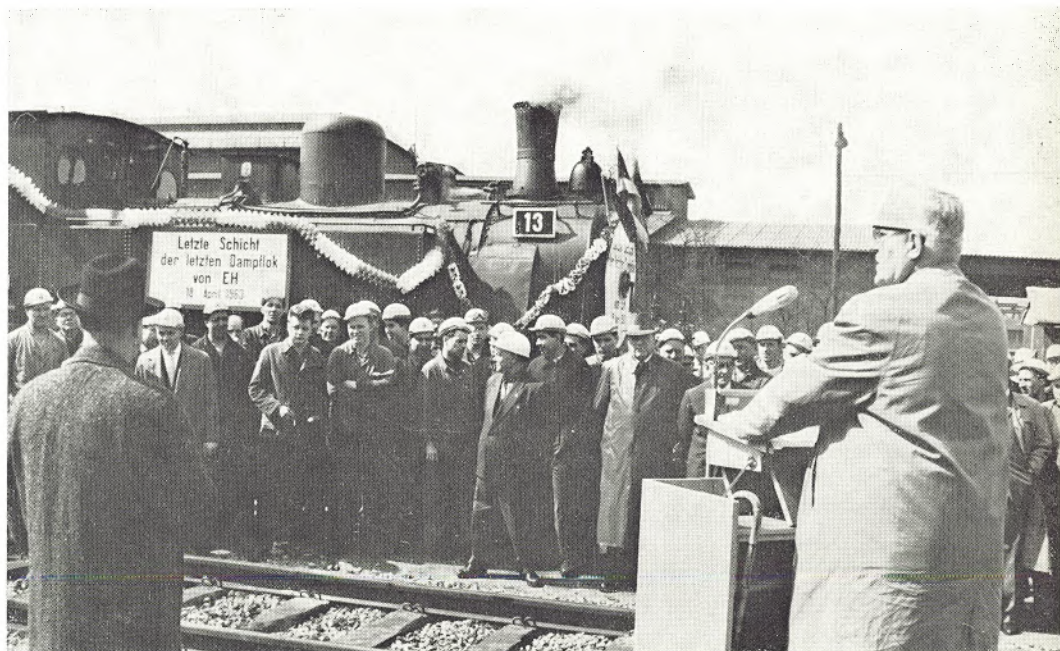
Schließlich wurde 1901 eine 1400 Meter lange Strecke von Schacht 3 nach Beeckerwerth gelegt und auch die in der Entstehung begriffene Hütte in Meiderich an den Bahnhof Neumühl angeschlossen.

Mit der zunehmenden Entwicklung der einzelnen Schacht- und Hüttenanlagen, nicht zuletzt mit dem Bau des neuen ATH-Werkshafens in Schweißern, ging dann die Entwicklung der Gleisanlagen in die Breite, während ein gewisser Abschluß in der Längenausdehnung des Werksnetzes erreicht war. Es wurden Verlade- und Rangiergleise vermehrt und stark belastete Strecken zweigleisig ausgebaut, so 1905 die Strecke vom Vorbahnhof zu Schacht 2, womit gleichzeitig der Vorbahnhof erweitert wurde.

#### Seit 1906 Übergabebahnhof Oberhausen-West

Da sogar der Staatsbahnhof Neumühl den stark anwachsenden Verkehr der Thyssenschen Unternehmen nicht mehr bewältigen konnte, mußte man nach einer weiteren Anschlußstation Umschau halten. Diese wurde in Oberhausen-West gefunden, wo die Gewerkschaft Deutscher Kaiser einen eigenen Übergabebahnhof baute und 1906 eine 6200 Meter lange Anschlußbahn vom

Sie hatte ausgedient; Direktor Müller gab Lok 13 den Abschied





... fuhr Lokführer Wilhelm Bender die zur letzten Schicht festlich bekränzte letzte Dampflok

Vorbahnhof aus eröffnete. Im gleichen Jahr erhielt auch Schacht 4 Anschluß an die Gleisanlagen der Meidericher Hütte, während im neuen Hafen Schwelgern die umfangreichen Gleisanlagen in Betrieb genommen und neue Strecken vom Stellwerk Holten nach Lohberg und von Wehoven nach Walsum fertiggestellt werden konnten.

Bis zum ersten Weltkrieg war die wichtigste Verbesserung der Verkehrseinrichtungen der Bau einer Hochbahn (Umgebungsbahn) zwischen dem Hafen Schwelgern und den Bunkieranlagen der Hochöfen. Ferner wurden der Rangierbahnhof Grünstraße und die Gleisanlagen für die Eisenbahn-Werkstatt und ein neuer Lokomotivschuppen geschaffen.

#### 550 Kilometer Gleisanlagen

Ende 1921 wies das Eisenbahnnetz der Hütte eine Gleislänge von 310 Kilometer auf, 68 Lokomotiven standen bei einem Wagenpark von 3650 Stück bereit. Durch den Ausbau der Schachanlage Beeckerwerth, der Thomasschlackenmühle und der Schlackenverwertung nach dem ersten Weltkrieg wurde 1928 der Bau einer Umgebungsbahn von Schacht 3/7 nach Schacht

4/8 notwendig, so daß der Verkehr nicht mehr über das Hüttengelände über Bahnhof Grünstraße geleitet zu werden brauchte. Über Schacht 4/8 erfolgte übrigens nach Gründung der Vereinigten Stahlwerke eine Schienenverbindung zur Hütte Ruhrort-Meiderich und damit zur Phoenix.

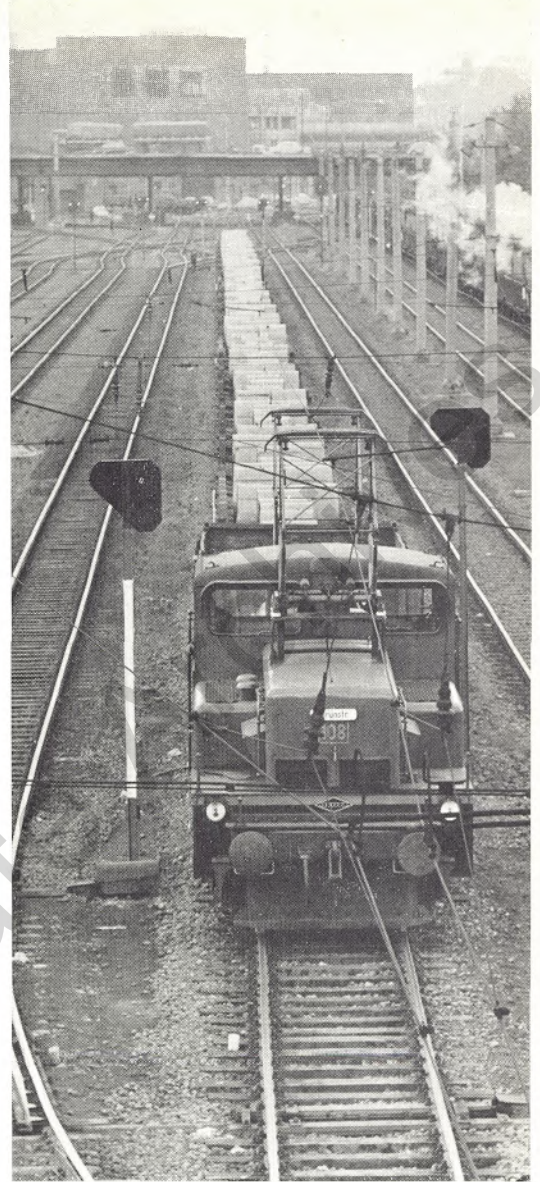
Das gesamte Werksbahnnetz, das 1926 über 415 Kilometer Länge erreicht hatte, wurde durch die damalige Abteilung Eisenbahn und Häfen der August Thyssen-Hütte verwaltet und zentral gelenkt, bis nach dem Zusammenbruch zur Weiterführung des Eisenbahnverkehrs der entflochtenen Hüttenwerke der „Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen“ gegründet wurde. Er betreibt heute für die August Thyssen-Hütte, Phoenix-Rheinrohr und den Bergbau über 550 Kilometer Gleisanlagen. Die elektrische Fahrleitung erreicht fast 400 Kilometer Länge, der Wagenpark von rund 5400 Waggonen hat eine Tragfähigkeit von über 200 000 Tonnen.

#### Die Eisenbahn-Werkstätten

Die Eisenbahn-Werkstätten, die nach der Jahrhundertwende zu einer Handwerk-Abteilung ausgebaut worden waren, hatten übrigens ihren Ursprung in einer kleinen Reparaturwerkstatt, die anfänglich der Werksbahn angegliedert war, später zur Werkstatt des Martinwerks gehörte und schließlich verselbständigt wurde. Die Vergrößerung des Hüttenwerks und die Vermehrung des Lokomotiv- und Wagenparks erforderten bald eine eisenbahneigene Reparaturwerkstatt, die neben den Reparaturen von Lokomotiven und Wagen schließlich auch Wagen, Weichen und Eisenbahn-Sicherungsanlagen sowie — wie die Werkzeugzeitung im Weihnachtsteft 1961 berichten konnte — selbst eigene Lokomotiven baute. 1902 gingen aus diesen Werkstätten sechs Dampflokomotiven hervor.

Von 1911 bis 1913 wurden monatlich etwa dreißig neue Güterwagen gebaut und die gesamten Weichen und Gleisverbindungsanlagen für das in Bau befindliche Thyssensche Hüttenwerk Hagendingen in Lothringen hergestellt. Auch lieferten die Werkstätten die ersten in der Welt laufenden Selbstentlader für Erztransporte mit einem Ladegewicht von hundert Tonnen. Die Belegschaft stieg von zweihundert Mann im Jahre 1910 auf 450 Mann im Jahre 1913, als die Werkstatt in neue Werkstätten im Bereich des sogenannten Schweinsbruchs östlich der Kaiser-Wilhelm-Straße umzog.

Lieferungen erfolgten von hier aus auch an die Deutsche Reichsbahn sowie an Privatbahnen und ausländische Bahnen. Im Zuge der Rationalisierung wurde der Bau von Lokomotiven schon vor dem ersten Weltkrieg, der Bau von Waggonen in den zwanziger Jahren eingestellt. Zu ihren jetzt noch hergestellten Sonderfertigungen gehören — und zwar seit fast vierzig Jahren — Gleisbremsen, heute ein weltbekanntes Spezialprodukt der ATH-Tochtergesellschaft Thyssen Industrie GmbH, Dinslaken.



MIT STROM UND DIESEL — so geht es künftig

Alte Lokführer und Heizer, jetzt im Ruhestand, waren bei der Verabschiedung der letzten Dampf-Lok mit dabei



#### 800 Mitarbeiter legten Sonderprämie vermögenswirksam an

Auch bei der diesjährigen Sonderprämie hat die ATH ihren Mitarbeitern die Möglichkeit gegeben, sie entsprechend dem „Gesetz zur Förderung der Vermögensbildung der Arbeitnehmer“ anzulegen um damit für die Steuerfreiheit und eine Befreiung von den anfallenden Beiträgen zur Sozialversicherung zu erhalten. Es ist erfreulich festzustellen, daß immer mehr Belegschaftsmitglieder die Vorteile dieses Gesetzes — das die Eigentumsbildung in der Hand der Arbeitnehmer fördern will — erkennen und nutzen.

Insgesamt 803 Mitarbeiter der ATH haben aus der Sonderprämie im April mit Einzelbeträgen zwischen 60,— und 312,— DM rund 200 000,— DM vermögenswirksam angelegt, und zwar 391 Angestellte und 412 Lohnempfänger. Gegenüber der vorjährigen Sonderprämie hat sich der Anteil bei den Angestellten von 11,7 auf 15,7 Prozent der Belegschaft und bei den Arbeitern von 3 auf 3,5 Prozent erhöht. Der angelegte Betrag allein bei der Sonderprämie von April 1963 liegt nur um 20 Prozent unter dem im letzten Kalenderjahr bei Sonderprämie und Weihnachtsvergütung erreichten Gesamt-Anlagebetrag der Belegschaft.

Das wachsende Echo zeigt deutlich, daß die anfangs zu beobachtende Reserviertheit inzwischen bei diesem vierten Angebot einer alles in allem freundlichen Beurteilung gewichen ist, in wachsendem Maße insbesondere bei den Belegschaftsmitgliedern, die durch den Besitz oder das Ansparen eines Eigenheims das rechte Verständnis und die Einsicht in den Nutzen eines solchen Konsumverzichts haben.

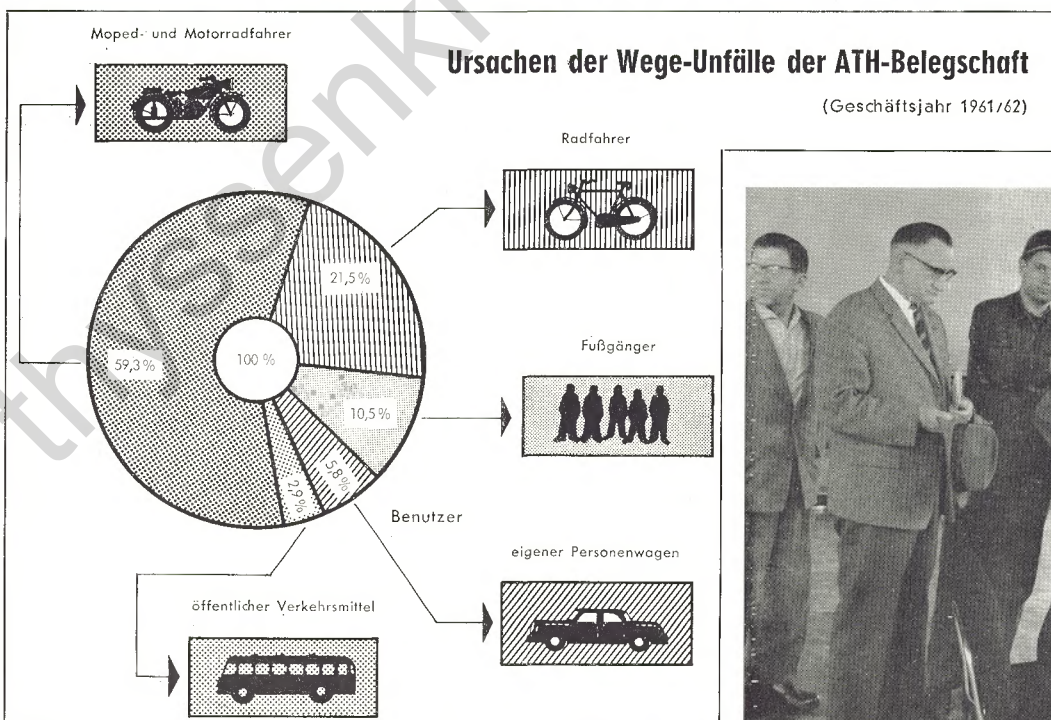
# Fahrräder und Mopeds hatten viele Mängel

Überprüfungen während der Verkehrssicherheits-  
woche – Fehler müssen bis 10. Juni beseitigt sein

Während der Verkehrs-Sicherheitswoche wurden auch in diesem Jahr von der Abteilung Sicherheitswesen der ATH zahlreiche Maßnahmen zur Aufklärung über richtiges Verhalten im Verkehr und zur Unfallverhütung getroffen. Im Mittelpunkt stand erneut eine eingehende Kontrolle der Fahrräder, Mopeds und Motorräder sowie ein kostenloser Sehtest für alle Mitarbeiter. Die Kontrolle der Zweiräder zeigte – zur Überraschung des Sicherheitswesens und der Polizeibeamten – erheblich mehr Beanstandungen als bei allen Kontrollen in den vorangegangenen Jahren.

Bei den Überprüfungen an zehn Stellen wurde teilweise jedes zweite der überprüften Zweiräder beanstandet. Das Sicherheitswesen hat allen Mitarbeitern, an deren Fahrzeuge bei der Kontrolle Fehler festgestellt wurden, eine Frist bis zum 10. Juni gesetzt, um ihr Fahrrad, Moped oder Motorrad in Ordnung zu bringen. Nach diesem Tag muß jeder, der mit einem nicht vorschriftsmäßigen Zweirad angetroffen wird, bei einer nochmaligen Kontrolle der Polizei an den Werkstoren mit einer empfindlichen Ordnungsstrafe rechnen.

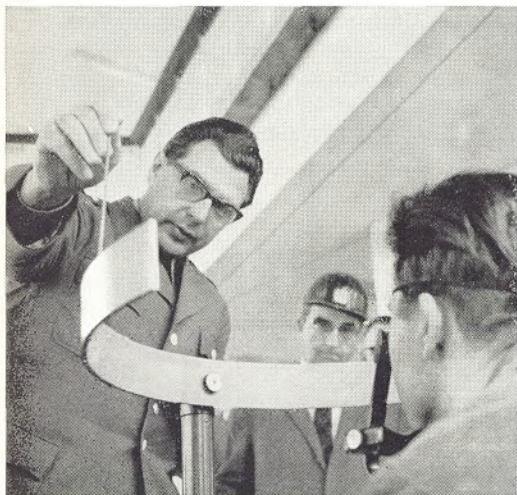
Wie notwendig diese Überprüfungen sind, ergibt sich aus der Tatsache, daß nach einer Feststellung des Werksschutzes gegenwärtig täglich 4262 Mitarbeiter mit Fahrrädern und 2407 mit Mopeds und Motorrädern zur Schicht kommen. Weiter werden von Belegschaftsmitgliedern der Hütte rund dreitausend Personenwagen gefahren. Untersuchungen des Sicherheitswesens im Geschäftsjahr 1961/62 haben ergeben, daß zwar die Zahl der Wege-Unfälle, bezogen auf tau-



send Mann, um 3,2 gesunken ist, daß aber über achtzig Prozent der Wege-Unfälle auf die Zweiradfahrer entfallen, davon rund ein Drittel auf Radfahrer und zwei Drittel auf Moped- und Motorradfahrer.

Bei dem Sehtest, den Beamte der Verkehrspolizei im Torhaus 1 durchführten, ließen erfreulich viele Mitarbeiter ihre Augen überprüfen. Der Test erfolgte an drei Geräten, um einmal die Reaktionsfähigkeit festzustellen, das räumliche Sehen und schließlich an einem sogenannten Roda-Testgerät, um die Fähigkeit, bestimmte Zeichen und Verkehrssymbole richtig zu erkennen, zu prüfen. Bei diesem Augentest wiesen viele Sehmängel auf, angefangen vom begrenzten Blickfeld bis zur geschwächten Sehstärke. Die betreffenden Mitarbeiter wurden aufgefordert, den Werksarzt aufzusuchen, damit er entsprechende ärztliche Maßnahmen anraten kann.

Über die Maßnahmen im Werksgelände hinaus hat das Sicherheitswesen auch eine Plakataktion in den Wohnbereichen der ATH-Mitarbeiter in Hamborn und Walsum durchgeführt. Hier wurden große Plakatafeln aufgestellt. Wie dringend notwendig die Mahnung der Plakate „Komm gut heim“ für einen großen Teil der Belegschaft ist, der mit einem Zweirad zur Schicht fährt, zeigte die erste Überprüfung im Fahrradschuppen an Tor 1. Von 407 Fahrrädern mußten 215 beanstandet und elf an die Kette gelegt und aus dem Verkehr gezogen werden.



Die wesentlichen Beanstandungen betrafen den durchweg sehr schlechten Zustand der Bereifung, der Klingeln und Bremsen sowie der Beleuchtung. Der bei dieser Aktion leitende Polizeibeamte — insgesamt stellte die Polizei während der Verkehrs-Sicherheitswoche zwanzig Beamte bei der ATH für diese Kontrollen zur Verfügung — meinte nach Abschluß der ersten Kontrolle an Tor 1 schmunzelnd: „Wenn die Polizei diese Kontrolle auf der Straße durchgeführt und den vorgeschriebenen Obulus für die Beanstandungen erhoben hätte, dann wäre ein Mindestbetrag von tausend Mark zusammengekommen.“ Mit Ernst aber fügte er an, daß dieser Betrag keineswegs die Kosten decken würde, die entstehen könnten, wenn die schlechten Fahrräder weiterhin in dem jetzigen Zustand im Verkehr blieben und dann mit größter Wahrscheinlichkeit Unfälle verursachten.

Die Hütte hat die Fahrzeugkontrollen nicht durchführen lassen, um ihre Mitarbeiter zu schikanieren, sondern aus einer echten Fürsorge heraus, die nicht am Fabriktor enden kann. Denn bekanntlich ist der Unfall auf dem direkten Weg zur Schicht und nach Dienstscluß nach Hause ein sogenannter Wege-Unfall, der das Werk entweder über die Betriebskrankenkasse oder über die Berufsgenossenschaft belastet mit Beträgen, zu denen jedes Belegschaftsmitglied selbst einen Teil über seine Sozialabzüge beisteuern muß. Die Hütte tut durch die Abteilung Sicherheitswesen alles, um durch systematische und umfassende Aufklärung und Erziehung alle Mitarbeiter zum sicheren Verhalten im Straßenverkehr zu veranlassen.

Jeder Mitarbeiter sollte bedenken:

- Die Mark, die er für einen neuen Bremsklotz ausgibt, ist in jedem Falle wesentlich geringer als die Beträge, die er zahlen muß, wenn er mit einem verkehrsuntauglichen Fahrzeug in einen Unfall verwickelt wird.

## Vom 18. bis 20. Juni: Blutspende

Die Belegschaft der ATH wird von der Betriebskrankenkasse in Verbindung mit dem Werksärztlichen Dienst erneut zu einer Blutspende für das Deutsche Rote Kreuz aufgerufen. Sie erfolgt in der Zeit vom 18. bis 20. Juni im Sportjugendheim nach einem Plan, der im einzelnen noch bekanntgegeben wird.

Angeichts des zunehmenden Kraftverkehrs und der erhöhten Gefahren auf den Straßen, vor allem aber im Hinblick auf Betriebsunfälle, die einen sofortigen Einsatz von Blutkonserven in Krankenhäusern erfordern, ergeht an alle Belegschaftsmitglieder unserer Hütte der Appell, sich auch bei dieser Blutspende ebenso zahlreich zur Verfügung zu stellen, wie sie das in vorbildlicher Weise bei früheren Blutspenden immer getan hat.

### Ausstellung von Unfallschutzkarten

In diesem Zusammenhang wird darauf aufmerksam gemacht, daß jeder Blutspender im Rahmen der diesjährigen Blutspende-Aktion auf Wunsch eine Unfallschutzkarte erhalten kann. Die genaue Bestimmung der Blutgruppenformel des Karteninhabers — durch die Blutspendenzentrale des Deutschen Roten Kreuzes, die über qualifizierte Fachleute und entsprechende Einrichtungen verfügt — ermöglicht bei Unfällen eine schnelle Blutübertragung. Die Unfallschutzkarte kann dadurch bei Unfall oder Krankheit zum eigenen Lebensretter werden. Die Ausweise werden nach Fertigstellung den Belegschaftsmitgliedern über den Werksärztlichen Dienst zugesandt.



## Der 1. Mai auf der Hütte

Traditionsgemäß feierten auch in diesem Jahr die Hüttenmänner den 1. Mai. Wenn er auch diesmal kühl und windig war, so hatten sich doch trotz des unsicheren Wetters recht viele zum Frühkonzert auf dem Parkplatz bei Tor 3 eingefunden. Unter der Stabführung von Josef Bujok spielte, wie schon seit Jahren, die Musikkapelle der ATH, unterstützt vom Trommlerkorps, flotte Weisen, während die Hüttenmänner des Männergesangsvereins der ATH frohe Lieder sangen. Danach ging dann eine stattliche Marschkolonne, allen voran die Musik, zur Maikundgebung auf dem Hamborner Altmarkt.



# Duisburgs »Berliner Brücke« erbaut mit Zement der Thyssenhütte



Längste Straßenbrücke  
Europas steht vor  
der baldigen Vollendung

**Im Sommer wird die Stadt Duisburg die „Berliner Brücke“ im Zuge der Stadtautobahn dem Verkehr übergeben können. Mit ihrer Gesamtlänge von 1824 Meter wird sie die längste Straßenbrücke Europas sein. Sie stellt den verkehrlich wichtigsten und zugleich technisch schwierigsten Abschnitt der insgesamt zwanzig Kilometer langen Nord-Süd-Achse dar, die 1939 geplant, infolge des Krieges und des Zusammenbruchs erst 1955 begonnen wurde und in zehn Jahren vollendet sein dürfte. Zum Bau der Spannbeton-Brücken lieferte die August Thyssen-Hütte den Zement.**

Die „Berliner Brücke“, die bei der Aackerfährstraße den Anschluß an den bereits in Betrieb befindlichen Teil der Duisburger Stadtautobahn bringt, überquert den Ruhrschnellweg, die Ruhr, den Rhein-Herne-Kanal, das Industriegelände des Hafenbeckens C, den Bahnhof Ruhrort-Hafen und den Meidericher Stadtpark. Sie endet gegenwärtig bei der Bürgermeister-Pütz-Straße nördlich des Hafengebiets. Alle diese Stadtteile werden kreuzungsfrei überquert und Zug um Zug nach Norden in Richtung Hamborn und Dinslaken Anschluß gewinnen, wo bereits weitere Teilstücke begonnen sind.

Von den insgesamt sechs Brückenabschnitten wurden die Brücken über Ruhr, Hafenbecken C und Bahnhof Ruhrort-Hafen in Stahl ausgeführt, die anderen in Spannbeton. Während für die Stahlbrücken 10 000 Tonnen Stahl benötigt wurden, erforderten die Spannbetonbrücken 44 000 Tonnen Beton, 1500 Tonnen Spannstahl und 2000 Tonnen Bewehrungsstahl.

Die Brücken führen in ihrer gesamten Länge durch das Abbaugelände der Zeche Westende der Friedrich Thyssen Bergbau AG., in dem im Verlauf der nächsten zehn Jahre infolge des planmäßigen Abbaus der Kohle größere Bodenbewegungen in Form von Pressungen, Zerrungen, Krümmungen und Senkungen zu erwarten

sein werden. Bei allen Überlegungen für Konstruktion und Bauausführung mußten diese Bergbaubewegungen berücksichtigt werden.

Mit dem Bau wurden für Herstellung und Montage der Stahlbrücken die Firmen Demag und Rheinstahl Wanheim beauftragt, während die Spannbetonbrücken von der Arbeitsgemeinschaft „Berliner Brücke“ ausgeführt wurden, die aus den Firmen Dyckerhoff & Widmann KG., Düsseldorf, Philipp Holzmann AG., Duisburg, und Ed. Züblin AG, Duisburg, besteht.

Für die Spannbetonbrücken, die Pfeiler und Widerlager lieferte die August Thyssen-Hütte den Zement. Der für diese spezielle Bauvorhaben benötigte Zement mußte den Eigenarten

der Baumethode entsprechen, um eine Fertigstellung des Bauwerkes während des gewünschten Termins zu gewährleisten. Umfangreiche Labor- und Baustellenversuche führten dann zu dem Ergebnis, daß der von der ATH für dieses Bauvorhaben zur Verfügung gestellte HOZ 375 den geforderten Bedingungen entsprach, so daß die August Thyssen-Hütte mit der Lieferung beauftragt werden konnte.

Wesentliches Merkmal des Bauvorganges war das Einhalten eines vorgeplanten Taktverfahrens. Es konnte nur dadurch garantiert werden, daß der Beton eine Frühfestigkeit von 300 kg/qcm nach drei Tagen besaß. Die durch die Vorversuche angestrebten Werte wurden auch während der Bauausführung im allgemeinen erreicht. Die Qualität des angelieferten Zementes entsprach damit voll und ganz den Ansprüchen des Spannbetons und hier speziell des Freivorbaues.

Die Baumethode zur Herstellung der Brücke über den Meidericher Stadtpark unterscheidet sich wesentlich von der zur Herstellung der Industrie- und Kanalbrücke. Bei der Stadtpark-Brücke handelt es sich um einen Durchlaufträger über zwölf Felder mit Stützweiten von jeweils 27,80 Meter, wobei die Stützen unten gelenkig und allseitig verschieblich gelagert und oben in den Überbau eingespannt sind. Die beiden Hohlkästen als Haupttragelemente sind durch eine Platte starr miteinander verbunden. Bei der Industriebrücke ruht der Überbau, bestehend aus vier Feldern mit etwa 80 Meter Stützweite, mit seinen zwei getrennten Hohlkästen auf den Pfeilern, so daß die Lager üblicherweise auf den Pfeilerköpfen angeordnet werden konnten.

Die Lager der gesamten Brücke mußten speziell für die Bergbau-Bewegungen eingerichtet werden, da bei Senkungen einzelner Pfeiler der Überbau durch Regulierung der Lagerhöhen jeweils wieder in die richtige Lage gebracht werden muß. Das Anheben und Senken des Überbaues erfolgt mit hydraulischen Hubeinrichtungen, die für sämtliche Brücken, außer der Stadtpark-Brücke stationär auf den Pfeilern



#### ZU UNSEREN BILDERN:

Das obere Foto (linke Seite) gibt einen Überblick über den ganzen Bauabschnitt „Berliner Brücke“. Im Vordergrund zeigt die Luftaufnahme, die im letzten Herbst gemacht wurde, den Anschluß an die bereits in Betrieb befindliche Stadtautobahn von der Aackerfährstraße über den Ruhrschnellweg, Ruhr und Rhein-Herne-Kanal, das Industriegelände und das Hafenbecken C bis zum Stadtpark Meiderich, wo die Nord-Süd-Achse zunächst endet. Nachdem die Betonarbeiten an den Brückenbauwerken bereits Mitte Oktober abgeschlossen werden konnten, wurden die Stahlbauarbeiten im April (unteres Bild) beendet



angeordnet sind. Für die Stadtpark-Brücke steht eine transportable Einrichtung zur Verfügung, die bei Bedarf jeweils mit Hilfe eines Gabelstaplers von Pfeiler zu Pfeiler umgesetzt wird.

Die Baumethode bei der Herstellung der Industrie- und Kanalbrücke mußte zwei Faktoren berücksichtigen: Es waren alle Verkehrswege von Gerüstteilen usw. freizuhalten, und es sollten während des Baues selbst eintretende Bergbau-Bewegungen möglichst sofort korrigiert werden. Aus diesem Grunde entschloß man sich zur Herstellung der Brücke in kleinen Teilabschnitten, die aneinandergereiht Waagebalken bildeten. Erst zum Schluß wurden die einzelnen Teilabschnitte der Brücke starr miteinander verbunden, so daß das Gesamttragwerk seine Funktion übernehmen konnte.

Aus all diesen Gründen konnte nur ein Teil der Brücke auf Lehrgerüst hergestellt werden; ein wesentlicher Teil wurde im freien Vorbau erstellt.

Auch die Stadtpark-Brücke wurde in einzelnen Teilabschnitten hergestellt. Doch hier umfaßte jeder Arbeitsabschnitt jeweils eine Stützweite, so daß der Bau der Brücke in einem kontinuierlichen Arbeitsvorgang möglich war. Zuerst wurden die beiden Hohlkästen auf den Stützen hergestellt und später in einem zweiten Arbeitsgang die Mittelplatte zur Verbindung der beiden Hohlkästen zwischenbetoniert. Hierfür war ein spezieller Schalungswagen notwendig. Zur Stabilisierung während des Bauvorganges mußten zwischen den Hohlkästen Druckstützen und Zuganker eingebaut werden.

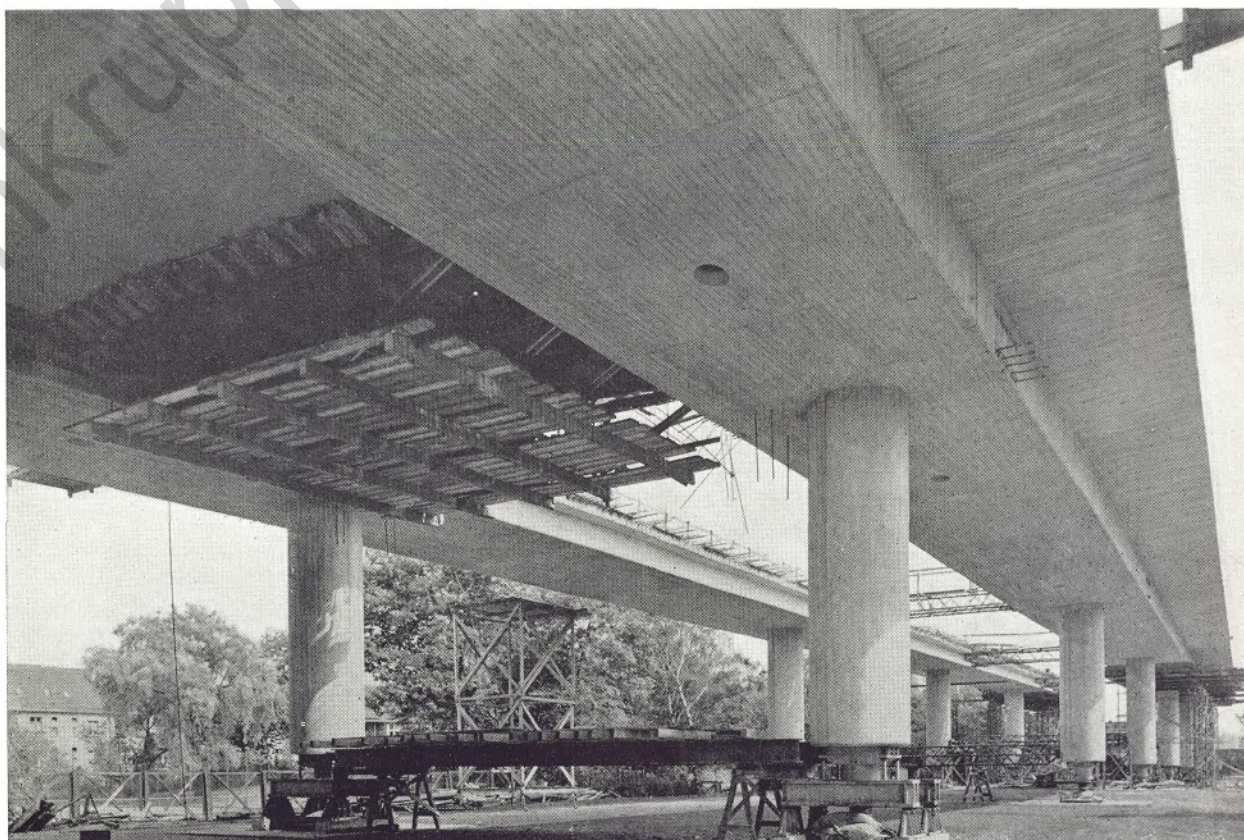
Die ebenfalls in Beton hergestellten Gesimse und Leiteinrichtungen wurden nach Fertigstellung des Rohbaues in Angriff genommen. Zur Beschleunigung des Arbeitsvorganges setzte man vorgefertigte Schalungsteile ein, die von Abschnitt zu Abschnitt umgesetzt werden konnten. Hierdurch entstand eine Art Fließbandarbeit, was einen wesentlichen Einfluß auf die Einhaltung des vorgesehenen Fertigstellungstermins hatte.

Die zur Regulierung der Bergbau-Bewegungen eingebauten hydraulischen Einrichtungen mußten schon verschiedentlich in Tätigkeit treten, um eine überplanmäßige Beanspruchung des Bauwerkes durch die zwischenzeitlich eingetretenen Verschiebungen und Senkungen aus tötigem Bergbau zu vermeiden.

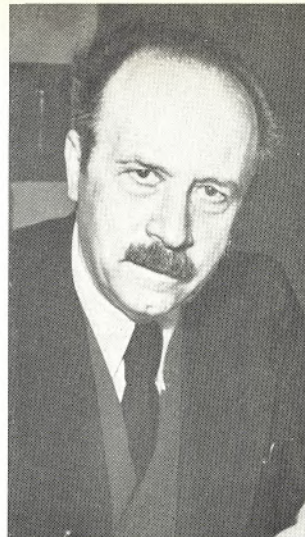
#### RECHTE SEITE:

Die Fotos dieser Seite zeigen zwei besonders demonstrative Beispiele für den Bau von Spannbeton-Brücken im Zuge der „Berliner Brücke“, bei denen Zement der ATH eingesetzt wurde.

Oben: Freivorbau der Industrie-Brücke im Industriegelände zwischen Rhein-Herne-Kanal und Hafenbecken C — Unten: Teilansicht der inzwischen fertiggestellten Brücke im Stadtpark Meiderich. Auf dem Bild ist deutlich die Baumethode zu erkennen. Nach Fertigstellung der beiderseitigen Hohlkästen, auf denen sich jeweils eine Richtungsspur befindet, werden die Mittelplatten zwischenbetoniert



**Sie sind Mitglieder  
des  
Wissenschaftlichen  
Beirats der  
„Fritz Thyssen Stiftung“**



Laizy **GRAF HENCKEL DONNERSMARCK**, 1902 in Dresden geboren, ist Präsident der Henckelschen Familienunternehmen. In der schlesischen Assoziation des Souveränen Malteser Ritterordens hat er die Stellung des Oboedienz-Bailli und Präsidenten inne; er ist Vizepräsident des Malteser-Hilfsdienstes in der Bundesrepublik. — Prof. Dr. Gerhard **HESS**, 1907 in Lörrach geboren, promovierte 1931 nach Studien in Basel und Heidelberg an der Universität Berlin, an deren Romani-

schem Seminar er bis 1935 Assistent war; Habilitation 1938. Seit 1947 Professor für Romanische Philologie an der Universität Heidelberg, deren Rektorat er 1950/51 innehatte. Prof. Hess ist Ehrensenator der Universität Freiburg, korr. Mitglied der Akademie der Wissenschaften Heidelberg; 1961 mit dem Offizierskreuz der französischen Ehrenlegion ausgezeichnet. — Prof. Dr. Paul **MARTINI**, 1889 in Frankenthal geboren, war nach Studien an den Universitäten München und Kiel

seit 1922 Privatdozent und ab 1926 Professor an der Universität München; 1929 Berlin, 1932 Professor und Direktor der Klinik der Universität in Bonn, deren Rektorat er 1953/54 führte. Prof. Martini wurde 1957 mit der Paracelsus-Medaille und 1959 durch den Herrn Bundespräsidenten mit dem Großen Bundesverdienstkreuz mit Stern ausgezeichnet. Er ist Mitglied der Deutschen Akademie der Naturforscher (Leopoldina) in Halle und der Rudolf Virchow Medical Soc., New York. —

Prof. Dr. Hans **PETERS**, 1896 in Berlin geboren, war nach Studien in Münster, Wien und Berlin seit 1925 Privatdozent für Öffentliches Recht an der Universität Breslau, 1928 Professor in Berlin, ab 1949 in Köln. Prof. Peters ist Präsident der Görres-Gesellschaft, Mitglied der Arbeitsgemeinschaft für Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen; im Jahre 1957 wurde Professor Peters mit dem juristischen Ehrendoktor der Universität Löwen (Belgien) ausgezeichnet.



## Präsident Harres besuchte die ATH

**Am 3. Mai besuchte der neue Präsident der Bundesbahndirektion Essen, Dipl.-Ing. Hans Harres, die August Thyssen-Hütte und wurde von Herrn Dr. Sohl herzlich begrüßt.**

Präsident Harres, der von Bundesbahndirektor Behren begleitet wurde, hatte zunächst ein informatives Gespräch, an dem Hüttendirektor Dr. Michel und Prokurist Neumann von der Verkehrsabteilung teilnahmen. Vor dem Rundgang durch die Produktionsanlagen unserer Hütte gab Dr. Michel dem Gast am großen Modell im Tor-1-Gebäude einige Erläuterungen. Die Werksbesichtigung wurde am Hochofen 9 eröffnet, wo sich Präsident Harres und sein Begleiter von dem Hochofenabstich sehr beeindruckt zeigten. Vom Hochofen ging es dann durch die Tiefen- und Profilstraße. Hier erlebten die Gäste das Walzen und Richten von Schienen.

Bevor man zum Oxygen-Stahlwerk fuhr, tat Präsident Harres einen kurzen Blick in das Warmbandwerk und das Kaltwalzwerk. Das Oxygen-Stahlwerk war für den Gast besonders interessant. Ein Blick vom Dach des Oxygen-Stahlwerkes rundete den Eindruck über diese neue Werksanlage ab. Damit der Präsident der Bundesbahndirektion Essen auch einen Eindruck von den Schienenwegen auf unserer Hütte bekommen konnte, wurde der Besichtigungsweg zum Hafen Schwelgern im Salonwagen des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen zurückgelegt. Im Hafen Schwelgern endete diese umfangreiche Werksbesichtigung, die insbesondere unserer Schienenproduktion galt. Denn die August Thyssen-Hütte ist seit Jahrzehnten einer der wichtigsten Schienenlieferanten für die Deutsche Bundesbahn.

Anfang März dieses Jahres übernahm Dipl.-Ing. Hans Harres das Amt des Präsidenten der Bundesbahndirektion Essen. Er löste damit seinen Vorgänger, Martin Herrmann, ab, der nach Vollendung des 65. Lebensjahres in den Ruhestand trat. Präsident Harres war vor seiner Berufung in sein neues Essener Amt Abteilungspräsident der Bundesbahndirektion Stuttgart. Die Verkehrsprobleme im Ruhrgebiet hat er in den Nachkriegsjahren als Dezernent in der maschinenbautechnischen Abteilung der Direktion Essen kennengelernt. Später wurde er Abteilungspräsident zunächst bei der Direktion Köln, danach in Stuttgart.



# Thyssenstahl auf der Hannover-Messe

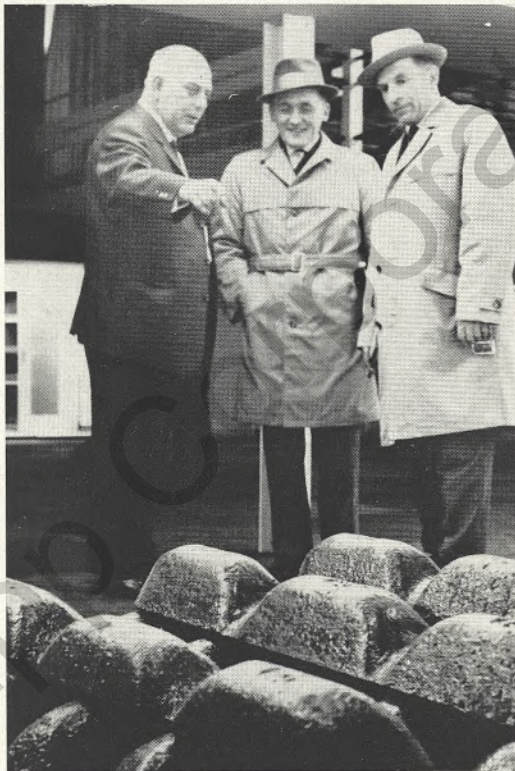


Mit einer völlig neuen Ausstellung waren die ATH und ihre Tochtergesellschaften auf der diesjährigen Hannover-Messe vertreten. Haus Thyssenstahl war dabei — wie alljährlich — Zentralpunkt für die verschiedenen Unternehmen, die jedoch teilweise mit Spezialständen noch außerdem in ihren engeren Fachbereichen vertreten waren.

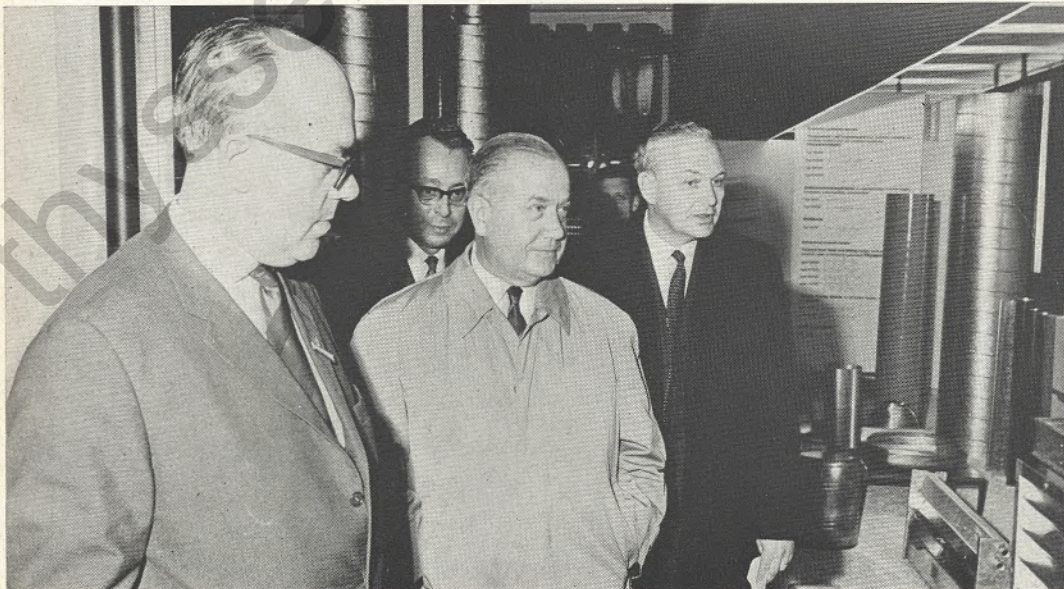
Haus Thyssenstahl erfreute sich auch 1963 eines regen Besuches. Neben vielen Gästen aus dem deutschen Bereich besichtigten zahlreiche Persönlichkeiten und Besuchergruppen aus dem Ausland den Pavillon.

Als einen der ersten Gäste konnte Dr. Graf Praschma als „Hausherr“ von Haus Thyssenstahl den indischen Stahlminister Subranamiam begrüßen, der wenige Tage zuvor erst die Hütte in Hamborn besichtigt hatte. Minister Subranamiam kam in Begleitung des Generalbevollmächtigten der Fried. Krupp AG, Berthold Beitz, und machte einen sehr interessierten Rundgang durch das Haus, dessen Ausstellungsstücke er eingehend in Augenschein nahm.

Zu den ausländischen Gästen gehörte auch Botschafter Doe, der Ghana in der Bundesrepublik



Dr. Sohl (unten links) benutzte seine Anwesenheit beim Europäischen Wirtschaftstag, um die Hannover-Messe und Haus Thyssenstahl zu besichtigen; rechts: Dr. Michel und Dr. Risser bei einem Rundgang mit Direktor Schmidtdammer (Thyssen Industrie) — Oben: Große Beachtung fand eine Dia-Schau in Großformat über den Eingängen des Pavillons — Mitte: „Thyssen-Gold“ — Roheisenmasseln aus der neuen Gießanlage von Niederrhein



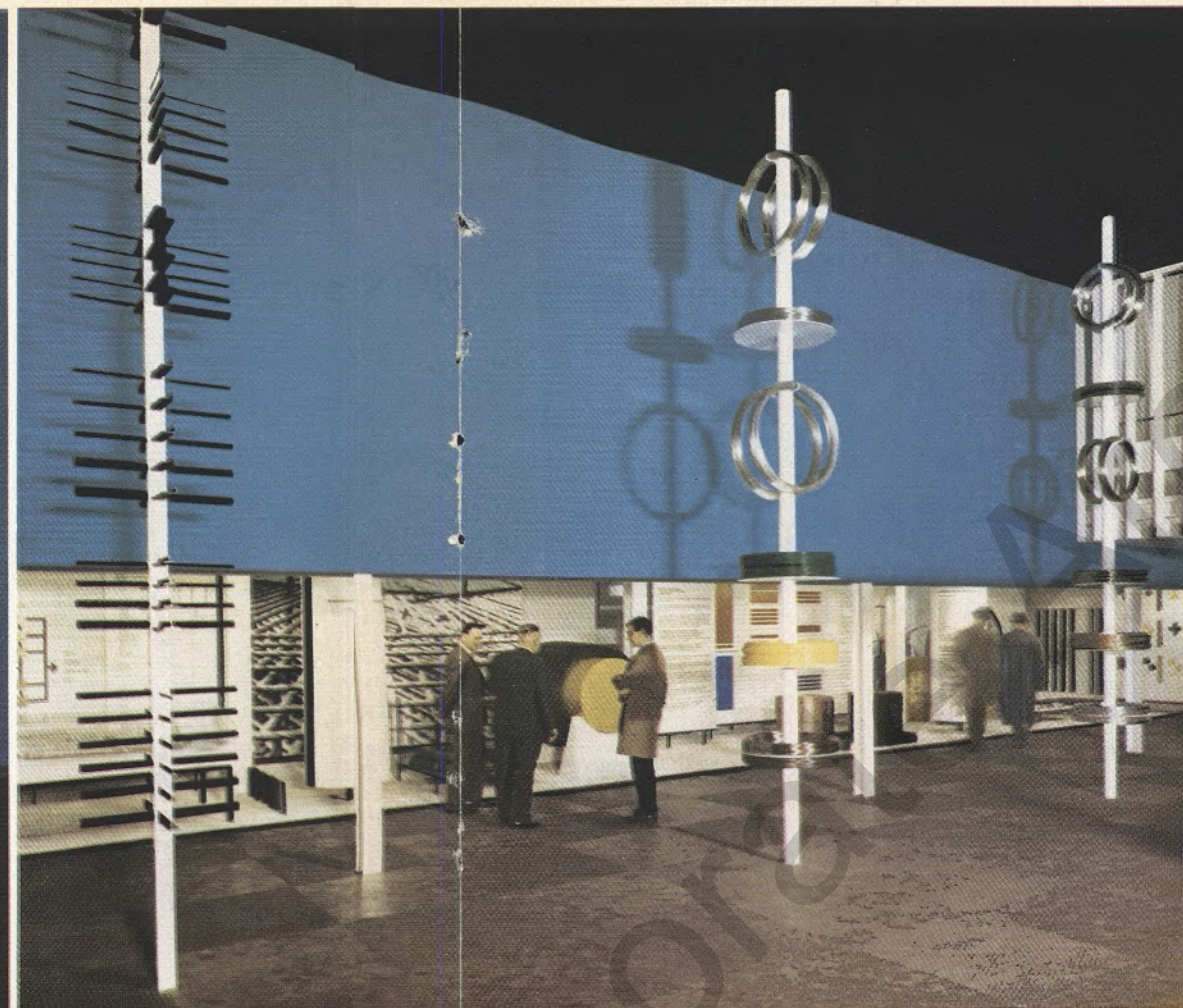
vertritt. Er kam mit seiner reizenden Gattin und Töchterchen. Botschafter Doe war ebenfalls wenige Tage zuvor Gast der ATH in Hamborn gewesen. Während er mit Direktoren von Thyssen-Unternehmen sprach und die Schau in Haus Thyssenstahl besichtigte, erholte sich Madame Doe von den Strapazen der ersten Hannover-Tage in einem Sonderzimmer, wo das Töchterchen von den Hostessen des Hauses liebevoll betreut wurde.

Zu den Besuchern aus dem Ausland gehörte schließlich eine Gruppe britischer Parlamentarier, die sich über Stil und Methode der Schau recht schmeichelhaft äußerten. (Einen Eindruck von der Farbigkeit des Haus-Innern vermitteln

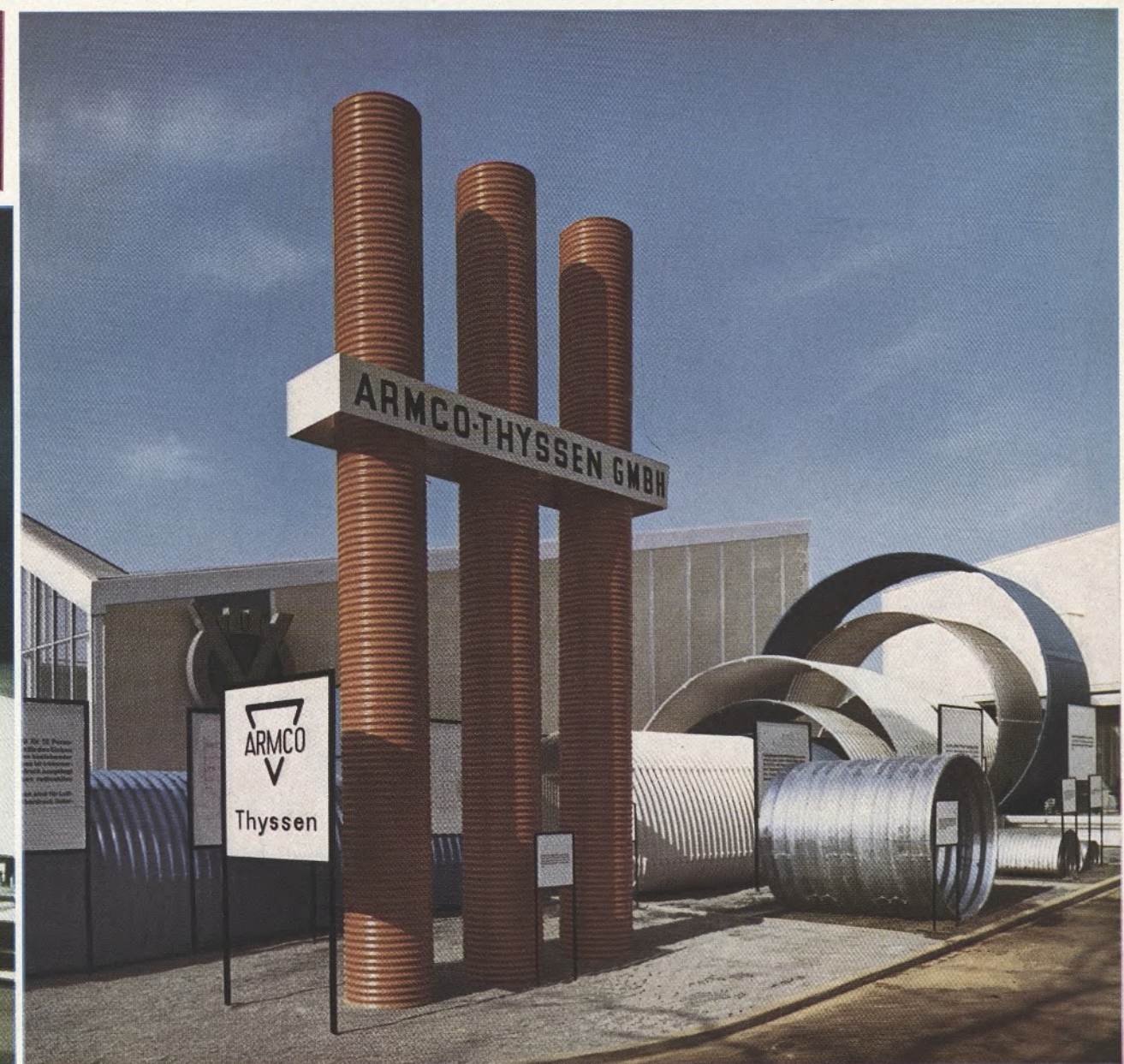
## DIE FARBFOTOS

auf den beiden nächsten Seiten geben einen guten Eindruck von der wohl gelungenen farbigen Gestaltung des Innern von „Haus Thyssenstahl“ mit den Ausstellungs-bereichen (unten links) der ATH und (oben Mitte) von Niederrhein und Westfälischer Union — Die „Information“ in der Mitte des Pavillons gab Besuchern fachliche Auskunft — Beachtung fand auch der Neubau der Armco-Thyssen Breitband-Verarbeitung auf dem Freigelände



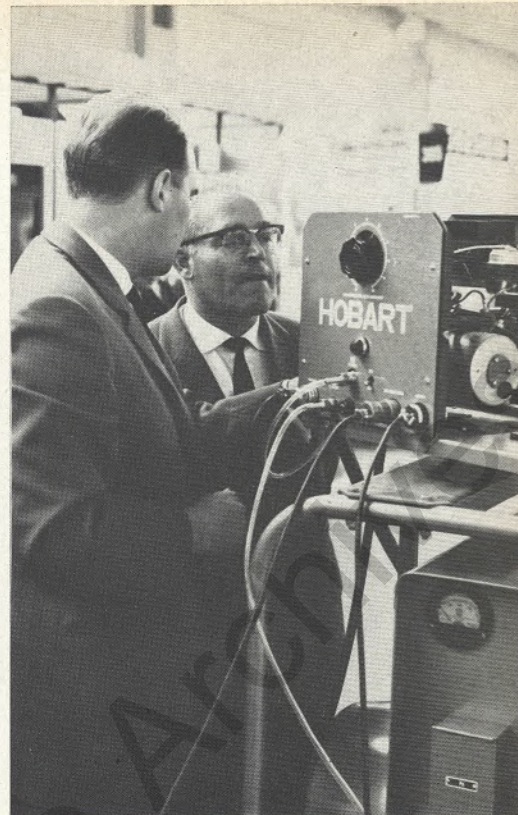


**Thyssenstahl  
auf der Hannover-Messe**





Der indische Stahlminister Subramaniam (oben Mitte) besichtigte Haus Thyssenstahl in Begleitung des Generalbevollmächtigten der Fried. Krupp AG, Berthold Beitz (rechts) — Am Stand der Westfälischen Union (rechtes Bild): Fachliches Gespräch mit dem Einkaufsleiter eines großen deutschen Automobilwerkes — Mitte: Vor dem Stand des Eisenwerks Steele und des Lennewerks Altena — Unten: Stark beeindruckt vom Besuch der Messe war auch Botschafter Doe (Ghana), auf dem Bild links im Gespräch mit den Direktoren Dr. Homberg und Florreck von der ATH, Uhrmacher (Thyssen Industrie) sowie Arendt (Stahlunion-Export); rechts Madame Doe machte im Haus Thyssenstahl mit ihrem Töchterchen, von dem sie sich auch in Hannover nicht trennte, eine Ruhepause



die beiden Farbbilder-Seiten in der Mitte dieses Heftes.)

In diesem Jahr führte die ATH ihren Besuchern einen Ausschnitt aus ihrem Produktionsprogramm vor, vom Warmbreitband bis zum verzinkten Blech und Elektroblech. Als neue Erzeugnisse stellte sie dabei erstmals elektrolytisch verzinktes Blech und kaltgewalztes, nicht kornorientiertes Elektroblech vor — zwei Erzeugnisse, die — wie auch die neuen Breitflanschträger nach der „Euronorm“ und die IPE-Leichtprofile — wegen der vielseitigen Verwendungsmöglichkeiten große Beachtung finden. Die Anwendung von verzinkten Blechen stellte vor allem die Thyssen Industrie im Haus Thyssenstahl und daneben noch in Halle 15 auf einem eigenen Stand heraus.

Recht wirkungsvoll wurde auch das Programm der Niederrheinischen Hütte und ihrer Tochtergesellschaften demonstriert. Von ihnen waren übrigens die Westfälische Union sowie Eisenwerk Steele und Lennewerk Altena noch mit eigenen Ständen in ihrem Verarbeitungsbereich gesondert vertreten und fanden auch dort gute Beachtung.

Die Hannover-Messe 1963, zu Beginn durch den Streik in der metallverarbeitenden Industrie Süddeutschlands überschattet, belebte sich zum Schluß recht kräftig und erlebte schließlich einen Besucherstrom wie nie zuvor.



## Betriebsrat bildete Kommissionen

Der neugewählte Betriebsrat unserer Hütte hat nach seiner Konstituierung sechs Kommissionen zur Bearbeitung der verschiedenen Fragen gebildet. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

**Lohnkommission:** Rudolf Judith (Vorsitzer), Hermann Gehrmann, Emil Biedki und Heinrich Benning;

**Sozialkommission:** Johann Panek (Vorsitzer), Franz Baranski, Heinz Willing und Albert Müller;

**Schwerbeschädigtenkommission:** Bernhard Breuer (Vorsitzer), Emil Biedki und Franz van Aacken;

**Jugendkommission:** Dieter Hennig (Vorsitzer), Johann Panek, Karl-Heinz Werner und Bernhard Breuer.

Dem Pensionsausschuß gehören August Hansel und Hans Beckmann an, dem Arbeitszeitausschuß Karl-Heinz Weihs, Karl-Heinz Werner, Günter Kühn und Oskar Krenz.

## ATH-Mitarbeiter in Gewerkschaftsgremien

Der Ortsverwaltung Duisburg der Gewerkschaften gehören vier Mitarbeiter der ATH an, und zwar die Betriebsratsmitglieder Bernhard Breuer, Rudolf Judith, Franz Baranski und Dieter Hennig.

Zum neuen Vorsitzenden der Ortsgruppe Hamborn der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft wurde Betriebsratsmitglied Franz van Aacken gewählt.

## Zwei Mitarbeiter verunglückt

Zwei Mitarbeiter der ATH verunglückten im April bei Verkehrsunfällen auf dem Wege zum Dienst tödlich. Der Lehrling Günter Czech (17) wurde morgens gegen 5.30 Uhr, als er mit dem Moped zur Hütte fuhr, von einem nach links einbiegenden Lastwagen überfahren und war sofort tot.

Der Kranführer Karl Christ (53), der mit seinem Moped zur Nachtschicht im Oxygen-Stahlwerk wollte, wurde an einem Bahnübergang von einer Lok erfaßt und einige Meter mitgeschleift, wobei er tödliche Verletzungen erlitt.

## Journalisten informierten sich in Hamborn

Dreißig Wirtschaftskorrespondenten der Tageszeitung „Die Welt“ besichtigten Anfang April anläßlich einer Redaktionstagung in Düsseldorf die ATH. Direktor Dr. Homberg vermittelte den Journalisten bei der Begrüßung (unser Bild), zu seiner Linken Dr. Pentzlin, der Leiter des Wirtschaftsteiles der „Welt“, einen Überblick

über unser Unternehmen, während Direktor Dr. von Branconi bei einer anschließenden Werksbesichtigung eingehende technische Erläuterungen gab. Die Journalisten, die unter anderem vom Dach des Oxygen-Stahlwerks die Großbaustelle Beckerwerth besichtigen konnten, waren von den Erlebnissen sehr beeindruckt

# Zum Tode von Dr. Gerhard Schroeder

Die deutsche Eisen- und Stahlindustrie hat mit dem Tode des früheren Vorsitzers der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie, Dr. Gerhard Schroeder — Vorstandsmitglied der Klöckner-Werke AG — einen schweren Verlust erlitten. Im Alter von nur 55 Jahren ist er am 1. Mai einem langen und schweren Leiden erlegen.

Erst 45 Jahre war Dr. Schroeder alt, als die Wirtschaftsvereinigung ihn 1954 zu ihrem Vorsitzenden berief, und doch hatte er sich schon, vor allem im Kampf gegen die Entflechtungsmaßnahmen nach dem Kriege, hohe Anerkennung und große Verdienste erworben. Er zählte damals zu den „jungen“ unter den führenden Männern der Wirtschaft und des Reviers. Im Alter von dreißig Jahren war er in die Leitung eines der großen deutschen Montanunternehmen — der Klöckner-Werke — berufen worden. Unsere Wirtschaftsvereinigung leitete er zwei Jahre lang, und dann, als Dr. Sohl den Vorsitz übernahm, wurde er dessen Stellvertreter.

Während der Trauerfeier, bei der die deutsche Industrie in der Duisburger Mercator-Halle von Gerhard Schroeder Abschied nahm, sprachen der Aufsichtsratsvorsitzer der Klöckner-Werke, Dr. Henle, Dr. Sohl für die Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie und für den großen Freundeskreis Staatssekretär a. D. Rust, Vorstandsvorsitzer der Wintershall AG.



Dr. Sohl würdigte den Einsatz des Verstorbenen für die deutsche und europäische Wirtschaft. Trotz des schweren Leidens habe er bis zum Tode seine volle Arbeitskraft in den Dienst seines Unternehmens und darüber hinaus der ganzen Wirtschaft gestellt. Mit der ihm eigenen Tatkraft und dem persönlichen Schwung, der ihn seit jeher auszeichnete, habe er auch der Wirtschaftsvereinigung neuen Inhalt und neuen Auftrieb gegeben. Immer sei er zur Stelle gewesen, wenn es um gemeinsame Aufgaben gegangen sei; nie sei er müde geworden, Gegensätze zu überbrücken oder auszugleichen. Noch in den letzten Wochen habe er trotz seines schweren Leidens wesentliche Gedanken und Anregungen vermittelt, in denen er die wirtschaftlichen Zusammenhänge von hoher Warte aus sah und überlegen beurteilte. Sein Tod sei für uns alle ein schwerer und schmerzlicher Verlust.

Dr. Sohl erinnerte in diesem Zusammenhang auch an die Fülle von Aufgaben, die Dr. Schroeder während seines Wirkens in Verbänden der Eisen- und Stahlindustrie und bei zahlreichen Vereinigungen übernommen habe — Ämter, die die Breite und Tiefenwirkung seiner Lebensarbeit kennzeichneten. Neben seinem Wirken im deutschen Bereich, unter anderem im Präsidium des Bundesverbandes der Deutschen Industrie, des Arbeitgeberverbandes Eisen und Stahl, des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute und des Verwaltungsrats der Deutschen Bundesbahn, hätten ihm insbesondere die Fragen der internationalen Zusammenarbeit ganz besonders am Herzen gelegen. Als Mitglied des Beratenden Ausschusses der Montanunion habe er so beim Aufbau und bei der Entwicklung der Europäischen Gemeinschaft mitgewirkt und sich dort, wie auch in anderen internationalen Gremien, für eine enge Zusammenarbeit im Dienst der europäischen Einigung eingesetzt. Mit der deutschen Wirtschaft trauere ein weiter Freundeskreis im In- und Ausland um Gerhard Schroeder.





**Der Thyssen-Chor sucht gute Tenöre**

## 80 ATH-Mitarbeiter haben in ihrer Freizeit ein klingendes Steckenpferd

Musikdirektor Gilhaus steht seit 25 Jahren als Dirigent des Männergesangsvereins August Thyssen-Hütte im Dienst des deutschen Liedes

Wer Idealisten suchen will, wird sie in den Reihen der deutschen Sänger immer finden. Auch bei der ATH arbeiten viele Männer, die diesem klingenden Steckenpferd mit Begeisterung und innerer Befriedigung, aber auch zur Freude tausender Mitmenschen nachgehen. Für die achtzig Mitarbeiter der ATH, die im Männergesangsverein August Thyssen-Hütte tätig sind, war deshalb die Ehrung ihres Dirigenten, Musikdirektor Heinz Gilhaus, zu seinem Silberjubiläum durch den Vorstandsvorsitzer unserer Hütte eine besondere Auszeichnung.

Zur Ehrung ihres langjährigen Dirigenten hatten die Hüttenmänner ihren Übungsraum im Kettler-Haus zu Bruckhausen besonders geschmückt.

Unter den Gästen befanden sich neben Frau Gilhaus auch Frau Herzog, die Gattin des vor Jahren verstorbenen Protektors des Vereins, sowie Prokurist Dr. Isselhorst.

Nach der Begrüßung durch den ersten Vorsitzenden, Schmitt, nahm Dr. Sohl die Ehrung von Musikdirektor Gilhaus vor. Nachdem er sich dem Chor und seinen Mitgliedern, so sagte er dabei, schon seit Jahren in der Liebe zur Musik verbunden fühle, finde er nun erstmals Gelegenheit, bei einer internen Zusammenkunft inmitten der Sänger zu weilen.

Die Schirmherrschaft des Vereins, versicherte Dr. Sohl, habe er seinerzeit nicht nur deshalb übernommen, weil man ihn als Vorstandsvorsitzer der Hütte darum gebeten habe, sondern weil er von Jugend an ein sehr enges Verhältnis zur Musik habe. Nach dem Abitur habe er

sich ernsthaft überlegt, Pianist zu werden. Wenn er sich dann auch anders entschieden habe, so sei damit seiner Liebe zur Musik kein Abbruch getan worden. Deshalb sei es für ihn eine besondere Freude, eine Ehrung vorzunehmen, die in Männerchören sicherlich sehr selten sei.

Die 25 Jahre, die Musikdirektor Gilhaus als Dirigent den Hüttenchor leitet, verdienen, in der Geschichte des Vereins einen besonderen Platz einzunehmen. Dr. Sohl erinnerte an das Jahr 1938, in dem Heinz Gilhaus als Dirigent den Chor übernahm. Der Ruf, der dem jungen Kirchenmusiker und Chorleiter vorausgegangen sei, habe sich sehr bald als richtig erwiesen; die in ihn gesetzten Erwartungen seien dann auch voll erfüllt worden. Der Chor habe einen großartigen Aufschwung erlebt, der nicht zuletzt dem Elan und Temperament des Dirigenten zu

Als Schirmherr des Männergesangsvereins August Thyssen-Hütte ehrte Dr. Sohl Musikdirektor Gilhaus für seine 25jährige Tätigkeit als Dirigent des Vereins. — Auf dem rechten Bild (links) Frau Herzog und der Ehrenvorsitzende des Männergesangsvereins der ATH Gerhard Stalberg



An alle sangesfreudigen, vor allem die jüngeren Mitarbeiter der Hütte ergeht der Appell, die ihnen von der Natur geschenkte Stimme dem Männergesangsverein der ATH und damit der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Insbesondere ergeht der Ruf an Tenorstimmen, von denen dem Chor unter seinen 80 Sängern zur Zeit fünf fehlen.

\*

Gerade in den deutschen Männerchören, die meist auf eine lange Tradition zurückblicken können, werden künstlerische Leistungen geschaffen, die man im Gesamtleben unseres Volkes nicht missen möchte. Wer selbst einmal mitgesungen und erlebt hat, wie in den Proben mit dem oft spröden Stoff Musik und um ihre rechte Darbietung gerungen wird, der wird zudem für immer davor bewahrt, Kunst nur noch zu konsumieren und nicht selbsttätig mitzuerleben. Wenn die Übungsabende oft in einer frohen Runde ausklingen, dann ist das schließlich das schönste Zeichen dafür, daß neben der Kunst auch Kameradschaft und Geselligkeit hochgehalten werden, die aus der Gemeinschaft des Liedes wachsen und blühen.



verdanken sei — Eigenschaften, die ihm auch über schwere Kriegs- und Nachkriegsjahre hinweg erhalten geblieben seien.

Unermüdlich habe Musikdirektor Gilhaus nach Kriegsende seine Arbeit in Hamborn wieder fortgesetzt, so daß der Chor bereits im August 1945 bei einer Gedenkfeier für die gefallenen Sänger zum ersten Male wieder öffentlich in Erscheinung treten konnte. Mit hervorragender Beurteilung hätten sich die Sänger der ATH seither an vielen Gesangswettstreiten beteiligt und dabei Erfolge erringen können, die zu einem wesentlichen Teil auf den persönlichen Einsatz, die Energie und Zielstrebigkeit des Dirigenten zurückzuführen seien. Mit einem Schmunzeln erinnerte Dr. Sohl in diesem Zusammenhang an die Generalprobe eines Sängerwettstreits in Mülheim. Dabei sei der persönliche Einsatz des Dirigenten so durchschlagend gewesen, daß der Boden des Podiums gebrochen und Musikdirektor Gilhaus in die Versenkung verschwunden sei, aber trotzdem unbeirrt aus der Tiefe heraus die letzten Takte des „Gloria“ von Neumann zu Ende dirigiert habe.

Dr. Sohl betonte dann den großen Wert, den die Hütte dem Wirken seiner Mitarbeiter im Gesangsverein des Werkes beimißt. „Innerhalb des Gemeinschaftslebens unserer Belegschaft“, so sagte er, „kommt dem Männergesangsverein der August Thyssen-Hütte eine große Bedeutung zu. Dies gilt vor allem in einer Zeit, in der von Radio und Fernsehen Wirkungen ausgehen, die der Arbeit von Männerchören sicherlich nicht förderlich sind und in der das Interesse zu einer solchen ideellen Arbeit bei vielen sehr geschwunden ist. Persönlich möchte ich Ihnen sagen, daß ich mir viele Werksveranstaltungen der letzten Jahre ohne unseren Werkschor nicht hätte denken können. Dabei wurde aber auch immer wieder deutlich, wie sehr es dem persönlichen Bemühen unseres Chorleiters zu verdanken war, daß der Chor seinem Namen stets Ehre machte und heute weit über Hamborn hinaus in hohem Ansehen steht.“

Allen Sängern wünschte Dr. Sohl, daß insbesondere die Jubiläumsveranstaltung im Oktober in der Duisburger Mercator-Halle gelingen möge als Bestätigung für die Mühen der Vergangenheit und als neuer Ansporn für die künftige Arbeit. Alle würden sich sehr freuen, wenn Musikdirektor Gilhaus noch lange an der Spitze des Chores stehen und seine vielfältigen Erfahrungen und sein ausgereiftes Können auch weiterhin dem Männergesang auf unserer Hütte zur Verfügung stellen würde. Er sei sicher, daß dann die geplanten Anstrengungen zu einer weiteren Leistungssteigerung bald fruchtbare Ergebnisse erkennen ließen. Bei diesen Bemühungen, so unterstrich Dr. Sohl, werde der gesamte Vorstand der Hütte, von dem er Grüße und Glückwünsche an Musikdirektor Gilhaus

überbrachte, stets helfend zur Verfügung stehen. Musikdirektor Gilhaus, dem Dr. Sohl zum Schluß eine kleine Ehrengabe überreichte, erinnerte in seinen Dankesworten an die vielen Jahre, die ihn mit dem Werkschor verbinden. Dabei verhehlte er nicht mancherlei Schwierigkeiten, die sich besonders in den letzten Jahren ergeben hätten. Vor allem beträfen sie den Übungsraum und den Mangel an Nachwuchs. (Dies zeigt sich unter anderem darin, daß dem Chor zur Zeit fünf Tenöre fehlen.) Der Chor wisse deshalb die Aufgeschlossenheit seines Schirmherrn für seine kleinen und großen Nöte auch in Zukunft sehr zu schätzen und sei für jede Hilfe dankbar, die er erhalte.

Ehrenvorsitzender Stalberg wußte dann in heiterer Form an Hand vieler kleiner Begebenheiten die 25 Jahre zu beleuchten, die den Dirigenten mit den Sängern der Hütte verbinden. In dieser Zeit sei es sicherlich nicht immer glattgegangen. Aber wenn man heute zurückblicke, müsse man dankbar anerkennen, daß die Wahl des damals jungen und energischen Dirigenten zum Leiter des Chors richtig gewesen sei.

Prokurist Dr. Isselhorst unterstrich in einer kurzen Ansprache, daß das deutsche Lied nach

wie vor die Menschen begeistere. Bei vielen Anlässen, so sagte er, könne man das immer wieder feststellen. Deshalb sollte es nicht schwer sein, dem Chor weitere junge Kräfte zuzuführen. Der Erfolg werde auch in Zukunft sicherlich nicht ausbleiben, wenn man die notwendige Selbsthilfe nicht aus den Augen verliere. Bei den Bemühungen, den Chor zu verjüngen und gleichzeitig zu verstärken, wünschte Dr. Isselhorst dem Gesangsverein vollen Erfolg.

☆

Der Weg von Heinz Gilhaus zum anerkannten Leiter von Chören und zum Musikdirektor verlief gradlinig und erhielt bereits in der Schulzeit den entscheidenden Anstoß. Zwar sollte der junge Mann — 1907 in Essen geboren — nach dem Willen des Vaters einen kaufmännischen Beruf ergreifen; doch nach Abschluß seiner Schulausbildung erkannten die Eltern, daß die Absicht ihres Sohnes, Musik zu studieren, ernst und auch richtig war.

In den wirtschaftlich schlechten Jahren von 1925 bis 1929 studierte Gilhaus dann Kirchen- und Schulmusik in Berlin, die er nach weiteren Studienjahren 1931 mit der Abschlußprüfung als Kapellmeister in Köln besiegelte. Sein Tätigkeitsfeld weitete sich sehr bald. 1938 übernahm er, erst 31 Jahre alt, zu vielen anderen Aufgaben den Chor der Thyssenhütte, festigte seine große Tradition und führte sie fort.

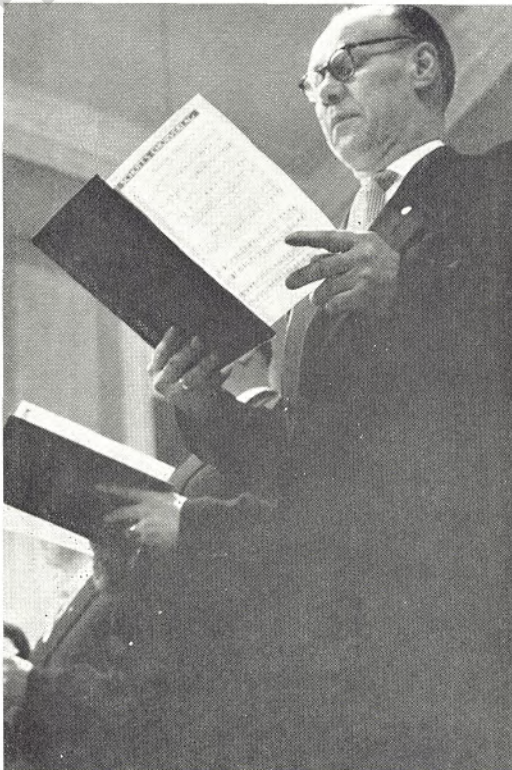
Nach dem Krieg nahm Musikdirektor Gilhaus selbst vierzehn Reisetunden in Kauf, um mit dem Chor in Hamborn zwei Stunden zu proben. In dem von Kriegszerstörungen gezeichneten Ruhrgebiet war eine Fahrt von Essen, wo Gilhaus auch heute noch wohnt, nach Hamborn eine Reise mit vielen Hindernissen. Doch er wußte den Idealismus der sangesfreudigen Hüttenmänner stets hoch zu schätzen und unterstützte ihn, indem er selbst die Last dieser umständlichen Reisen auf sich nahm.

Für Musikdirektor Gilhaus, der insgesamt auf eine vierzigjährige Tätigkeit als Dirigent zurückblicken kann und zur Zeit acht Chöre leitet, mit denen er öfters auch im Rundfunk zu hören ist, waren die gesanglichen Erfolge schönster Dank für seine Arbeit. Bei der Ehrung durch Dr. Sohl sagte Gilhaus selbst, daß er über die 25 Jahre, die er mit den Männern der ATH durch dick und dünn habe gehen können, sehr glücklich sei.

■

## Neuer 2. Kassierer beim Thyssen-Chor

Für den aus gesundheitlichen Gründen zurückgetretenen 2. Kassierer des Männergesangsvereins der August Thyssen-Hütte, Hugo Rahn, wurde Hans Antweiler gewählt.



# 210 Feuermelder alarmieren die Werkfeuerwehr

Mit den „Ledernacken“ der Thyssen-Hütte im Einsatz gegen den „Roten Hahn“

Technische Ausrüstung der Wehr wurde weiter verbessert



Die technische Ausrüstung der Werkfeuerwehr der ATH wurde in den letzten Monaten weiter verbessert und modernisiert, das Alarmsystem im Hüttenbereich nach einer sorgfältigen Planung völlig neu geordnet. Fünf Fahrzeuge mit Anhänger zur Bekämpfung von Feuer und zur Rettung Verunglückter sowie fast dreitausend Handfeuerlöcher, sechshundert Druckschläuche und Saugschläuche stehen zum Einsatz bereit. Die Feuer-Melde-Anlage umfaßt nach dem Aufbau der dritten Schleife 210 Feuermelder. Damit ist die Werkfeuerwehr, die mit ihren jetzt 36 Männern zur Abteilung Werkschutz gehört, wieder zu einer schlagkräftigen Einheit im Dienste der ganzen Hütte und ihrer Belegschaft geworden.

Auf regennassen Straßen rasten Ende März Einsatzfahrzeuge der Werkfeuerwehr mit Blaulicht und Martinshorn durch das Hüttengelände. Der Uneingeweihte mußte an einen sehr dringlichen Ernstfall denken, zumal zur gleichen Zeit minutenlang dichter Qualm aus dem Steinschuppen beim SM-Werk II drang. Doch alles war nur eine Übung, die aber den äußeren Umständen nach nicht echter hätte wirken können. Sinn und Zweck dieser Übung war, den derzeitigen Ausbildungsstand unserer Feuerwehr zu demonstrieren und ihre Geräte zu überprüfen. Der Leiter des Werkschutzes und der Werkfeuerwehr unserer Hütte, Schlickum, hatte deshalb zu ihr auch den Leiter der Berufs- und freiwilligen Feuerwehr von Duisburg, Branddirektor Frosch, Hauptbrandmeister Müller von der Duisburger freiwilligen Feuerwehr und den Wachvorsteher der Hamborner Berufsfeuerwehr, Brandinspektor Loh, eingeladen, die dem Einsatz mit großer Aufmerksamkeit folgten.

Trotz des regnerischen Wetters dauerte es keine zwei Minuten, bis die Fahrzeuge der Wehr nach der Alarmierung mit knirschenden Bremsen



an der Übungsstätte vorführen. Wie im Ernstfall sprangen die Männer aus dem Rettungstrupp-Fahrzeug, setzten eiligst ihre Atemgeräte auf und eilten in den von dickem Qualm erfüllten Steinschuppen. Da es nur eine Übung war, barg man nur eine Puppe, die — da „rauchvergiftet“ — sofort beatmet wurde.

In der Zwischenzeit war über Funk auch ein Krankenwagen angefordert worden. Fahrer und Beifahrer des Wagens hatten keine Ahnung, was passiert war, und machten deshalb ein recht verdutztes Gesicht, als sie die unter dem Beatmungsgerät liegende geschwärtzte Person schließlich als Puppe erkannten. Der Krankenwagen brauchte übrigens drei Minuten, da er der Werkfeuerwehr nicht als Unfallkrankenwagen untersteht und erst gesondert alarmiert werden mußte. Im übrigen verlief die Übung zufriedenstellend.

#### Wehrmänner helfen sich selbst

Schon bei der vorausgegangenen Besichtigung der neuen Feuerwache waren die Gäste sehr beeindruckt, besonders von den Verbesserungen an Fahrzeugen und Geräten, die von den Wehrmännern selbst ausgeführt worden waren. Wenn diese Änderungen auch in erster Linie einer Erhöhung der Einsatzbereitschaft dienen, so halten sie andererseits die Männer unserer Werkfeuerwehr jedoch immer mit handwerklichen Arbeiten in Tuchfühlung. Denn bei jedem Einsatz — ganz gleich wie er aussehen mag — geht es für einen Feuerwehrmann nie ohne handwerkliche Kenntnisse ab. Branddirektor Froesch bezeichnete es deshalb auch als sehr vorteilhaft, daß neben den sehr modern eingerichteten Räumen für die Atemschutzgeräte sowie für Füllen und Aufarbeiten der Handfeuerlöscher weitere Räume für Schreiner-, Schlosser- und Anstreicherarbeiten zur Verfügung stehen.

Glanzstück dieser Umbauten der Werkfeuerwehr ist der Atemschutz-Gerätewagen, den sich die Gäste eingehend vorführen ließen. Dieses Auto entstand aus Fahrgestell, Achsen und Motor eines schrottreifen Kleinlasters, den unsere Transportzentrale ausrangieren wollte. Oberbrandmeister Besslich schuf aus ihm nach gründlicher Überarbeitung aller Teile durch Neukonstruktion eines Aufbaues ein vollwertiges Fahrzeug, das von den Männern selbst umgebaut und auch montiert wurde. Heute leistet es der Werkfeuerwehr unserer Hütte gute Dienste.

#### Alle Feuerwehrfahrzeuge erhalten Funk

Die Schlagkraft der Werkfeuerwehr wird in Kürze noch dadurch erhöht, daß alle Einsatzfahrzeuge mit Funkgeräten ausgerüstet werden. Glanzstücke dieser Fahrzeuge sind das neue Tanklöschfahrzeug mit einem Tausend-Liter-Tank und das Rettungstrupp-Fahrzeug.

Das letztere Auto ist übrigens ein weiteres Beispiel praktischer Selbsthilfe. Es war ehemals ein Krankenwagen unserer Hütte und sollte abgesetzt werden. Von der Wehr wurde es von Grund auf überholt und dann für den neuen Zweck eingerichtet.

Eine weitere wichtige Neuerung im Bereich der Feuerwehr unserer Hütte ist die Feuer-Meldeanlage, die nach den Abschlüssen der drit-



#### ZU DEN BILDERN:

Linke Seite: In der Nähe der Feuerwehr-Zentrale (oben) zum Appell aufgeföhren: Eine stättliche Kolonne bilden die Fahrzeuge unserer Werkfeuerwehr. Vorne das selbsthergerichtete Rettungstrupp-Fahrzeug, dahinter das moderne TLF 8 (Tanklösch-Fahrzeug), das LF 8 (Löschtrupp-Fahrzeug), das TSF (Tragkraftspitzen-Fahrzeug) und am Ende der Kolonne der von den Feuerwehrleuten selbst erstellte AW (Atemschutz-Gerätewagen) — Unten: Bei der Inspektion (von links) Branddirektor Froesch, Hauptbrandmeister Müller, Oberbrandmeister Besslich und der Leiter der Wehr, Schlickum, sowie (rechts inspizierend) Brandinspektor Loh

Rechte Seite: Bei jedem Alarm werden entsprechend der Nummer der eingelaufenen Meldung den Männern mit den Ledernacken Fahrzeug-Meldestreifen übergeben, auf denen sie das Wichtigste, wie Einsatzort und Fahrtroute ablesen können — Unten: Bei der Alarmübung beim Steinschuppen des SM-Werks II: Ein „Gasvergifteter“ wird geborgen und nach der ersten Beatmung durch ein Beatmungsgerät in den Krankenwagen gebracht, um sofort zum Krankenhaus geföhren zu werden

#### Einsatzbefehl mit Fahrtroute

Der im Büro diensttuende Feuerwehrmann entnimmt entsprechend den Meldungen einem übersichtlichen Regal nun die zuständigen Planstreifen des Hüttenplans. Mit ihnen hat jeder Fahrer den Schlüssel für einen schnellen und damit auch wirkungsvollen Einsatz seines Fahrzeuges und Mannschaft zur Hand. Auf dem sehr übersichtlichen und einfach gehaltenen Streifen sind nämlich Einsatzort und kürzester Weg genau verzeichnet. In jedem Fahrzeug liegt außerdem ein neuer Hydrantenplan, der vor

ten Schleife im gesamten Hüttenbereich 210 Feuermelder aufweisen wird. Bei Betätigung eines Feuermelders leuchtet in der Fahrzeughalle der Wehr auf einem großen Leuchttabelleau, auf dem alle Gebäude und Anlagen plangerecht dargestellt sind, am Standort des Feuermelders ein Licht auf. Dieselben Meldungen sind gleichzeitig auch im Büro an den Schaltschränken abzulesen, wo sie zusätzlich zur Kontrolle mit Angabe von Zeit und Ort automatisch auf einer Papierrolle festgehalten werden.





#### ZUM BILD LINKS:

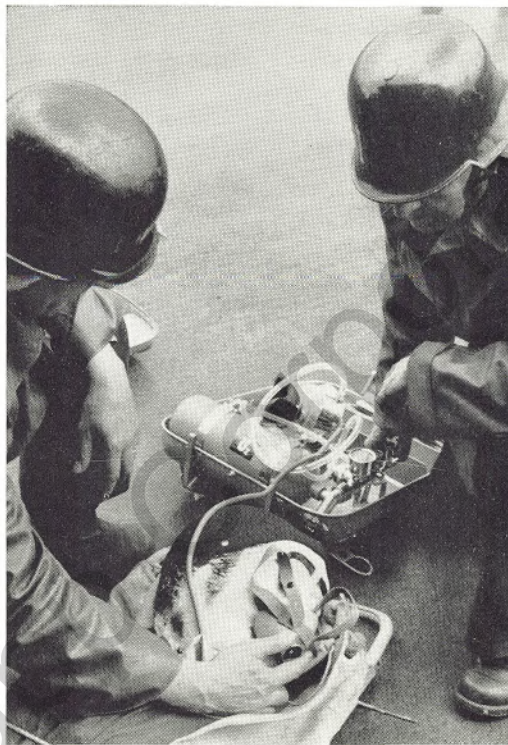
Mit sorgsam gehüteten Requisiten aus einer längst vergangenen Zeit demonstrierten die Männer der Werkfeuerwehr, wie es etwa vor einem halben Jahrhundert gewesen ist. An ihren Helmen kann man die letzten fünf Jahrzehnte erkennen — Von rechts: ein Lederhelm aus der Zeit um die Jahrhundertwende, daneben ein Rauchschutzapparat mit Feuerschutzanzug aus den ersten Jahren dieses Jahrhunderts. Der Feuerwehrmann konnte durch eine in die Helmspitze eingebaute Brause überrieselt werden und stand durch das für die damalige Zeit revolutionäre Schlauchtelefon über den Beatmungsschlauch mit einem anderen Mann (rechts) in Verbindung. Die Versorgung mit Frischluft erfolgte über einen Blasebalg, den ein anderer Feuerwehrmann (links von ihm mit Helm aus der Zeit des ersten Weltkrieges) betätigt. Viertes von rechts ein Feuerwehrhelm, wie ihn nicht nur unsere Werkfeuerwehr, sondern auch andere Hüttenwerke zur VSt-Zeit trugen. Der zweite Helm von links wird den meisten Werksangehörigen noch sehr bekannt sein, da er noch vor etwas mehr als zehn Jahren zur Standardausrüstung unserer Werkfeuerwehr gehörte. Ganz links trägt einer unserer Werkfeuerwehrmänner den derzeit am meisten verwendeten Helmschutz

einiger Zeit nach langwierigen Arbeiten abgeschlossen werden konnte.

Die von der Wehr geleistete Arbeit fand bei Branddirektor Frosch und bei den übrigen Gästen besondere Anerkennung. Insbesondere wurden die hohe Einsatzbereitschaft, die Organisation und der praktische Aufbau gelobt. Der Leiter der Werkfeuerwehr, Schlickum, der diesen Erfolg nicht zuletzt als Verdienst der planvollen Arbeit von Brandmeister Besslich bezeichnete, und Branddirektor Frosch überreichten bei dieser Gelegenheit dem Wehrführer die Ernennungsurkunde zum Oberbrandmeister. Die Hamborner Berufsfeuerwehr, die bei größeren Einsätzen unserer Werkfeuerwehr zur Hilfe eilt, erhielt ein Exemplar des neuen Hydrantenplans.

#### Im letzten Jahr 145 Alarime

Die Bilanz der Feuerwehr im letzten Jahr zeigt deutlich das hohe Maß an Leistungen, das von den 22 Männern der Löschmannschaft und den elf Mitgliedern des Atemschutz- und Rettungstrupps gefordert wurde. Keinem Mann wurde dabei etwas geschenkt. Im letzten Jahr mußte die Wehr zu 145 Einsätzen ausrücken, davon dreimal zu einem Großfeuer. Die meisten Alarime, insgesamt 25, erfolgten im April 1962. Rechnet man die Stunden der Brandwachen zusammen, so entfielen auf sie über 142 Tage. Um den „Roten Hahn“ erfolgreich bekämpfen zu können, benötigte man bei allen Einsätzen neben



zahlreichen Schaumlöschgeräten viele Schläuche, die — zu einer Leitung aneinandergelagt — eine Strecke von fast sechs Kilometer Länge ergeben würden.

gm

#### Die Redaktion der Werkzeitung

befindet sich jetzt im neuen Hochhaus der Hauptverwaltung in der achten Etage.

#### Etwas mehr Rücksicht gegenüber Fußgängern

**Fahrzeugführer sollen den Fußgängern an Überwegen das Überqueren der Fahrbahn in angemessener Weise ermöglichen. In der Praxis heißt das für den Autofahrer: Er muß immer damit rechnen, daß ein Fußgänger den Zebrastreifen betritt, obwohl sich ein Auto nähert und für einen zu Fuß gehenden Autofahrer klar wäre, daß das Fahrzeug wegen Glätte oder Geschwindigkeit nicht mehr vor dem Überweg zum Stehen gebracht werden kann.**

Für jeden Kraftfahrer sollten deshalb folgende Regeln gelten:

- In der Stadt stets und ständig mit Fußgängern rechnen, auch wenn kein Überweg oder Zebrastreifen vorhanden ist.
- Stets hinter, niemals vor einem Fußgänger vorbeifahren wollen.
- Beim Heranfahren an einen Überweg Fahrt, klar zum Bremsen, vermindern. Schrecksekunden werden nicht anerkannt!
- Beim Bremsen die Straße und ihre Beschaffenheit mit einkalkulieren.
- Blick in den Rückspiegel nicht vergessen, ob von hinten jemand zu schnell naht und aufahren könnte.
- Nicht kurz vor dem Überweg scharf bremsen, um dann mit vermeintlich höflicher Geste wartende Fußgänger zum Überqueren aufzufordern. Dadurch werden Fußgänger verstört und erschreckt.
- Wichtiges Gebot: dem Fußgänger durch das eigene Fahrmanöver deutlich machen, wie man sich verhalten will.

So und nicht anders verhält sich der umsichtige Kraftfahrer — obwohl es ein absolutes Vorrecht auf Zebrastreifen für den Fußgänger nur dann gibt, wenn dieser Überweg mit gelben Blinkkugeln versehen ist, und natürlich dann, wenn bei normaler Ampelregelung „Grün“ für Fußgänger aufleuchtet.

MITTE: Modernes Beatmungsgerät in Tätigkeit — UNTEN: Ablöschen eines Metallbrandes durch ein Spezialpulver-Löschgerät



# Thyssen-Industrie ehrte ihre Jubilare

**Die Thyssen Industrie GmbH Dinslaken ehrte auch in diesem Jahr ihre Jubilare. Damit setzt die Tochtergesellschaft der ATH den Weg fort, den sie mit der Ehrung sämtlicher Jubilare im letzten Jahr begonnen hatte. Die diesjährige Jubilarefeier, die Ende April im Hotel Gamroth „Zum Schwarzen Ferkel“ in Dinslaken stattfand, verlief beschwingt und heiter.**

Neben den Geschäftsführern des Unternehmens, den Direktoren Luther, Schmidtdammer und Uhrmacher, hatten sich auch die Betriebschefs zu diesem festlichen Abend eingefunden. Im Namen der Geschäftsführung begrüßte Direktor Uhrmacher die siebzehn Jubilare recht herzlich —, zwei Goldjubilare, elf Mitarbeiter mit 40jähriger und vier mit 25jähriger Dienstzeit.

Ihnen allen dankte Herr Uhrmacher für ihre langjährige Tätigkeit, aber auch den Ehefrauen, die ihren Männern in diesen Jahren zur Seite standen. Wenn die Thyssen Industrie — verglichen mit anderen Unternehmen — nach wie vor auf eine große Zahl langjähriger Belegschaftsmitglieder blicken könne, so trete doch langsam eine Veränderung ein. Seien noch im letzten Jahr vier aktive Mitarbeiter auf einen Jubilar gekommen, so seien es in diesem Jahr fünf bis sechs Mitarbeiter. Die Zahl der Jubilare unterstreiche aber immer noch deutlich, daß ein großer Teil der Belegschaft trotz mancher schwieriger Situationen der letzten Jahrzehnte dem Unternehmen treu geblieben sei. Für diese Treue, aber auch für die Leistung wolle er an diesem Tag den Dank des Unternehmens aussprechen. Manche Probleme, so sagte Herr Uhrmacher, lägen noch vor uns allen. In diesem Zusammenhang wies er u. a. auf die Unfallverhütung hin. Doch diese und ähnliche Fragen würde man auch lösen können, wenn alle wie bisher zusammenarbeiteten.

Betriebsratsvorsitzender Petry dankte im Namen des Betriebsrats allen Jubilaren für ihre Treue zur Arbeit. Darüber hinaus wünschte er — wie Herr Uhrmacher — allen für den Abend einige recht vergnügliche Stunden. Mit dem Wunsche, daß sie nur die guten Stunden anzeigen möge, überreichten die Geschäftsführer der Thyssen Industrie GmbH dann jedem Jubilar eine Uhr.

Der weitere Verlauf des Abends stand im Zeichen beschwingter Unterhaltung. Neben dem Doppelquartett aus dem Männergesangsverein der Thyssen Industrie unter der Leitung seines Dirigenten Rheinberg waren alle weiteren Mitwirkenden — die Kapelle Josef Bujok, Bariton Reuter und Heinz Stock — Belegschaftsmitglie-

der der August Thyssen-Hütte. Offensichtlich wußten sie als Vertreter der ATH, was sie „der Tochter schuldig waren“. Denn ihre Darbietungen waren voller Schwung und Spritzigkeit.

Heinz Stock erinnerte bei diesem geselligen Abend zu Ehren der Jubilare der ATH-Tochtergesellschaft auch an die „Mutter“. Denn die „Tochter“, die die ATH als betagte Mutter trotz des hohen Alters unter großen Wehen bekommen habe, könne ihr Gesicht nicht verleugnen. Dabei wies er auf die Jubilare, die zum erheblichen Teil früher als ATH-Belegschaftsmitglieder in den Werkstätten für Bergbau und Hüttenbedarf in Hamborn tätig waren und nun bei der Thyssen Industrie als erfahrene Mitarbeiter ihren Mann stehen.



## Mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet

Fünf weitere Mitarbeiter der ATH wurden durch den Bundespräsidenten mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet, das ihnen Regierungspräsident Baurichter Anfang Mai in Düsseldorf überreichte. Es handelt sich um Elektromonteur Mathias Bell (Elektrozentrale), Kranführer Franz Jendryczka (Elektrobetrieb), Dreher Heinrich Blum (Maschinenbetrieb II), Meister Heinrich Hondelmann (Modellschreinerei) und Büroangestellten Emil Scherer von der Verkehrsabteilung (auf dem Bild von links nach rechts)



**KURT ZIELKE**, Vorarbeiter  
Elektrobetrieb I — 2. Juni



**JOSEF ANDREES**, Meister  
Hochofen/Sinteranlage — 5. Juni



**HUGO KLUMP**, Kolonnenführer  
Warmbandwerk — 7. Juni



**ALOISIUS STOPPA**, Motorenwärter  
Elektrobetrieb/Kaltbandwerk — 7. Juni



**JOSEF CZICH**, Meister  
Thyssen Industrie GmbH — 8. Juni



**JOHANN KUPFERSCHMIDT**, Dreher  
Mechanische Hauptwerkstatt — 22. Juni



**HEINRICH ASCHENBRUCK**, Vorarbeiter  
Elektro-Hauptwerkstatt — 26. Juni

## 25 JAHRE IM DIENST

**Fritz Eberl**, Druckmaschinist, Kokerei  
August Thyssen, am 2. Juni

**Josef Quast**, Hilfsschlosser, Kraftanlagen,  
am 2. Juni

**Nikolaus Mick**, Elektroschweißer,  
Elektrozentrale, am 8. Juni

**Johann Prill**, Wachmann, Werkschutz,  
am 10. Juni

**Maria Gödde**, Telefonistin, FTA (seit dem  
31. 3. 1962 aus dem aktiven Dienst aus-  
geschieden), am 12. Juni

**Kurt Hartwig**, Vorarbeiter, Stoffwirtschaft,  
am 18. Juni

**Karl Hofmann**, Kolonnenführer, Mechani-  
sche Hauptwerkstatt, am 18. Juni

**Felix Mader**, Lagerarbeiter, Zurichtung,  
am 25. Juni



## 90 Jahre alt

GUSTAV LENK

MARKUS MAUZ



Im Monat April konnten zwei frühere ATH-Mitarbeiter ihr neunzigstes Lebensjahr vollenden. Am 18. April vollendete Gustav Lenk das neunte Jahrzehnt. In Königsberg in Ostpreußen im Jahre 1873 geboren, ging Lenk 1910 zunächst zum Thyssenschen Hüttenwerk nach Hagendingen. Nach dem Kriege ausgewiesen, führte ihn das Schicksal 1920, wie viele andere, nach Hamborn, wo er Ende März im Walzwerk I einen neuen Arbeitsplatz fand. 1928 wechselte er zum Maschinenbetrieb II über, dem er bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand 1942 die Treue hielt. Als 69jähriger wurde Gustav Lenk Pensionär. Nahe dem Stillen Winkel an der Kaiser-Friedrich-Straße in Hamborn verbringt er seither seinen Lebens-

abend. Trotz eines vor Jahren erlittenen Schlaganfalles zeigt sich Gustav Lenk noch sehr an dem Tagesgeschehen interessiert. Das Fernsehen ist daher für ihn eine Bereicherung seines Tagesablaufs. Bei schönem Wetter schätzt dieser betagte Hüttenmann aber den Aufenthalt im Garten ganz besonders.

\*

Gleichfalls neunzig Jahre alt wurde am 22. April Markus Mauz, der in Hardhausen im Kreise Siegmaringen geboren wurde. Mauz trat am 23. November 1918 in den Dienst der Hütte. 25 Jahre war Markus Mauz als Pum-

penwärter in der Gaszentrale unserer Hütte tätig. Am 5. Juni 1943 ging er dann als Siebzigjähriger in den wohlverdienten Ruhestand, den er jetzt in Walsum verbringt. In seiner lebhaften Art und der guten gesundheitlichen Verfassung gibt es für diesen Hüttenmann noch vieles, was ihn täglich in Bewegung hält. Dazu gehört natürlich auch das Rasenmähen. Nicht zu vergessen der „Bankverein“, die obligatorische Sitzung auf der Parkbank mit seinen Ruhestandsgefährten, die sich natürlich auch zu seinem Geburtstag einstellten. Die Werksfürsorgerin Frau Scheiermann überbrachte beiden Geburtstagskindern herzliche Glückwünsche der August Thyssen-Hütte.

## 85 JAHRE ALT

**Christian Theiss**, Ahütte, Haus 31 a (Post Hillesheim, Krs. Daun), am 2. Juni  
**Johann Schultka**, Duisburg-Hamborn, Rudolfstraße 18, am 3. Juni

## GOLDENE HOCHZEIT FEIERTEN

8. Mai: Eheleute **Hermann Heckmann**, Weißenturm, Schillerstraße 11

## DIE EHE SCHLOSSEN

**Klaus Päuser**, Kokerei August Thyssen, mit Silvia Schönrock, am 26. Februar  
**Manuel Gomez Moreno**, Mechanische Hauptwerkstatt, mit Rosario Benitry Rodriguez, im März  
**Gaetano Perazzini**, Kokerei August Thyssen, mit Helma Waschke, am 8. März  
**Alois Heinrich**, Kokerei August Thyssen, mit Christa Vogt, am 8. März  
**Hans Meiners**, Kokerei August Thyssen, mit Ilse Matzdorf, am 15. März  
**Vera Woodck**, Verkehrsabteilung, mit Karlheinz Dvorak, am 15. März  
**Heilfried Heidenreich**, Elektro-Hauptwerkstatt, mit Petra Clemens, am 21. März  
**Karin Montinet**, Hausverwaltung, mit Manfred Harthy, am 21. März  
**Helmut Zühlke**, Zurichtung I, mit Doris Gerhardt, am 22. März  
**Günter Albussies**, Warmbandwerk, mit Helene Böggemann, am 22. März  
**Helmut Reim**, Elektrozentrale und Stromverteilung, mit Helga Grünebomm, am 29. März  
**Eckhard Wulff**, Martinwerk I, mit Ursula Evers, Soziale Betriebseinrichtung I, am 29. März  
**Klaus Bauch**, Warmbandwerk, mit Regina Henning, am 29. März  
**Kurt-Günter Püttjer**, Maßwesen, mit Jutta Rumrich, am 29. März  
**Erwin Rose**, Elektrobetrieb/Bandwerk, mit Karin Voß, am 29. März  
**Bernhard Kamp**, Werksärztll. Dienst, mit Regine Franke, am 2. April  
**Günther Quast**, Neubaubteilung, mit Gerlinde Gerhardt, am 4. April  
**Theodor Ingenlath**, Versuchsanstalt, mit Ellenore Maleszka, am 4. April  
**Rolf Oschatz**, Kokerei August Thyssen, mit Ingrid Hemkes, am 4. April  
**Franz Dworczak**, Zurichtung I, mit Helene Larisch, am 4. April  
**Karlheinz Lohau**, Chem. Hauptlabor, mit Irene Dieckmann, am 5. April  
**Hannelore Arntzen**, Breitbandabteilung, mit Franz Ellersdorfer, am 5. April  
**Harald Kaldewey**, Walzwerk, mit Ute Will, am 5. April  
**Norbert Woiczik**, Mechanische Hauptwerkstatt, mit Monika Kleine, am 7. April  
**Klaus Winters**, Kaltbandwerk, mit Ursula Hoefler, am 10. April  
**Dieter Pacholek**, Maschinenbetrieb II, mit Renate Baller, am 10. April  
**Günther Fees**, Thyssen Industrie GmbH, mit Anna Laufer, am 11. April  
**Manfred Anders**, Rohrnetz- und Heizanlagen, mit Renate Gawron, am 11. April  
**Fred Kroihner**, Thyssen Industrie GmbH, mit Wilma Urazcek, am 11. April  
**Rudolf Kionke**, Breitband, mit Doris Matten, am 19. April  
**Jürgen Jaschinski**, Breitband, mit Ursula Keyzers, am 19. April  
**Erwin Golembuß**, Blechzurichtung/Warmbandwerk, mit Elise Seibert, am 19. April  
**Werner Schwennen**, Walzwerk I, mit Roswitha Cerajewski, am 19. April  
**Robert Bartsch**, Stoffwirtschaft, mit Helga Hill, am 19. April  
**Gerhard Germer**, Blechbearbeitungs-Werkstatt, mit Anneliese Hausladen, am 19. April  
**Hermann Sundermann**, Laboratorium, mit Greiel Mauß, am 19. April  
**Norbert Peffekoven**, Verkehrsabteilung, mit Gerda Rutenberg, am 26. April  
**Erna Sack**, Geschäftsbuchhaltung, mit Manfred Dolar, am 26. April  
**Mohammed Kebli**, Allg. Werkskolonne, mit Irene Penkwit, am 26. April  
**Helmut Ahlfeld**, Elektro-Hauptwerkstatt, mit Sieglinde Heusgen, am 26. April

## NACHWUCHS KAM AN

**Anton Pyta**, Mechanische Hauptwerkstatt Anton am 8. März  
**Werner Mosel**, Elektrobetrieb/Stahlwerk Frank am 8. März  
**Eugen Sommer**, Allgemeine Werkskolonne, Rolf am 8. März  
**Friedrich Kordel**, Elektrobetrieb/Kaltwalzwerk, Elke am 8. März  
**Horst Wisian**, Walzwerk I Frank am 8. März  
**Heinz Zeiger**, Einkauf Ralf am 9. März  
**Hans Kaletowski**, Kokerei August Thyssen, Frank am 10. März  
**Erich Momber**, Zurichtung I Reinhard am 10. März  
**Hermann Müller**, Mechanische Hauptwerkstatt, Sabina am 11. März  
**Heinrich Mark**, Blockstraße V Ralf am 11. März  
**Horst Norden**, Sinteranlage Jörg am 11. März  
**Günter Kleinmann**, Hochofen Iris am 11. März  
**Bernhard Letsch**, Mechanische Hauptwerkstatt, Thomas am 12. März  
**Josef Schubert**, Mechanische Hauptwerkstatt, Ralf am 12. März  
**Otto Rieger**, Thyssen Industrie Christa am 12. März  
**Karl Theis**, Porenbetonanlage Stephan am 12. März  
**Günter Scharf**, Maschinenbetrieb/Sinteranlage, Karola am 13. März  
**Siegmond Handke**, Elektrobetrieb/Stahlwerk, Frank am 14. März  
**Karl Heinz Benders**, Kaltbandwerk Sabina am 15. März  
**Eduard Patalong**, Thyssen Industrie Frank am 16. März  
**Dieter Rissel**, Sinteranlage Wilfried am 16. März  
**Ulrich Burow**, Kraftanlagen Ulrike am 16. März  
**Gerhard Mai**, Kraftanlagen Uwe am 17. März  
**Hermann Meischner**, Maschinenbetrieb I Markus am 17. März  
**Alfred Müllers**, Bauabteilung Karin am 18. März  
**Peter Lonny**, Mechanische Hauptwerkstatt Sabina am 19. März  
**Rudolf Winkler**, Warmbandwerk Bernd am 19. März  
**Günter Heckner**, Kaltbandwerk Heike am 19. März  
**Erwin Kaupe**, Kokerei August Thyssen Ulrich am 19. März  
**Heinrich Wolters**, Werksärztlicher Dienst Barbara am 20. März  
**Herbert Lamers**, Elektrobetrieb/Stahlwerk Frank am 20. März  
**Winfried Klam**, Blechzurichtung/Warmbandwerk, Silvia am 20. März  
**Hugo Vollmer**, Thomaswerk Ralf am 20. März  
**Kurt Engel**, Thyssen Industrie Heidrun am 21. März  
**Werner Schlax**, Warmbandwerk Gabriele am 21. März  
**Theo Nordheim**, Versuchsanstalt Dietmar am 21. März  
**Kurt Westphal**, Mechanische Hauptwerkstatt, Michael am 21. März  
**Ernst Mangels**, Warmbandwerk Helga am 22. März  
**Werner Dannehl**, Kraftanlagen Ralf am 23. März  
**Heinrich Nimwegen**, Transportzentrale Romana am 23. März  
**Helmut Schmidt**, Blechzurichtung/Warmbandwerk, Dirk am 23. März  
**Günter Müller**, Versuchsanstalt Renate am 23. März  
**Karlheinz Langenfurth**, Bauabteilung Matthias am 24. März  
**Georg Schulte**, Baubetrieb Bernd am 24. März  
**Ursula Winken**, Soziale Betriebseinrichtung I, Stefan am 24. März  
**Armando Merlante**, Thyssen Industrie GmbH, Flavio am 24. März  
**Theodor Heider**, Warmbandwerk Andreas am 25. März  
**Antonio Salutari**, Hundeschmiede Nino Tonio am 25. März

## Unsere Toten



WIR BEWAHREN IHNEN  
EIN EHRENDES ANDENKEN

|                     |                                                     |           |
|---------------------|-----------------------------------------------------|-----------|
| ZWICK, Moritz       | Pensionär (Schloss, Mech. Werkstatt)                | 2. April  |
| CZECH, Günter       | Starkstromelektriker-Lehrling, Lehrwerkstatt        | 9. April  |
| CHRIST, Karl        | Kranführer, Elektrobetrieb/Stahlwerk                | 10. April |
| ARCISZEWSKI, Johann | Pensionär (Hilfswickler, Elektro-Hauptwerkstatt)    | 10. April |
| LAISNER, Johann     | Pensionär (Wachmann, Werkschutz)                    | 12. April |
| GERDES, Franz       | Pensionär (Dreher, Maschinenbetrieb II)             | 17. April |
| HOMBERG, Gustav     | Pensionär (Maschinist, Elektrobetrieb I)            | 17. April |
| JANSEN, Adalbert    | Hilfselektriker, Elektrozentrale u. Stromverteilung | 20. April |
| WEINHOLZ, Heinrich  | Pensionär (Maschinist, Kraftanlagen)                | 21. April |
| STREICH, Otto       | Pensionär (Betonarbeiter, Betonwarenfabrik)         | 28. April |
| LASZCZYNSKI, Josef  | Vorarbeiter, Steinfabrik                            | 29. April |
| KROHN, Emil         | Transportarbeiter, Walzendreherei                   | 1. Mai    |
| HECKNER, Bruno      | Schlosser, Maschinenbetrieb I                       | 2. Mai    |

**August Keuchel**, Maschinenbetrieb II Sabina am 25. März

**Gerhard Schell**, Steinfabrik Martina am 27. März

**Manfred Werner**, Baubabteilung Claudia am 27. März

**Manfred Reifer**, Baubetrieb Guido am 27. März

**Werner Grutza**, Baubetrieb Ellen am 27. März

**Peter Schuhmacher**, Blechzurichtung/Kaltbandwerk, Peter am 28. März

**Albert Maier**, Verkauf II Ralf am 29. März

**Heinrich Heider**, Versuchsanstalt Werner am 29. März

**Günter Willam**, Walzwerk I Marion am 29. März

**Heinrich Nowatzky**, Kokerei August Thyssen, Heike am 29. März

**Gotthardt Kahnt**, Maschinenabteilung Christiane am 29. März

**Johann Leier**, Verkehrsabteilung Ingrid am 29. März

**Dieter Woytana**, Warmbandwerk Frank am 29. März

**Wilhelm Wolbring**, Martinwerk I Ulrike am 30. März

**Peter Oehmen**, Verkehrsabteilung Karin am 31. März

**Heinrich Schrör**, Thyssen Industrie GmbH Theodor am 1. April

**Georg von Barany**, Oxygen-Stahlwerk Petra am 2. April

**Kurt Mattschull**, Walzwerk Petra am 2. April

**Wolfgang Ruter**, Maschinenbetrieb I Frank am 2. April

**Dieter Dittmann**, Martinwerk II Markus am 2. April

**Richard Hamm**, Thomaswerk Annette am 2. April

**Horst Pochliski**, Zurichtung I Heike am 2. April

**Günther Gröschel**, Maschinenbetrieb I Jutta am 2. April

**Hans Keßler**, Thyssen Industrie GmbH Gisela am 3. April

**Bernhard Wrobel**, Wärmestelle Andreas am 3. April

**Helmut Szymanowski**, Rohrnetz- und Heizanlagen, Holger am 4. April

**Hans-Günther Bode**, Neubaubteilung Ingo am 5. April

**Heinrich Hanning**, Thyssen Industrie GmbH, Christof am 5. April

**Eckhard Lehmann**, Stoffwirtschaft Birgit am 6. April

**Karl Wolter**, Zurichtung Iris am 6. April

**Karl Schütze**, Steinfabrik Roland am 7. April

**Waldemar Hoyer**, Zurichtung I Peter am 7. April

**Gerhard Gatermann**, Mechanische Hauptwerkstatt, Klaus am 8. April

**Hans Krist**, Maschinenbetrieb IV Birgit am 8. April

**Egon Heilmann**, Baubetrieb Jörg am 8. April

**Wilhelm Schrubba**, Walzwerk I Doris am 9. April

**Peter Kucznier**, Verzinkung Ralf am 10. April

## PERSONALMAPPE

Ernannt wurden

Günter Kuster, Verkehrsabteilung, zum Abteilungsvorsteher;  
 Laurentius Kolkman, Block- und Profilwalzwerk, zum Obermeister für den Bereich Zurichtung I u. V.

**Alfred Paululat**, Mechanische Hauptwerkstatt, Bernd-Holger am 10. April

**Horst Schäfer**, Maschinenbetrieb II Ingo am 10. April

**Andreas Jagdfeld**, Zurichtung I Andrea am 11. April

**Walter Berends**, Personalabteilung für Angestellte, Dirk am 12. April

**Iris Grütjen**, Neubaubteilung Heike am 12. April

**Gerhard Kosok**, Hochofen Gerd am 12. April

**Manfred Arndt**, Mechanische Hauptwerkstatt, Helmut am 12. April

**Bernhard Kunze**, Labor Marina am 12. April

**Detlef Eßmann**, Mechanische Hauptwerkstatt, Joachim am 13. April

**Rudi Runge**, Neubaubteilung Rolf am 13. April

**Helmut Spickermann**, Versuchsanstalt Jürgen am 14. April

**Walter Wozniak**, Walzwerk I Jörg am 14. April

**Alfred Suttman**, Hochofen Veronika am 15. April

**Horst Heilmann**, Mechanische Hauptwerkstatt, Dagmar am 15. April

**Bernhard Muno**, Thomaswerk Hans-Peter am 16. April

**Herbert Deckers**, Mechanische Hauptwerkstatt, Heike am 16. April

**Helmut Richter**, Thyssen Industrie GmbH Thorsten am 16. April

**Johannes Schmitz**, Laboratorium Beate am 17. April

**Heinrich Tenter**, Kaltbandwerk Simone am 18. April

**Friedhelm Piskol**, Elektrobetrieb I Gaby am 19. April

**Horst Schüler**, Betriebswirtschaft Artemis am 19. April

**Willi Harlozynski**, Sinteranlage Holger am 19. April

**Robert Ruhnke**, Warmbandwerk Rüdiger am 19. April

**Wilfried Schwarm**, Maschinenbetrieb II Bert am 19. April

**Manfred Brück**, Hochofen Jörg am 19. April

**Max Dietz**, Stoffwirtschaft Frank am 19. April

**Horst Huwe**, Wärmestelle Dirk am 19. April

**Karl-Friedrich Becker**, Versuchsanstalt Anke am 20. April

**Manfred Pryba**, Breitband Susanna am 20. April

**Erika Antoni**, Soziale Betriebseinrichtung II, Cornelia am 21. April

