



unsere



Schriftleitung: Carl Bertram Hommen, Hauptverwaltung, Fernruf 5 40 91, Hausanschluß 27 66 und 54 52 — Bilder: Brinkmann, Haftmann, Höpfel, Dr. Isselhorst, König, List, Meyer, Pantenburg, Raschke-witz, Schmidt, Schroeder, Westfoto, Demag-Werkfotos, Archiv Seereederei Frigga, ATH-Archiv — Luftaufnahme: Cramers Kunstanstalt — Titelbild: Winfried Hinz — Zeichnungen: Adalbert Müller und Wilm Voßnacke — Satz und Druck: Mülheimer Druckereigesellschaft m. b. H., Mülheim

Nachdruck von Nachrichten und auf Anfrage von Artikeln, soweit die Redaktion über sie verfügen kann, gerne gestattet. Um Quellenangabe und die Übersendung von zwei Belegexemplaren wird gebeten.

AUS DEM INHALT:

	Seite
Hüttendirektor Dr. Michel: Rückblick auf die Wiederaufbau-Jahre	2
Weihnachtsgrüße des Vorstandes und der Betriebsvertretung	3
Fritz Thyssen — ein Lebensbild	4
Sie wohnen im Haus ohne Stufen	10
In seinen Händen lebt das Glas	12
Heiligabend in der Hütte	14
Erzschlacht in der Polarnacht	15
Schwarze Diamanten aus Amerika	20
Zwischen Alsumer Steig und Eickel- kamp — ATH und Hamborn aus der Vogelperspektive	22
Spielkamerad Vater	24
Bruegel — der Maler und sein Werk	25
Die Geschichte von dem Unbekannten	28
Wirtschaftsthema des Monats: Was ist das: Geldanlage	30
So entsteht „Unsere ATH“	31
Ein schmaler Streifen Film	34
Skandinavien: 400 Meter Farbfilm	35
Der Sicherheits-Ingenieur: Warum ärgern?	36
Viele Wege führen zur Hütte	38
Jubilare, Personal- und Familiennachrichten	39
Als die Autos noch mit Karbidlampen fuhren	41
ATH-Gästebuch	43

ALS WEIHNACHTSGABE

liegt diesem Heft ein Kunstblatt bei mit einer Reproduktion von Pieter Bruegels Gemälde „Die Jäger im Schnee“

Rückblick auf die Wiederaufbau-Jahre

VON HÜTTENDIREKTOR DR. ALFRED MICHEL

Mit der Erzeugung von 213 000 Tonnen Rohstahl im Monat Oktober hat die ATH alle früheren Höchstleistungen übertroffen. An einem so wichtigen Abschnitt in der Geschichte unseres Werkes möchte ich der Belegschaft einen Überblick über die vergangenen sechs Jahre des Wiederaufbaues und die hierbei geleistete Arbeit geben.

Der Wiederaufbau unserer Hütte kann mit dem Erreichen der Vorkriegs-Kapazität von 200 000 Tonnen Rohstahl im wesentlichen als abgeschlossen gelten. Unsere Arbeit in der Zukunft wird neben der Produktion einem weiteren Ausbau dienen. Denn unser Anteil an der deutschen Rohstahl-Erzeugung hat früher 13 Prozent betragen, während er heute erst bei etwa 10 Prozent liegt. Bei der ansteigenden Tendenz der Stahlerzeugung im allgemeinen werden wir uns bemühen, an ihr teilzunehmen und den Ausbau unseres Werkes darauf abstellen.

Als die Alliierten bestimmten ...

Mit dem Abschluß des Petersberg-Abkommens Ende 1949 — das bekanntlich der ATH nur eine Erzeugung von 600 000 Tonnen Roheisen und 117 000 Tonnen Rohstahl im Jahr gestattete, d. h. den Betrieb von drei Hochöfen und zwei SM-Öfen — war wohl die Demontage beendet, aber keineswegs der Weg zum Wiederaufbau frei. Damals bestand noch die Combined Steel Group und das militärische Sicherheitsamt der Alliierten in Koblenz, deren Zustimmung vor Inangriffnahme jeder Investition einzuholen war.

Daß diese Stellen es nicht so eilig hatten wie wir, mußten wir bald erfahren. Das ganze Jahr 1950 verstrich ohne jede positive Aufbauarbeit. Die Belegschaft der ATH zählte nur 2200 Mann. Die heutigen Neben- und Erhaltungsbetriebe waren damals die Produktionsstätten unseres Hüttenwerkes. In ihnen fanden 950 Mann Beschäftigung. Der Rest verrichtete unter der Oberleitung von Herrn Schütte Aufräumarbeiten. Sie bildeten die Vorhut des Wiederaufbaues. Betriebsleiter Kraemer und Meister Breuer entwickelten sich dabei mit ihren Männern zu Spezialisten in Abbrucharbeiten. Der Jahres-Brutto-Umsatz des Werkes

betrug 14 Millionen DM. Er reichte bei weitem nicht aus, selbst nur die Unkosten zu decken.

Die Neubau-Abteilung lief bereits auf Hochtouren. Unter der Leitung unseres unvergessenen Herrn Baumann entstand eine Vielzahl von Plänen. Schon damals spielten wir mit dem Gedanken einer Breitbandstraße, doch schien er uns zu schön, um wahr werden zu können.

Wiederaufbau mit Hochofen 7

Zunächst begannen wir mit der Instandsetzung des Hochofens 7, der am 7. Mai 1951 angeblasen werden konnte. Damit war das Eis gebrochen. Zwar mußten wir uns jede noch so geringfügige Anlage oder Maschine in langwierigen Verhandlungen erkämpfen; aber der Wiederaufbau kam in Fluß.

Mit dem ersten Wiederaufbau-Kredit von 28 Millionen DM setzten wir die Hochöfen 7, 3 und 6 sowie zwei SM-Öfen und die notwendigen allgemeinen Betriebsanlagen instand. In den Geschäftsjahren 1951/52 und 1952/53 lebten wir deshalb im wesentlichen von dem Verkauf des erzeugten Roheisens und Rohstahls.

Mit Inkrafttreten des Schuman-Planes fielen die letzten Fesseln: wir konnten uns nun freier entfalten. Während wir bei den ersten drei Hochöfen noch an den Weisungen der alliierten Combined Steel Group gebunden waren, konnten wir bei dem weiteren Wiederaufbau des Hochofenwerkes nach dem Grundsatz arbeiten, eine möglichst hohe Produktion bei geringstem Investitionsaufwand zu erzielen, das heißt, wir strebten einen größeren Gestell-Durchmesser unter weitgehender Belassung der vorhandenen mechanischen Einrichtungen an. Lediglich den Hochofen 2 nahmen wir so, wie er war —

(Lesen Sie weiter auf Seite 6)

Nur wenige Tage trennen uns vom Weihnachtsfest. Das Jahr 1957 geht zu Ende. Dies ist die Zeit der Rückschau, in der Vergangenes noch einmal lebendig wird.

Uns hat das alte Jahr sehr viel gebracht. Das neue SM-Stahlwerk I kam mit seinen vier 250-Tonnen-Öfen in Betrieb. Der siebte Hochofen, der sechste Konverter im Thomaswerk und die zweite Blockbrammenstraße nahmen ihre Erzeugung auf. So rundet sich der Wiederaufbau des Werkes.

Erstmals nach dem Krieg konnte unsere Hütte im vergangenen Oktober eine Rohstahlerzeugung von 213 000 Tonnen erreichen und damit sogar ihre vor zwei Jahrzehnten erzielte Höchstleistung übertreffen. Harte Arbeit hat es gekostet und auch manche Sorgen. Doch miteinander haben wir es geschafft.

Wir wollen die Erinnerung an die Jahre der gemeinsamen Wiederaufbauarbeit wachhalten. Das ist auch der Sinn eines kürzlich von uns gefaßten Entschlusses, von dem wir hier unseren Mitarbeitern Kenntnis geben wollen. Die glückliche Vollendung unseres Wiederaufbaues soll Anlaß sein zur Errichtung einer

„FRITZ THYSSEN-STIFTUNG“

die — ausgestattet mit einem Vermögen von 1 Million DM — gemeinsam mit dem nach Beendigung der Demontage bereitgestellten „Joan Crane-Fonds“ sozialen Aufgaben im Rahmen unserer Hütte gewidmet sein wird.

Der Name „Fritz Thyssen-Stiftung“ soll dabei in uns auch die Erinnerung an einen Mann wachhalten, der als Sohn unseres Werksgründers der ATH immer besonders eng verbunden war, der aus dem Herzen heraus wirkte, und dessen soziale Gesinnung uns verpflichtendes Vermächtnis ist.

In diesen Tagen der weihnachtlichen Besinnung gehen unsere Gedanken auch zu jenen, die im vergangenen Jahr für immer von uns gegangen sind. Sie standen — oft ein Leben lang — in unserer Werksgemeinschaft. Wir werden sie nicht vergessen.

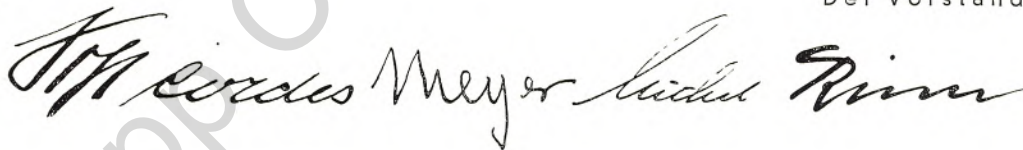
Wenden wir unseren Blick auf das, was vor uns liegt. In einer Gemeinschaft von fast 11 000 Mitarbeitern stehen wir wieder auf festem Grund. Wir alle wissen aber, daß die stahlwirtschaftliche Entwicklung keine Zeit zum Ausruhen läßt. Wollen wir Schritt halten und die Arbeit der vergangenen Jahre sichern, so müssen wir immer wieder neue Aufgaben meistern.

Nur Hand in Hand mit der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung können auch soziale Fortschritte erreicht werden. In dieser Erkenntnis wissen wir uns einig mit der ganzen Belegschaft. Unser bewährtes „Miteinander“ soll auch für die Zukunft Richtschnur bleiben.

Allen Mitarbeitern unserer August Thyssen-Hütte, den Pensionären und ihren Familien sowie den Freunden der Gesellschaft wünschen wir ein frohes Fest und ein herzliches Glückauf für 1958.

Weihnachten 1957

Der Vorstand



Wieder einmal steht das Weihnachtsfest vor der Tür. Das alte Jahr, ausgefüllt mit harter, rastloser Arbeit, neigt sich seinem Ende zu. Doch an der Schwelle der Zeit, noch dunkel und zukunftssträngig, noch völlig ungewiß in seinem Ablauf, wartet bereits das neue Jahr, dem wir zuversichtlich entgegensehen.

Aber wir sind aufgerufen zur Besinnung — zur Rückschau und zum Ausblick. Dabei sollten wir uns bewußt sein, daß Werk und Belegschaft letztlich eine untrennbare Schicksalsgemeinschaft sind.

Unter diesem Blickwinkel war 1957 für uns alle ein erfolgreiches Jahr. Gewiß konnten nicht alle unsere Hoffnungen erfüllt werden. Doch die langerstrebte Arbeitszeitverkürzung mit Lohnausgleich wurde erreicht. Die wirtschaftliche Lage unseres Werkes ist weiterhin günstig. Erstmals seit Beginn des Wiederaufbaues stieg die Rohstahlerzeugung auf 2,4 Millionen Tonnen je Jahr und erreichte damit die frühere Höchstleistung. Durch Ausweitung unserer Produktionskapazität wurden allein in diesem Jahr für fast 1600 Belegschaftsmitglieder neue Arbeitsplätze und damit Existenzgrundlagen geschaffen.

Auch künftig wird das Produktionsergebnis als Grundlage unserer Existenz im Vordergrund stehen. Doch höher noch steht der schaffende Mensch, stehen sein Leben, seine Gesundheit. Und hier fällt uns durch das Recht der Mitbestimmung auch die Pflicht der Mitverantwortung zu. Außerdem ist es eine unserer dringlichsten Aufgaben, Unfälle und Schäden jeglicher Art zu verhüten.

Fassen wir auch in Zukunft die gemeinsame Arbeit gemeinsam an, und zwar zum Wohle der gesamten Werksgemeinschaft und damit aller Werksangehörigen.

In diesem Sinne wünschen wir allen Mitarbeitern und Pensionären nebst ihren Familien ein frohes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches neues Jahr. Glückauf!

Die Betriebsvertretung



Fritz Thyssen

EIN FURCHTLOSES LEBEN

In seinem Weihnachtsgruß an die Belegschaft gibt der Vorstand die Errichtung einer „Fritz-Thyssen-Stiftung“ für soziale Zwecke bekannt. Die Verbindung des Namens Fritz Thyssen mit einer solchen Stiftung kommt nicht von ungefähr. Er war ein Mann, der es als ein Stück seiner Lebensaufgabe betrachtete, den sozialen Frieden zu fördern. Erinnern wir uns: Nach dem Kriege bot er sogar an, auf sein gesamtes Vermögen zu verzichten und seine Beteiligung an den Vereinigten Stahlwerken zur Verfügung zu stellen, um damit die Demontage der ATH zu verhindern und so allen Mitarbeitern unserer Hütte ihre Arbeitsplätze zu erhalten. Das wollen wir ihm nie vergessen.



Fritz Thyssen, der Sohn unseres Werksgründers, starb im Februar 1951 in Südamerika. Er starb in der Fremde, in die er Jahre zuvor schon einmal hatte gehen müssen, als ihn sein Verdammungsurteil über Hitlers Kriegspolitik zwang, die Flucht vor den Häschern der Gestapo zu ergreifen. Wären ihm nach dem Kriege noch einige Lebensjahre mehr beschieden gewesen, hätte er die Augen versöhnt mit seinem Schicksal schließen können. Zu der wiedererlangten Bedeutung der verschiedenen Thyssenschen Gründungen — unter ihnen unsere Hütte als einer der noch vom Vater gesetzten Schwerpunkte — wäre die Genugtuung getreten über die vorurteilsfreiere Anerkennung seiner eigenen Persönlichkeit und Leistung.



Die Söhne großer Väter sind schwerlich um ihr Los zu beneiden, am wenigsten, wenn sie so feinfühlig sind, wie es Fritz Thyssen war. Die Geschichte kennt tragische Verwirrungen in Kronprinzen-Schicksalen. Von Tragik sind auch manche Abschnitte im Leben Fritz Thyssens unwitert, aber sie liegen in den späteren Jahren.

Verwicklungen, die sich aus den Beziehungen zwischen eigenwilligen Vätern und nachdrängenden Söhnen oft ergeben, gab es auch in der Familie Thyssen. Aber sie betrafen nicht den zweitgeborenen Sohn Fritz. Ihm räumte der Vater August Thyssen, an dessen Seite der Sohn vor allem auch in Hamborn wirkte, mehr und mehr Verantwortung ein. Darauf hatte er ihn durch eine besonders gediegene Ausbildung vorbereitet. Ihm übertrug er schließlich das unternehmerische Erbe; denn bei Fritz wußte er es in den besten Händen. Er war am meisten von seiner Art — wie er selbst nämlich ordnete er alle anderen Interessen der Arbeit unter.

Fritz Thyssen hatte nicht nur auf drei Hochschulen eine abgerundete theoretische Ausbildung genossen, sondern sich auch in den Werken und an der Seite seines Vaters umfassende praktische Fähigkeiten erworben. Bei der Konzernbildung, der Abstimmung des Verbundes zwischen Kohle, Stahl und Verarbeitung hatte er dem Vater aufmerksam und gelehrig über die Schulter gesehen. Er war so nicht zuletzt wegen seiner Begabung und Erfahrung berufen, die Geschicke des weitgespannten Familienkonzerns in die Hand zu nehmen.

Seines Vaters Entschluß und auch sein eigener Wille war es, daß dieser Konzern in der alten Form nur wenige Monate über den Tod seines Vaters hinaus erhalten blieb. Als die Vereinigten Stahlwerke 1926 gegründet wurden, stellten die Thyssenschen Unternehmen — ausgenommen bestimmte Kohle- und Energie-Interessen, die außerhalb blieben — mit einem Kapitalanteil von etwa einem Viertel den bestimmenden Faktor in diesem größten europäischen Montankonzern dar. Über ein Jahrzehnt bis zum Kriege hielt Fritz Thyssen den Vorsitz im Aufsichtsrat.

Seine unternehmerischen Leistungen in dieser Zeitspanne mögen weniger von der Öffentlichkeit als von der Fachwelt erkannt und gewürdigt worden sein. Sie lagen nämlich nicht in einer weiteren Expansion, sondern in der Konsolidierung des Erreichten. Fritz Thyssens Leistung im Bereich der Vereinigten Stahlwerke war es in erster Linie, diesen großen Konzern in enger Zusammenarbeit vor allem mit Albert Vögler und Ernst Poensgen rationell zu gestalten, eine Leistung, die sich dem öffentlichen Urteil eher entzieht als etwa die Errichtung neuer Werke. Für den Fachmann aber wiegt das Gelingen darum nicht leichter.

Diese Anerkennung haben ihm auch jene Beobachter nicht versagt, denen das Verständnis für seine politischen Wege fehlte — sei es, weil sie seine Beweggründe nicht erkannten, oder weil ihn gerade seine trefflichsten Charakterzüge zum Opfer politischer Mißdeutungen werden ließen. Heute, nach der Entzerrung seines Persönlichkeitsbildes ist kein Bruch in seinem Wesen festzustellen. Sein Leben zeigt, daß man auf dem rechten Weg irren und auf dem falschen recht gehen kann.

Wer es Fritz Thyssen im Mut zur Wahrheit gleichtun will, kann von seinem politischen Irrtum nicht sprechen, ohne sogleich hinzuzufügen, daß er den Irrtum früh erkannt und offen bekannt hat. Wer den Quellgründen dieses Irrtums nachgeht, stößt dabei auf den echten Fritz Thyssen, einen lautereren, ritterlichen, aufrechten Menschen. ☆

Mut, Gerechtigkeitssinn und Zivilcourage waren bei ihm stark ausgeprägt. Sie brachten ihn immer wieder mit den politischen Gewalten in Konflikt. Es ist der ganze Fritz Thyssen, der im



Frau Amélie Thyssen

FEIERTE IHREN 80. GEBURTSTAG

In bewundernswerter Frische und Gesundheit konnte Frau Amélie Thyssen am 11. Dezember ihr achties Lebensjahrzehnt vollenden.

Frau Thyssen hat stets und vor allem nach dem Tode ihres Gatten, Fritz Thyssen, tätiges Interesse gerade auch an dem Schicksal der August Thyssen-Hütte und ihrem Wiederaufbau genommen. Häufig weilte sie unter uns, immer aufgeschlossen für unsere Sorgen, immer bedacht auch auf das Wohl unserer Belegschaft und ihrer Familien. Eng verwachsen mit der Gedankenwelt Fritz Thyssens führt sie sein soziales Vermächtnis weiter.

Wir wissen, daß der glückliche Wiederaufbau unserer Hütte, der mit der Erreichung der Vorkriegskapazität im Oktober dieses Jahres vollendet wurde, sowie die aus diesem Anlaß gegründete

FRITZ-THYSSEN-STIFTUNG

die schönste Geburtstagsfreude sind, die wir Frau Thyssen zur Vollendung ihres achtzigsten Lebensjahres machen können.

Unser Dank gilt ihr für all das, was sie über Jahrzehnte hinaus für die August Thyssen-Hütte und ihre Werksangehörigen getan hat. Wir hoffen, daß sie noch lange Jahre als Hüterin der Thyssenschen Familientradition in Glück und Gesundheit unter uns weilt.

Januar 1923 als Angeklagter vor dem französischen Militärtribunal in Mainz auf den Vorwurf, Kohlenlieferungen an den Sieger unterlassen zu haben, gelassen antwortet, die rechtmäßige Obrigkeit, nämlich die deutsche Reichsregierung, habe die Lieferungen verboten: „Nach Auffassung meiner Regierung war der Einmarsch der Franzosen in das Ruhrgebiet nicht berechtigt. Ich will meinem Lande die Treue halten.“ — Er sah die Gerechtigkeit nicht nur durch jene französischen Sonderforderungen, sondern durch den ganzen Versailler Vertrag verletzt, und er brachte den Mut auf, mit seiner Persönlichkeit und seinem Besitz dem verletzten Recht zu Hilfe zu eilen.

Aber es war nicht nur dieser Berührungspunkt, der ihn — in der Abwehr von Besatzungsübergreifen, in der Bekämpfung des Versailler Vertrages und des Youngplanes — zeitweilig zum Nationalsozialismus führte. Hinzu kam die Hoffnung, mit dieser politischen Kraft seine Auffassung von einer ständischen Sozial- und Staatsordnung — entsprechend den päpstlichen Enzykliken *Rerum Novarum* und *Quadragesimo Anno* — verwirklichen und in ihrem Geiste Kapital und Arbeit versöhnen zu können.

Mag uns heute eine solche Hoffnung auch utopisch erscheinen — wenn wir uns in die Jahre 1932/33 zurückversetzen, so sieht manches anders aus. Fritz Thyssen durfte um so eher hoffen, seine Ideen verwirklichen zu können, als ihn damals maßgebende Männer immer wieder darin bestärkten. So erklärt sich auch sein Eintritt in den Reichstag, der damals kein Parlament mehr war.



Die Unterdrückung der freien Meinung im nationalsozialistischen Staat hat es seinerzeit viel zu wenig bekannt werden lassen, daß Fritz Thyssen schon sehr bald demonstrativ diese Ämter nicht mehr ausübte, weil er nämlich das von ihm erhoffte Recht in neues Unrecht verkehrt sah. Viel zu wenig weiß die Öffentlichkeit, wie er im Dritten Reich dem verletzten Recht zu Hilfe kam, kirchliche Einrichtungen und Klöster rettete und seine Zuwendungen für bedrohte Organisationen vervielfachte. Dabei fragte er nicht nach der Konfession. Als er die Verhaftung von Pfarrer Niemöller erfuhr, übernahm er es sofort, die Familie des evangelischen Geistlichen finanziell zu sichern; er tat es bis zur Beschlagnahme seines eigenen Vermögens.

Über sich hinaus wuchs Fritz Thyssen durch seine Haltung bei Kriegsbeginn. Damals, Ende August 1939, hielt er sich mit seiner Familie in Bad Gastein in Österreich auf. Dort erreichte ihn eine Aufforderung, zu einer Reichstagssitzung nach Berlin zu kommen. Thyssen wußte, daß dies den Krieg bedeutete. Er schickte beschwörende Telegramme an Hitler und Göring, in denen er warnte. „Ich bin gegen den Krieg“, hieß es darin; „dieser Krieg bedeutet das Ende Deutschlands.“



Damit hatte er sich vor aller Welt offen gegen das Regime gestellt. Fritz Thyssen blieb nur die Flucht. Es gelang ihm, zusammen mit seiner Gattin Amélie in die Schweiz zu entkommen. Zahlreiche Versuche, ihn zur Rückkehr nach Deutschland zu bewegen, waren erfolglos; das Ehepaar Thyssen blieb seiner Haltung treu. Ende 1940 wurden beide in Frankreich aufgespürt und von der Geheimen Staatspolizei festgenommen. Thyssen beugte sich dennoch nicht. Er lehnte die goldene Brücke ab, den „Irrtum“ seiner Absage vom Nationalsozialismus öffentlich einzugestehen. Fritz Thyssen und seine Gattin gaben vielmehr aus der Haft heraus die Antwort: „Wir gehen lieber beide in den Tod, als daß wir unsere Gesinnung verkaufen.“

Die Öffentlichkeit hat damals von all diesem nichts erfahren: später, nach dem Kriege, ist sie nur recht einseitig über Fritz Thyssens Wirken aufgeklärt worden, des redlichen und ritterlichen Mannes, der seinen Abscheu vor jeglichem Unrecht erst mit französischer Haft, später mit Ausbürgerung, Vermögensentzug und Konzentrationslager, schließlich sogar noch zu allem Überfluß mit alliierter Haft und Internierung bezahlen mußte.



Es stellt sich die Frage nach den Quellen der Kraft, die ihn befähigte, sich nie der Gewalt und dem Unrecht zu beugen. Sie lagen in seinem Charakter, in seinem Gottvertrauen und in einem Glücksfall, den er selbst am höchsten schätzte: in der innigen Verbundenheit mit seiner Gattin und Schicksalsgefährtin Amélie, die mit Trost und Gelassenheit, Kraft und Ausdauer eine schützende Hülle um ihn wob und noch die dunkelsten Stunden mit ihrer Liebe erhellte.



Die Mischeranlage des Thomaswerkes mit ihren drei 1000-Tonnen-Mischern bei Nacht

Rückblick auf den Wiederaufbau

(Fortsetzung von Seite 2)

sozusagen improvisiert — zur raschen Steigerung unserer Produktion in Betrieb.

Bei sieben in Betrieb befindlichen Hochöfen beträgt unsere Roheisen-Kapazität zur Zeit ungefähr 160 000 Tonnen, das sind etwa acht Prozent der Roheisen-Erzeugung im Bundesgebiet. Sie ist damit heute höher als die der alten ATH vor dem Kriege. Die Gründe für den höheren Roheisenbedarf sind bekannt: der Wegfall des Bezuges flüssigen Roheisens von Meiderich/Nord und die eigene Versorgung unserer Stahlwerke mit Stahleisen.

Gründe für den Groß-Hochofen

Um unseren vertraglichen Verpflichtungen auf der Verkaufsseite nachkommen zu können, ergab sich die zwingende Notwendigkeit, einen achten Hochofen zu bauen. Denn bei der allgemeinen Schrottknappheit ist der zusätzliche Stahl nur über Roheisen zu beschaffen.

Da dieser Hochofen sozusagen auf die grüne Wiese gebaut wird, waren wir in unserer Entscheidung über seine Gestaltung vollkommen frei. Nach langen Überlegungen und dem Studium der Verhältnisse in den USA entschlossen wir uns, als erstes Werk in Deutschland einen 9-Meter-Ofen zu errichten. Er soll bei den bestehenden Möllerverhältnissen eine Tagesproduktion von etwa 1500 Tonnen erbringen.

Wenn man bedenkt, daß ein solcher Hochofen mehr als doppelt so viel erzeugt, wie heute die Durchschnitts-Hochöfen in Deutschland erschmelzen, so erkennt man die Wichtigkeit dieser Überlegungen; denn es ist für die Wirtschaftlichkeit eines Hochofenwerkes nicht gleichgültig, ob man zum Beispiel eine Roheisen-Produktion von 200 000 Tonnen im Monat in acht oder in vier Einheiten erzeugt. Von unseren späteren Erfahrungen, die wir mit dem neuen Hochofen machen werden, hängt weitgehend die

Weiterentwicklung unserer Hochofen-Anlage ab. Wahrscheinlich wird dadurch auch der Weg wesentlich beeinflußt, den zukünftig der deutsche Hochofenbau nehmen wird.

Weniger schwierig stellten sich für uns die Probleme auf der Thomasstahl-Seite. Auch hier erweiterten wir im Interesse einer maximalen Produktion den Konverterraum, indem wir in die vorhandenen Ständer an Stelle von früher 30-Tonnen-Konverter nunmehr 40-Tonnen-Konverter einbauten. Wenn wir bei gleicher Konverterzahl (nämlich sieben) trotz des größeren Konverterraumes weniger Thomasstahl erzeugen können als früher, so liegt das einfach daran, daß wir heute rd. 17 000 Tonnen und nach Errichtung des siebten Konverters 28 000 Tonnen VK-Stahl herstellen, was infolge Verwendung von Sauerstoff zu einer geringeren Haltbarkeit der Konverter führt.

Erfolgreiche neue Versuche

Es dürfte die Belegschaft interessieren, daß wir vor einigen Wochen mit einer in unseren Werkstätten für Bergbau- und Hüttenbedarf entwickelten Sauerstoff-Lanze erstmalig das LD-Verfahren angewandt haben. Es hat sich gezeigt, daß wir in unserer Anlage auch fabrikmäßig diesen Stahl herstellen können.

Gleichzeitig haben wir bei dieser Gelegenheit auch eine Art Bessemer-Roh-eisen mit der Sauerstoff-Lanze erblasen und bei den bestehenden Kombinationsmöglichkeiten festgestellt, daß sich mit Hilfe der Sauerstoff-Lanze eigentlich jede Roheisen-Sorte im Konverter verarbeiten läßt. Es ist eine Frage der Rohstoffe und der Rohstoffpreise, in welchem Umfang diese Verfahren in die Technik Eingang finden. Vorläufig besteht jedoch keine Veranlassung, auch nicht aus qualitativen Gründen, von unseren drei bewährten Stahlsorten — Thomasstahl, VK-Stahl und SM-Stahl — abzugehen.

Durch die Errichtung der Breitbandstraße hat sich das Verhältnis von SM-Stahl zu

Thomasstahl gegenüber den Verhältnissen vor dem Kriege zu Gunsten des SM-Stahls geändert. Während früher der SM-Anteil bei der ATH etwa 24 Prozent ausmachte, wird er in Zukunft 40 bis 45 Prozent betragen.

SM-Werk II wird modernisiert

Bis vor einem halben Jahr waren wir bekanntlich ausschließlich auf die Leistung des alten SM-Werkes angewiesen. Dieses Stahlwerk mußte mit Rücksicht auf eine rasche Steigerung der Produktion, aber auch mit Rücksicht auf die Kosten so instandgesetzt werden, wie es vor dem Kriege bestanden hat. Wir werden seine Ofen darüber hinaus so weit modernisieren, daß sie mit größerer Wirtschaftlichkeit arbeiten. Diese Arbeiten werden im kommenden Jahr in Angriff genommen. Gleichzeitig werden wir auch hier ausschließlich zu Öl- und Koksgasbeheizung und Wagenguß übergehen. Nach Durchführung der Modernisierung rechnen wir mit einer Produktion des Stahlwerkes von etwa 45 000 Tonnen.

Das neue SM-Stahlwerk I

Bei der Errichtung des neuen SM-Stahlwerkes I wurde ebenfalls von dem Grundsatz der größtmöglichen Produktion auf begrenzt zur Verfügung stehendem Raum ausgegangen. Mit der Errichtung der vier 250-Tonnen-Ofen hat auch im SM-Stahlwerksbau die ATH als erstes deutsches Werk den Schritt zur Einführung von Ofen dieser Größenordnung getan.

Wir können schon heute sagen, daß die neuen Ofen die in sie gesetzten Erwartungen voll und ganz erfüllen. Der Planung des neuen SM-Stahlwerkes haben wir eine Schmelzleistung von 25 bis 27 Tonnen zugrundegelegt. In der Spitze erreichten wir jedoch schon 30 Tonnen.

Bei meinem letzten Besuch in den USA konnte ich feststellen, daß auch beim SM-Verfahren von der Verwendung von Sauerstoff Gebrauch gemacht und dadurch die Schmelzleistung der Ofen um 40 Prozent gesteigert wird. Aus dieser Tatsache mag man erkennen, welche große Bedeutung auch im SM-Werk der Anwendung des Sauerstoffs zukommt. Sie räumt den klassischen Stahl-Herstellverfahren (Thomasstahl und SM-Stahl) so große Vorteile ein, daß ihre Existenz auch durch die Entwicklung der neuesten Verfahren keineswegs in Frage gestellt ist. Sowohl das Rotor- wie das LD-Verfahren werden Spezialverfahren bleiben und ihre Einführung in erster Linie von den örtlich bedingten Verhältnissen abhängig sein.

Die Walzwerksanlagen

Der Standort der Straße I und die Errichtung der Warmbreitbandstraße beeinflussten entscheidend die Planung unserer Tieföfen und den Standort unserer Blockstraßen. Die weitgehende Demontage der Walzwerksanlagen gestattete in diesem Fall eine großzügige Planung in den vorhandenen Walzwerkshallen.

Trotz Konzentration der Stahl- und Walzwerke auf relativ engem Raum kann die dazwischen gelagerte Tiefofenanlage nach vollem Ausbau einen Durchsatz von über 3,5 Millionen Tonnen Rohstahl leisten — ein Vorteil, wie ihn kaum ein anderes Hüttenwerk aufzuweisen hat.

Beim Bau der ersten Blockbrammenstraße und auch der Warmbreitbandstraße er-

fuhr die ATH eine weitgehende Hilfe durch die Firma Demag, so daß beide Anlagen früher in Betrieb genommen werden konnten als es uns sonst möglich gewesen wäre. Trotzdem bauten wir aber gleichzeitig das fünfte Gerüst der Straße I provisorisch ebenfalls als Blockgerüst um, da der Umbau rascher möglich war als der eigentliche Neubau der Blockstraße und wir uns auch zu einem späteren Zeitpunkt, wenn diese Blockstraße ihre Auslastung gefunden haben sollte, der Errichtung des umgebauten Blockgerüsts wieder würden bedienen können.

Dieser Umbau war dreiviertel Jahr vor Inbetriebnahme der ersten Blockstraße beendet, gerade in dem Augenblick, als man Rohstahl nicht mehr verkaufen konnte. Wir hatten dadurch die Möglichkeit, Halbzeug zu erzeugen und sind so vor einer sonst schwierigen Lage bewahrt geblieben. Erneut wurde das Blockgerüst der Straße I vor Inbetriebnahme der zweiten Brammenstraße eingesetzt.

Künftig auch Leichtprofile

Die Entwicklung im Stahlhochbau, insbesondere in den Vereinigten Staaten, führt immer mehr zur Verwendung von Leichtprofilen, das heißt zu Profilen mit dünnwandigen Stegen und Flanschen. Um unseren Anteil in der Profil-Erzeugung, insbesondere bei Breitflanschträgern zu halten, haben wir uns daher entschlossen, die Straße I durch zusätzliche Aufstellung von zwei Universalgerüsten und einem Stauchgerüst zu ergänzen. Gleichzeitig wird damit eine Leistungssteigerung dieser Straße verbunden sein.

Trotz der umfangreichen Demontage unserer Werksanlagen ist es uns gelungen, durch den Umbau von zwei Gerüsten auf der Straße V ein geschlossenes Walzprogramm aufzustellen. Leider kann bei dem chronischen Mangel an Rohstahl,

unter dem wir immer noch leiden, hiervon nur wenig Gebrauch gemacht werden.

Durch die Errichtung der Warmbreitbandstraße erfuhrt nicht nur das Stahlerzeugungsprogramm, sondern auch das Walzprogramm der ATH eine grundlegende Änderung. Diese Neugestaltung des Walzprogramms verlagerte zu 50 bis 60 Prozent unsere Walzwerks-Fertigungserzeugnisse auf die Flachstahlseite, deren Anteil vor dem Kriege nur 2,5 Prozent betragen hat.

Die Warmbreitbandstraße ist durch die Errichtung der Wean-Scherenstraße für die Herstellung von vorwiegend Mittelblechen und durch die in Auftrag gegebene Grobscherenstraße auf der Warmseite zweckentsprechend ergänzt worden. Das Kaltbandwalzwerk erfährt durch die demnächst zur Aufstellung gelangende Bandverzinkungsanlage eine wertvolle Abrundung.

Dank an alle Mitarbeiter

Mit Stolz und Befriedigung können wir auf die erreichten Leistungen zurückblicken. Sie war nur möglich durch restlosen Einsatz jedes Einzelnen für die große Aufgabe, ganz gleichgültig, an welchem Platz er auch gestanden hat. Hierfür spricht der Vorstand allen Mitarbeitern seinen Dank aus, besonders auch jenen Männern, die während der Jahre des Stillstandes und in der Demontagezeit der Hütte die Treue gehalten und den Glauben an ihr Werk nicht aufgegeben haben. Sie werden eine besondere Genußtuung darüber finden, daß sich ihr Ausharren gelohnt hat.

Heute bilden wir eine große Gemeinschaft, die fast 11 000 Menschen umspannt. Wir können aber nur dann höchste Leistungen vollbringen, wenn wir alle wie bisher auch in Zukunft am gemeinsamen Werk eng zusammenarbeiten.

ATH-NOTIZBUCH

5500 SICHERHEITSHELME konnten bisher vom Sicherheitswesen an Belegschaftsmitglieder ausgegeben werden. Mitte nächsten Jahres, so hofft man, wird die ganze Belegschaft mit Schutzhelmen ausgestattet sein und das Hüttengelände nur noch mit Sicherheitshelmen betreten werden dürfen.

600 JUNGEN UND MÄDCHEN haben sich in diesem Herbst um Lehrstellen bei der ATH beworben. 165, die im November ihre Aufnahmeprüfung bestanden, werden Ostern eingestellt, 40 im kaufmännischen und 125 im technischen und gewerblichen Bereich.

DIE GENERALKONSULN von England und Frankreich, Mr. Meade und M. Duflos, und der Präfekt des Ardennen-Departements, M. Saunier, besichtigten in Begleitung des Direktors des Landschaftsverbandes Rheinland, Klaus, Betriebseinrichtungen unserer Hütte.

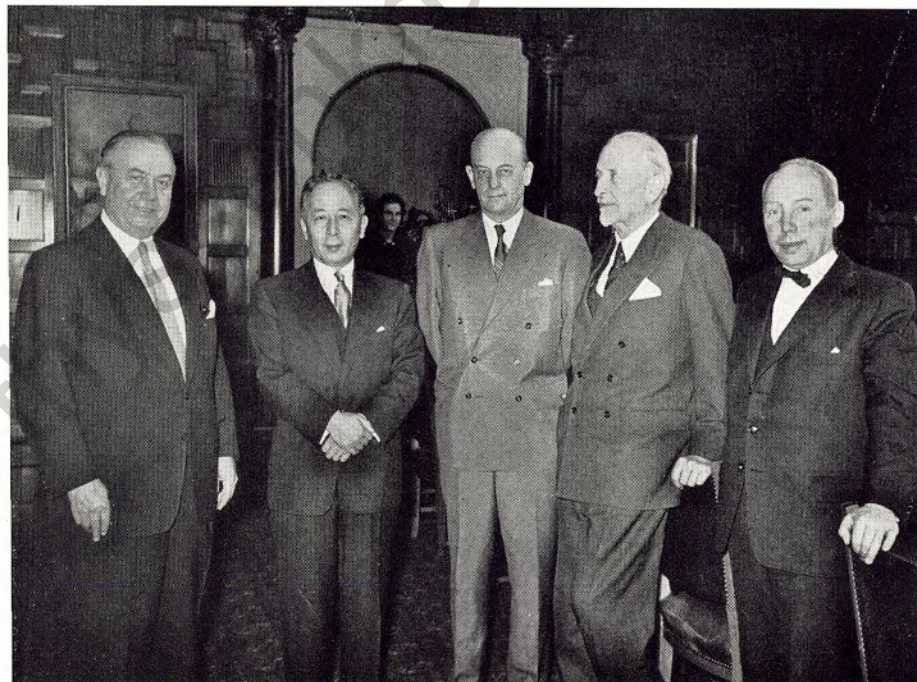
FÜR DIE HOCHOFEN-BELEGESCHAFT ist in den letzten Monaten ein neues Belegschaftsheim gebaut worden. Es trägt der Zunahme der Mitarbeiter Rechnung und wird in Kürze in Betrieb genommen.

EINE MODERNE UNFALLSTATION wird in dem Belegschaftsheim eingerichtet, mit dessen Bau in der Nähe des Kaltbandwerkes vor einigen Wochen begonnen wurde. Dem Unfallwesen werden hier zwei Räume zur Verfügung stehen.

IN ESSEN wurde der Werksfilm über unser Kaltbandwerk „Die Straße der stählernen Ringe“ vom Haus der Technik, einem Außeninstitut der Technischen Hochschule Aachen, in einer öffentlichen Vorführung technischer Filme mit großem Erfolg gezeigt.

DIE KRANKENZIFFER unserer Betriebskrankenkasse lag im Durchschnitt des November bei 4,5 Prozent, nachdem sie im Oktober mit 6,52 Prozent ihren höchsten Monatsdurchschnitt erreicht hatte. Der absolut höchste Stand war am 5. Oktober mit 7,8 Prozent zu verzeichnen, während das Monatsmittel im Juni noch bei 3,67 Prozent gelegen hatte.

Der kaiserlich-japanische Botschafter in der Bundesrepublik, Tereuchi, stattete der August Thyssen-Hütte einen Besuch ab, um sich über die Probleme der deutschen Eisen- und Stahlindustrie zu informieren. Bergassessor a. D. Dr. Sohl begrüßte den japanischen Gast, der vom Aufsichtsratsvorsitzender der Dresdner Bank, Carl Goetz, begleitet war, herzlich auf der ATH und gab ihm einen Überblick über Aufbau und Betriebe. Bei einem Rundgang unter der Führung von Dr. Michel konnte Botschafter Tereuchi vor allem die neuen Anlagen besichtigen.



Großer Beifall für ATH-Chor

Vor einer vollbesetzten Stadthalle konnte der Männergesangsverein August Thyssen-Hütte am 17. November ein Chor- und Solistenkonzert geben. Die Qualität der Leistungen und die Wahl wirkungsvoller Chorsätze erklärten die starke Aufmerksamkeit der Hörer, unterstrich die Presse in den ausführlichen kritischen Würdigungen, die sie dem Konzert angedeihen ließ.

Schon der Auftakt „Komm, schöner Tag“ wurde sehr gut aufgenommen. Dann fügten sich Solo- und Chorpatrien zu einem bunten Strauß von Darbietungen, mit denen Musikdirektor Heinz Gilhaus erneut das hohe Können des Chores bewies. Besonders starken Beifall erhielt der Chor für die Motette „Lebenshymnus“ von Quirin Rische, die dank der ausgezeichneten, klaren und ausdrucksstarken Wiedergabe gut ankam. „Der Leiter des Chores“, so schrieb die Westdeutsche Allgemeine, „ließ seine eigene Komposition, das stimmungsvolle ‚Die Nacht ist niedergegangen‘ klar und sauber singen, während er in Risches Motette mit einer gewissen Überlegtheit gestaltete und Giesens liedhafte Stücke recht forsch anpackte. Der Chor kann das alles nicht zuletzt wegen seiner großen Zahl guter Stimmen und gründlicher musikalischer Schulung.“

Der Solist Ludwig Druschel (Bariton), von Dr. Donat am Flügel begleitet, zeigte sich nicht nur als Köhner, sondern als Freund der Lieder von Richard Strauß, Anton Dvorak und Hugo Wolf. Den Beifall wußten beide mit der Zugabe des „Mausfallen-Sprüchlein“ von Hugo Wolf in schönster Weise zu quittieren.



Schöner Lohn für gute Leistung

Ihre kaufmännischen Prüfungen konnten in diesem Herbst zwei Lehrlinge und acht Anlernlinge mit den Noten sehr gut bzw. gut ablegen. Das Unternehmen erkannte diese guten Leistungen mit einer Buch- und Geldprämie an. Direktor Dr. Homberg, der sie den Ausgezeichneten mit Worten des Dankes und der Anerkennung übergab, forderte sie auf, auch in Zukunft zum Besten der Gesellschaft und damit aller Angehörigen der ATH an ihren neuen Arbeitsstellen in Büro und Verwaltung mitzuarbeiten und ihr Können immer mehr zu vervollkommen.

Sankt Nikolaus kam zu 600 Kindern

In wem weckt die Weihnachtszeit nicht Erinnerungen an die eigenen Kinderjahre? Wer denkt dabei nicht — oft mit einem leichten Schauern noch — an die Abende, da Sankt Nikolaus mit dem Knecht Ruprecht an die Tür klopfte! Auch in den Wohngemeinschaften unserer Belegschaftsmitglieder ist dieser schöne Brauch lebendig geblieben. In der Eigenheim-Siedlung im Eickelkamp und bei der Mietergemeinschaft Fahrner Straße kam er in diesem Jahr sogar zu Pferd. Hier und in der Stahlarbeiter-Siedlung in Walsum bescherte er mit bunten Tüten insgesamt 600 Kinder.



Adventsmusik — den Kranken zur Freude

Seit fast zwei Jahrzehnten trifft sich alljährlich ein Kreis musikbessender Männer und Frauen in der Vorweihnachtszeit, um den Schwestern und Kranken des St. Johannes-Hospitals mit ihrem Spiel eine besondere Freude zu bereiten. Initiator des Streichorchesters, das inzwischen auf vierzehn Mitglieder angewachsen ist, ist der Direktor des Hospitals, Rudi Care, der selbst einst mit einem Klavier den Anfang gemacht hat. Zu diesem Orchester, das aus Liebe zur Sache an vielen Abenden vor Heiligabend in diesem großen Krankenhaus musiziert, gehören auch vier Mitarbeiter der ATH: neben Josef Bujok, diesem unermüdlichen Musikus, noch Manfred Keuper, Johannes Mroczik und Schorsch Varnik. Die von ihnen gebotene klassische Adventsmusik fand auch in diesem Jahr dankbaren Beifall.





Hochofen 4 bei Nacht.



①

(1) Nikolaus Butter ist noch gut zu Fuß. Bevor er hier einzog, hat er sich das Haus genau angesehen. Mit der Stationsschwester Anni ist er gut Freund. Hier führt er ihr einen Einkauf vor; der Strauß Blumen ist für sein Zimmer bestimmt — (2) Schlafzimmer und Wohnzimmer, die er mit zwei Kollegen teilt, sind sehr gemütlich. Eine Schwarzwälder Uhr an der Wand und der Kanarienvogel fehlen nicht. Ein breites Fenster läßt den Blick ins Grüne schweifen. Hier besucht ihn gerade Adam Sagert (links) — (3) Nikolaus Butter bei einem kleinen Schwatz mit Schwester Agnes, der Oberin des Hauses (Mitte), Schwester Anni und dem Kollegen Ferdinand Pieper (78), einem Walzwerks-Obermeister aus Komotau (links), sowie dem 81jährigen Fritz Kemkes — (4) Eine große Wandelhalle hat viele schöne Sitzecken zum Lesen und zur Unterhaltung. Dritter von links Johann Baranowski, der 45 Jahre im ATH-Walzwerk arbeitete — (5) Der gepflegte Eingang des Altersheimes. Der zweite Stock enthält die Zimmer für die sieben Schwestern und ihre achtzehn Helferinnen — (6) Die Treppe ist am Dach aufgehängt. Licht strömt ungehindert durch die fast zweitausend Fensterscheiben ins Heim — (7) Garten und Festsaal (im Hintergrund) bilden eine Einheit

Sie wohnen im

Bei pensionierten Mitarbeitern

Ihre erste Weihnacht im neuen Hamborner Altersheim am Jubiläumshain können in diesem Jahre die alten Leute feiern, die seit dem Frühjahr hier eine schöne Bleibe für ihren Lebensabend gefunden haben. Etwa 150 Männer und Frauen wohnen in diesem Haus ohne Stufen, einem der modernsten Altersheime, die in den



③



④



⑤

Haus ohne Stufen

im neuen Hamborner Altersheim

letzten Jahren in der Bundesrepublik gebaut wurden. Zu ihnen gehören auch drei frühere Mitarbeiter der ATH: Adam Sagert, achtzig Jahre, und Johann Baranowski, 78 Jahre, die beide früher im Walzwerk unserer Hütte arbeiteten, und Nikolaus Butter, 75 Jahre, der bis 1945 im Laboratorium tätig war.



Unser Glasbläser-Meister Thiel

Wenn man die Tür der Dachkammer im Laborgebäude aufmacht, dann dringt dem Besucher ein Rauschen einer Gasflamme entgegen. Man betritt die Arbeitsstätte eines Belegschaftsmitgliedes, der einen Ein-Mann-Betrieb führt. Hier

festigt ist und eine kleine, aber intensive Flamme von sich gibt. Das Glasrohr wird über dieser Gasflamme unter beständigem Drehen erwärmt. Dadurch wird das Glas weich, etwa wie ein Gummiball.

Jetzt ist der Augenblick gekommen, wo der Meister die eine Seite als Mundstück benutzt, mit dessen Hilfe er unter unaufhörlichem gleichmäßigen Drehen über der Leuchtgasflamme dem Glas die gewünschte Form zu geben versucht. Die Materie, die vor wenigen Minuten noch starr war, läßt sich jetzt in glühendem Zustand formen und nach Wunsch verändern.

Für den Zuschauer mag das einfach aussehen, und der neue Gegenstand fast mühelos entstanden sein — aber es grenzt doch an handwerkliche Zauberei, zu der neben dem fachlichen Können eine langjährige Erfahrung gehört.

Schon bei den alten Ägyptern...

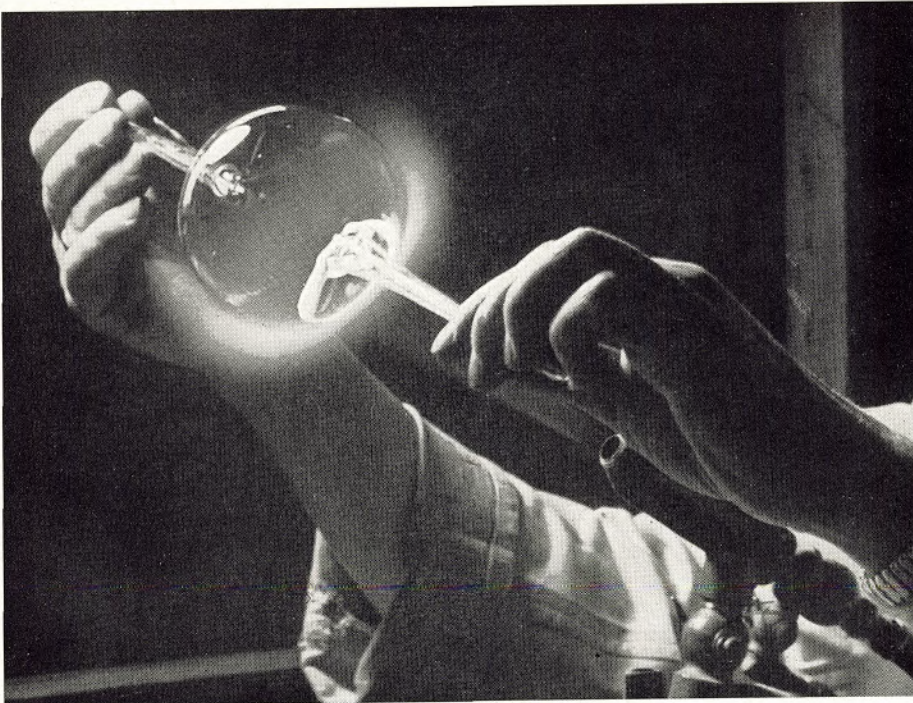
In der Tat war der Beruf des Glasbläfers in früheren Jahrtausenden eng mit den Geheimwissenschaften verbunden. Schon den Ägyptern, vor über 4500 Jahren, war das Geheimnis der Glasherstellung bekannt. Noch heute bewundern wir Vasen und Schalen aus der Zeit der Antike, die bei Ausgrabungen gefunden werden und vielfach zu den Glanzstücken unserer Museen zählen.

In jenen Jahrtausenden und noch bis zum Beginn der sogenannten Neuzeit waren Glassachen vielfach Luxusgegenstände. Was die Glasbläser schufen, waren vielfach Gegenstände von hohem künstlerischen Wert, die sich nur Begüterte leisten konnten.

Der heutige Mensch erinnert sich, wenn er zum Beispiel durchs Fenster nach draußen sieht, viel zu wenig daran, daß eine solche Fensterscheibe noch vor dreihundert Jahren in den Häusern nicht vorhanden war. Sie bestand oft aus Papier oder aus geschabtem Fell, meist jedoch war das Fenster nur ein Loch in der Mauer, das man abends oder an kalten Tagen mit einem Schlagladen zumachte.

Erst die moderne Technik schuf das Glas zu erschwinglichen Preisen und in der entsprechenden Menge für jedermann. Was einst Luxus war, konnte nun von allen benutzt werden.

Mit dieser Entwicklung Hand in Hand ging auch eine Verbesserung der Glasqualitäten. Man fand und schuf Glasarten,



Zwei Hände formen Kunstwerke und Laborgeräte über der Flamme

Für den Laien ist es ein einzigartiger Anblick, wenn ein Glasrohr in den Händen des Glasbläfers plötzlich seine Form verändert, wenn ein Laborgerät entsteht oder eine Vase Gestalt gewinnt. Was Meister Thiel im Dienst unserer Hütte fertigt, fußt auf einer Überlieferung, die vor allem in Thüringen zu hoher Kunst entwickelt wurde. Aus Thüringen kam auch Thiel, heute über 65 Jahre, als Glasbläsermeister nach Hamborn. 1941 folgte er einem Angebot der August Thyssen-Hütte und arbeitet seit dieser Zeit in seiner Werkstatt unter dem Dach des Hauptlabors.

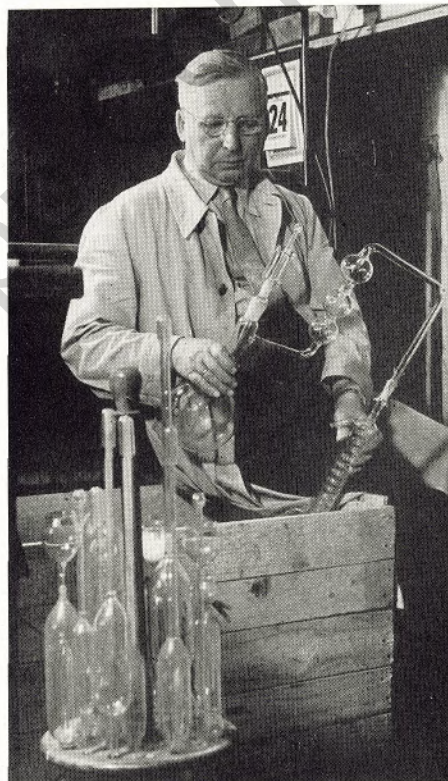
Glück und Glas...

Die Hausfrau sieht es nicht gerne, wenn Glasgegenstände zerbrechen. Sie hält im allgemeinen nicht viel von dem Sprichwort, das in einem solchen Falle Glück verheißt. Sie glaubt eher an das andere: „Glück und Glas, wie leicht bricht das.“ In Laboratorien gibt's auch hin und wieder Scherben. Das ist bei den Versuchen und Untersuchungen, die hier angestellt werden, nicht zu vermeiden. Da kann man nicht immer warten, bis ein Ersatzteil von auswärts herangeschafft ist. Hier muß der eigene Glasbläser einspringen. Seine Arbeit gibt dem Laboratorium auch die Möglichkeit, die Versuche so zu steuern und einzurichten, wie es ihm richtig erscheint. Für diese Arbeiten liefert der Glasbläser des Hauses dann die benötigten Spezialgeräte.

Glasbläser haben einen langen und harten Ausbildungsweg hinter sich, bevor sie Meister werden. Auch Willy Thiel weiß davon zu berichten. Mit vierzehn Jahren bereits begann er als Lehrling, und als er 1923 die Meisterprüfung ablegte, war er 33 Jahre alt. Von seinem meisterlichen Können zeugen so manche Destillierkolben und Apparate aus Glas

in unseren Laboratorien. Seine große Berufserfahrung hat er im Thüringischen Glasbläserzentrum Ilmenau gesammelt.

Wie entsteht nun ein solcher Glasgegenstand? Aus einem großen Vorrat nimmt der Meister ein Glasrohr, das für den



Diese kunstvollen Gebilde für das Hauptlabor entstanden in unserer Glasbläser-Werkstatt

vorgesehenen Zweck die notwendigen Eigenschaften besitzt. Mit dem Messer kerbt er es an und bricht mit einem Ruck ein Stück ab, das er bearbeiten möchte.

Die eigentliche Arbeit vollzieht sich über einem Gebläse, das an einem Tisch be-

HÄNDEN LEBT DAS Glas

oben ist das Reich, in dem Meister Willy Thiel herrscht. Er ist Glasbläser und fertigt viele von den Glasgeräten, an denen das Laboratorium der Hütte einen großen Bedarf hat. Aus schlanken Glasröhren formt er über einer Gasflamme die Gebilde, die von den Chemotechnikern für die Untersuchungen und Versuche jeden Tag benötigt werden

die man für technische Arbeitsvorgänge benötigte. Zu diesen Spezialsorten gehört zum Beispiel das jeder Hausfrau bekannte „Jenaer Glas“, das durch Zusatz von Zinkoxyd sehr widerstandsfähig gegenüber plötzlichem Temperaturwechsel ist. Die Hausfrau benutzt Schalen aus „Jenaer Glas“ deshalb wie Töpfe aus Metall, setzt sie auf die Elektroplatte oder die Gasflamme, ohne daß sie zu befürchten braucht, sie würden zerspringen. Diese besonderen Qualitäten lassen dieses Spezialglas auch in den Laboratorien der Hüttenwerke Verwendung finden.

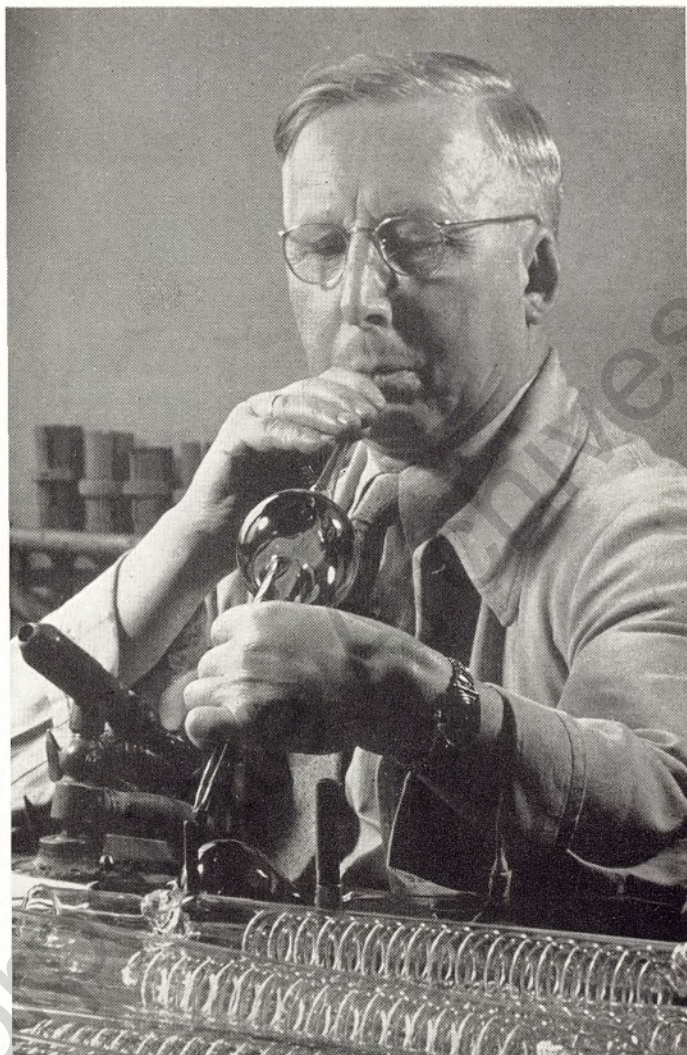
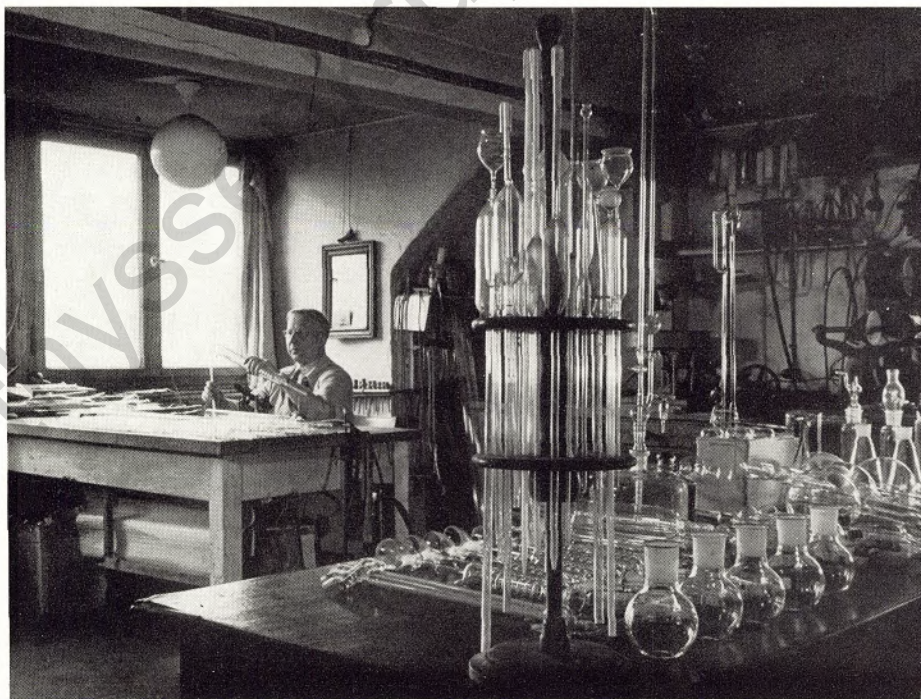
Meister Thiel hat in den sechzehn Jahren, die er bei uns tätig ist, vielerlei Aufgaben erfüllt; er hat Reparaturen an gebrochenen Glasgeräten durchgeführt und Gegenstände neu gefertigt. Hierfür standen ihm oft nur noch große Scherben zur Verfügung, aus denen er die Form des alten Gerätes rekonstruieren mußte. Zu den schwierigsten Aufgaben gehört das Anfertigen von Kühlschlangen aus Glas. Dabei muß das Glasrohr in seiner ganzen Länge in einem Arbeitsgang gefertigt werden.

Die Kunst des Glasschliffs

Die Arbeiten für das Labor sind sehr vielseitig. Sie brachten Meister Thiel auch in sehr enge Verbindung mit Dingen der Chemie. Die Erfahrung und die Kenntnisse als Glasbläsermeister waren hierfür zwar eine gute Voraussetzung, aber erst durch langjähriges Zusammenwirken mit dem Labor rundete er auch auf diesem Gebiet sein meisterliches Können ab.

In der Glasbläserei unserer Hütte bleibt es in der Regel nicht nur bei der Anfertigung von Glasgegenständen. Die Aufgaben

Glasbläsermeister Willy Thiel in seiner Werkstatt im Hauptlabor



Können und Erfahrung erfordert der Beruf des Glasbläfers. Glasbläsermeister Willy Thiel bei der Arbeit im Chem. Hauptlaboratorium der ATH

erfassen auch Arbeiten, die eigentlich schon in ein anderes Gebiet übergreifen. Aber da Willy Thiel alleiniger Herrscher in seiner Werkstatt ist, muß er auch damit fertig werden. Nicht selten steht er deshalb an der Schleifmaschine, um Glasgeräte auch noch zu schleifen.

Hierzu zählen etwa Glasventile. Gerade bei ihnen erfordert die Arbeit des Schleifens umfassende Kenntnisse und eine gute Portion Fingerspitzengefühl, da beispielsweise der Sitz eines Absperrkegels im Ventil genormt ist. Vor dem Schliff muß das erblasene und geformte Material spannungsfrei gemacht werden. Dies erfolgt in einem Elektro-Ofen, in dem die Gegenstände ganz allmählich erhitzt werden. Und dann muß Meister Thiel darauf achten, daß die Glasgeräte nicht zu schnell erkalten.

Auch in der kleinen Glasbläser-Werkstatt unserer Hütte werden seit langer Zeit emsige Vorbereitungen für den Umzug ins Hauptlabor getroffen, das an Tor III erstet. Neben den bei Firmen in Auftrag gegebenen großen Anlagen werden dann viele Geräte stehen, die Meister Thiel entsprechend den besonderen Bedürfnissen unseres Labors selbst angefertigt hat. Heute ruhen sie noch in Vorratskisten, sorgfältig verpackt bis zu dem Tag, da der große Umzug beginnt.

gm

Wenn andere feiern ...

Heiligabend in der Hütte

Weihnachten fliehen wir aus der Hast und Eile des Alltags. Wir suchen die Stille, die Geborgenheit der Familie. Der Heimweg aus dem Getriebe des letzten Arbeitstages scheint endlos, Straßenbahn und Omnibus scheinen zu kriechen.

Es ist der ewig gleiche Zug, Jahr um Jahr, Jahrzehnt um Jahrzehnt: An Weihnachten, am Heiligabend drängt es jeden nach Hause. In feierlicher Geborgenheit und süßer Schwermut lebt unser Inneres diesen Stunden entgegen, in denen wir alle wieder für einen Augenblick zu Kindern werden, ganz klein in der Größe und Weite des Universums. Selbst das eisgepanzerte Herz der Hartgesottene unter uns scheint in diesen Stunden zu schmelzen.

Ob auf einer Berghütte oder in der Kate eines Heidebauern, im Siedlungshäuschen oder in der Etagenwohnung einer Großstadt — wir alle begehen zur gleichen Zeit ein Fest: das Fest der Familie. Das Wort vom „Frieden den Menschen auf Erden“ gewinnt für die kurze Spanne weniger Stunden Glanz und Bedeutung. In dieser erhobenen Stimmung rückt man noch näher in dem behaglichen Raum, der von dem Duft des Christbaums erfüllt ist.



Doch wie viele Christbäume stehen auf keinem Gabentisch, sondern in der Welt, die sonst unseren Alltag erfüllt. Nicht selten ist dieser Baum nur durch einen bescheidenen Tannenzweig angedeutet, den ein wenig Lametta schmückt. Vielleicht war dieser Zweig ein Stück vom Christbaum daheim, noch schnell eingesteckt, als man an diesem Tag zur Schicht gehen mußte.

Denn in der Zeit, da wir mit unserer Familie Heiligabend nach altem Brauch feiern und die Kinder beschälen, stehen vielerorts Männer in Betrieben unserer Hütte, um wichtige Maschinen und Anlagen auch an diesen Tagen und Nächten zu warten und zu überwachen.

Es sind Wachen, die darauf achten, daß nichts Schaden nimmt; die so die Arbeitsplätze sichern. Ob am Hochofen, im Thomaswerk oder in den SM-Werken und in irgendeiner Preßwasseranlage — hier ist es die übliche Schichtbelegschaft, dort die schon oft bewährte Notbelegschaft, deren Männer nicht daheim bei



Diese fünf Männer vom Hochofen 2 werden am Heiligabend ihre Schicht verfahren; denn auch dann, wenn andere feiern, müssen die Hochöfen unter Feuer gehalten werden, damit der Fluß des Roheisens keine Unterbrechung erfährt und die Stahlwerke nach den Feiertagen die Produktion sofort wieder aufnehmen können. Auf unserem Bild (von links nach rechts) Josef Biener, Roman Ogrodowzyk, Martin Schmitz, Fritz Blöchl und Gustav Baumgart.

ihren Lieben unter dem festlich geschmückten Christbaum weilen können.



In der neuen Kläranlage Alsum zum Beispiel versehen am Heiligabend normale volle Besetzungen ihren Dienst. Dabei wurde von denen das beste Los gezogen, die zufällig auf Frühschicht müssen. Denn um 14 Uhr haben sie es bereits geschafft und können sich wie viele andere nach Hause zu ihren Angehörigen begeben. Um 14 Uhr übernimmt die nächste Heiligabend-Schicht den Dienst — drei junge Leute, von denen einer verheiratet ist. Bei dem jungen Ehemann, Vater eines vierjährigen Bubens, geht es zu Hause dann wie bei manchen anderen Familien zu, die in der gleichen Lage sind. Während er mit seinen ledigen Kollegen Dienst in der Kläranlage der Hütte macht, wird seine junge Frau mit dem Söhnchen zu Oma und Opa gehen, um den Schmerz des Alleinseins gar nicht erst aufkommen zu lassen. Denn gerade am Heiligabend wird es doppelt hart empfunden, wenn man alleine ist.

Nach 22 Uhr erst können diese Männer dann noch einen kleinen Zipfel des

Heiligabends daheim erhaschen. Zunächst die beiden Junggesellen. Der junge Papa wird nämlich, wenn bei den meisten Familien die Kerzen schon nicht mehr brennen, zuerst zu seinen Eltern eilen, um dort Frau und Kind abzuholen. Für den Weihnachtsabend im Kreis seiner kleinen Familie bleibt ihm dann nur noch knappe Zeit.



Heiligabend feiern und gleichzeitig seinen Geburtstag begehen können, ist schön. Aber an diesem größten Tag des Jahres um 21 Uhr das Haus verlassen zu müssen, das die Frau besonders festlich hergerichtet hat, ist ein bitteres Los, das der Unbeteiligte kaum ermessen kann. Der Maschinist der Kläranlage Alsum, der seine jüngeren Kollegen um 22 Uhr ablöst, wird am Heiligabend 52 Jahre alt. Trotzdem steht er — wie an jedem Tag, an dem er Dienst macht — auf seinem Posten.

Hut ab vor diesen Männern, die selbst an diesem Tag ihre Pflicht tun! Wenn andere feiern, erklingt ihnen kein Weihnachts-Choral, sondern das nüchterne und altgewohnte Lied der Arbeit.



ERZHAFEN NARVIK AM ATLANTIK
Endpunkt der Erzbahn von Kiruna. Blick auf den Hafen mit dem Pier, an dem zwei Frachtschiffe gleichzeitig mit Schweden-Erzen beladen werden können

Erzschlacht in der Polarnacht

DIE „RIKSGRÄNSBAHN“ — SCHLAGADER DER SCHWEDEN-ERZE FÜR DIE HOCHÖFEN DER RUHR

Der Hunger der deutschen Hüttenwerke nach Erz wird immer größer. 1956 wurden rund zwölf Millionen Tonnen Inlandserze und über achtzehn Millionen Tonnen Auslandserze verbraucht. Zwei Drittel der Importe stammen aus Europa. Daneben nehmen Lieferungen aus den außereuropäischen Ländern, vor allem aus Kanada, Venezuela, Brasilien, Peru sowie Nord- und Westafrika, immer mehr an Bedeutung zu. Bisher

aber ist Schweden mit einem Anteil von rund vierzig Prozent an den Einfuhren noch der größte Erzlieferant für die deutsche Eisen- und Stahlindustrie. Rund sieben Millionen Tonnen kamen 1956 aus den schwedischen Erzgruben von Kiruna und Malmberget zur Ruhr; drei Viertel davon gingen über Narvik, der Rest über Lulea am Bottnischen Meerbusen, dessen Hafen ein halbes Jahr durch Eis gesperrt ist. Die ATH

bezieht rund ein Viertel ihres gesamten Erzbedarfs aus Skandinavien. Die für uns bestimmten Erzschiffe laufen Benelux-Häfen, insbesondere Rotterdam, an und laden ihre Fracht dort in große Rheinkähne um, die sie zum Hafen Schwelgern bringen. Unser heutiger Beitrag berichtet von der Erzschlacht in der Polarnacht und von der „riksgränsbahn“ Kiruna—Narvik, der Erz-Schlagader für die Hüttenwerke an der Ruhr.

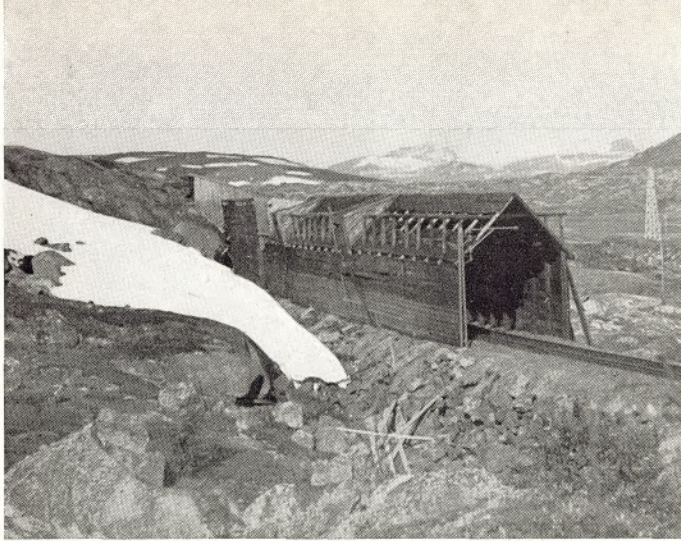
Vor der Jahrhundertwende gab es noch kein Narvik. Etliche Höfe lagen am Strand, in denen eine Handvoll Fischer wohnten. Sie hielten nebenbei ein paar Stück Vieh und bestellten einen bescheidenen Acker, bis die Eisenbahn von den Tundren an den Ofoten-Fjord hinunter gebaut wurde und das Erz seinen Weg an die immer eisfreie Atlantik-Küste im idealen Naturhafen der Bucht von Narvik nahm.

Schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts hatte englisches Kapital sich um die Ausbeutung der bereits bekannten nord-skandinavischen Erzvorkommen bemüht. Sie hing lediglich vom Transport ab, der nur nach Bau einer Bahn vorgenommen werden konnte. Nachdem es den Engländern um die achtziger Jahre nicht gelungen war, von den Erzlagerstätten einen Schienenstrang durch günstigeres Gelände nach Lulea am Bottnischen Meerbusen zustande zu bringen, ließen die technischen Schwierigkeiten einen Bahnbau erst recht auf der Hochgebirgstrasse zum viel näheren Atlantik als Utopie erscheinen. Ein ganzes Vierteljahrhundert bemühte man sich vergebens. Schon hatte

Narvik, seinen englischen Namen erhalten: Viktoria-Hafen. Aber die Gesellschaft mußte sich 1888 mit einem kläglichen Rest ihres Kapitals wieder aus Lappland zurückziehen.

500 km durch wilde Felsregionen

Nun rückte der Lübecker Senator Ernst Possehl, damaliger Senior-Chef des Possehl-Konzerns, an ihre Stelle. Er sicherte für Deutschland große Erzmengen und den Schweden ihren Absatz. Dieses Erz wurde zunächst über Lulea ausgeführt. Aber das Erz mußte an die eisfreie Atlantik-Küste! Die schwedische Regierung schreckte jedoch vor den Kosten des Bahnbaues durch die Polar-Tundra und die wilde Felsregion des norwegischen Küstenlandes zum Ofoten-Fjord hinunter zurück. Wieder war es Possehl, der durch einen festen Liefervertrag den Schweden die Sorge um 20 Millionen Kronen, die hier investiert werden mußten, abnahm. Er garantierte für einen Zeitraum von zunächst fünf Jahren die jährliche Abnahme von 1,2 Millionen Tonnen Erz. So wurde 1896 der Bau der berühmten „riks-

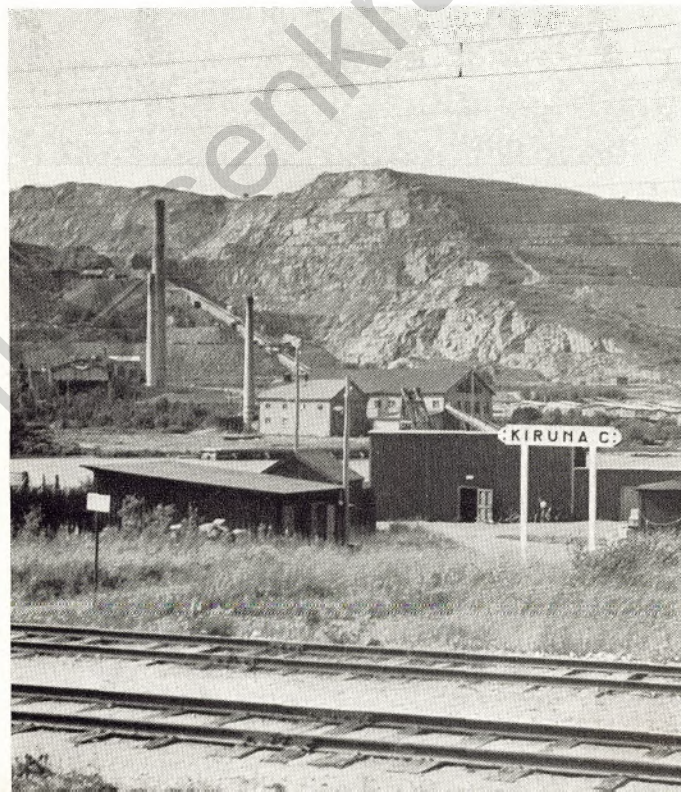


Schneetunnel, Schneeschirme und andere Kunstbauten schützen die Bahn vor den riesigen Verwehungen während des langen Polarwinters. Auch in diesen Monaten geht der Erztransport nach Narvik ohne Unterbrechung



Lappländerinnen von heute, bereits halb europäisch gekleidet, warten in Kiruna auf den Zug, der sie zur Beerenlese in die noch immer kaum berührte Wildmark der lappischen Tundra bringt. In den geräumigen Tragbehältern sammeln sie die köstlich schmeckenden Mulbeeren (Sumpfbrombeeren), für die sie einen guten Preis erhalten

Immer tiefer frißt sich der Bergbau in den Erzberg von Kiruna



gränsbahn" über die schwedisch-norwegische Grenze nach Narvik beschlossen.

Vom Atlantik zur Ostsee

473 Kilometer lang ist die Reichsgrenzbahn. Sie durchquert die skandinavische Halbinsel in ihrer ganzen Breite, verbindet also den Atlantik mit der Ostsee, die großen Erzvorkommen von Kiruna und Malmberget mit beiden Seehäfen Narvik und Lulea.

Die Motoren des elektrischen Lok-Kolosses summen hell. Die Strecke ist nur eingleisig; sie hat freilich an vielen Stationen Ausweichgleise. Auf diesen stehen die Erzzüge, volle und leere, und warten, bis die Strecke wieder für sie frei ist. Auch unser Zug fährt im Dienst des Erzes; die wenigen Personenwagen am Zugende sind nur ein Anhängsel, ein nicht einmal besonders wichtiges in der langen Reihe der großen Kastenwagen, die stahlblank sind vom silberglänzenden Erz, das sich an den Wänden scheuert.

Steil und drohend wachsen zur Rechten die Felsen hoch, in die man die Bahn einsprengen mußte. Nie ist man sicher vor Felssturz. Es ist allerdings bisher immer noch gutgegangen, wie der Schaffner erzählt, selbst damals, als ein Zug von einer niedergehenden Wand einfach von den Gleisen hinuntergeschleudert wurde und die ganze Zugkette nur noch an den wenigen Wagen hing, die auf den Gleisen stehengeblieben waren.

Langsam, aber stetig klettert der Zug hoch. Unter uns leuchtet meeresblau der Rombaken-Fjord. Schmal nur ist der Saum am Strand, wo ein paar leuchtend rote Höfe inmitten grüner Wiesen liegen. Dahinter grüßen die fingeliebenden Zinnen der einsamen Tausender über dem Tromsö-Inland. Als sich die blanken Gleise um die Felsmasse winden, liegt nach Westen, der Sonne zu, die See — tausendfältig aufgeteilt durch die Buchten, Fjorde, Sunde und das Gewirr von Vesterälens Felsinsel-Welt.

Durch Tunnel und über Viadukte

Weit muß man sich aus dem Fenster beugen, um senkrecht unter uns die Gehöfte von Rombaksbotn am Bund des Fjordes liegen zu sehen. Tief hinein in die Meeresbucht ziehen sich die hellgrauen Adern des Bergflüßchens, das seine Gletscherwasser hier einströmen läßt. Ein Bild ungetrübten Friedens bieten die freundlichen bunten Häuschen inmitten des saftigen Grüns dort unten. Doch die Reste der deutschen Zerstörer, die 1940 waidwund geschossen hier auf Strand gesetzt wurden, legen beredtes Zeugnis darüber ab, daß es damals alles andere als friedlich zugging.

Ein Tunnel reiht sich an den anderen. Längst ist die großartige weite Fjord-Landschaft hinter uns verschwunden. Hier gibt es nur Fels, nichts als Fels. In wilden Schluchten stürzen klare Wasser aus den Regionen ewigen Eises und Schnees brausend zu Tal. Die verhutzelte Buschbirke klammert sich hier und da noch an das nackte Gestein. Dann dröhnt der Zug über den größten und schwierigsten Kunstbau der Strecke, den Viadukt, der imposant das Nordtal überspannt.

Hier regieren im Polarwinter die Stürme, die ungeheure Schneemassen von den mächtigen Kuppen der Berge herunterwehen und zu gewaltigen Dünen aufbauen. Doch auch im Winter muß das Erz zum Atlantikhafen. Kilometerlang ist daher die Strecke überdacht mit Schneetunneln aus Holz, laufen neben ihnen die Schneeschirme aus Balken und Brettern, die Gleise vor dem blockierenden Schnee zu schützen.

1500 km nördlich Stockholm

„Riksgränsen“ — 37 Kilometer bis Narvik, 1543 Kilometer bis Stockholm. Es sind also nicht einmal 40 Kilometer von der Grenze zum Atlantik, aber es waren die schwierigsten Kilometer der Bahn, eine wahre Meisterleistung der schwedischen Ingenieure. Stets begleiten uns die riesigen Hochspannungsmasten der Kraftleitung, die den Loks Energie zuführen. Das Land liefert sie selbst. Diesseits und jenseits der Grenze sind reichlich viel Wasserkraften noch immer nicht genutzt.

Das subarktische Erz schuf auch das riesige Kraftwerk Porjus, das die wilden Gletscherwasser des Lule-Flusses zwingt, durch seine Turbinen zu laufen. Sie sind 50 Meter tief in das volle Urgestein gesprengt. Die mächtige Maschinenhalle liegt tief

im Schoß der Erde, hundert Meter lang, zehn Meter breit und zehn Meter hoch. Porjus treibt mit seinen 180 000 Maschinenpferden die Loks der nördlichsten elektrischen Bahn der Welt. Porjus gibt den Bohrmaschinen auf den Erzbergen am Polarkreis die Energie, sich in den Berg hineinzufressen, ihm das kostbare Gut zu entreißen. Und Porjus spendet auch den Menschen im langen drückenden Dunkel der arktischen Nacht Licht und Wärme.

Weideland der Lappen-Rentiere

Der höchste Punkt der Bahn ist erreicht, zugleich die Wasserscheide zwischen Atlantik und Ostsee. 593 Meter mußte der Zug steigen. Weit öffnet sich jetzt ostwärts die Hochfjell-Landschaft um den großen und langen See Torneträsk, der tief unter uns liegt. Birkenwäldchen, Moos und grünes Gras zeigen, daß dieses Land auch freundliche Seiten hat, daß die Natur selbst hier noch mancherlei Pflanzen gedeihen läßt. Fern im Osten öffnet sich der markante Sattel der „Lappenpforte“. Seit undenklichen Zeiten sind die Nomaden, dem Trieb ihrer Rentiere folgend, durch dieses Tor gezogen, wenn sie im Frühjahr aus den Wäldern des Binnenlandes an die kühlen Fjorde Norwegens und auf die großen Weide-Inseln wanderten. Im Herbst nahmen sie den gleichen Weg wieder durch die Pforte zurück. So ist es auch heute noch.

Schnell jagt der Lappland-Expreß dahin. Zischend schleifen die Stromabnehmerbügel der Lok längs dem Fahrdrabt. Viele Stationen gibt es hier nicht, doch der Zug hält auf jeder, da er zugleich Postbote ist. Zuweilen fährt er auf ein Ausweichgleis, um einen vollbeladenen Erzzug vorbeizulassen.



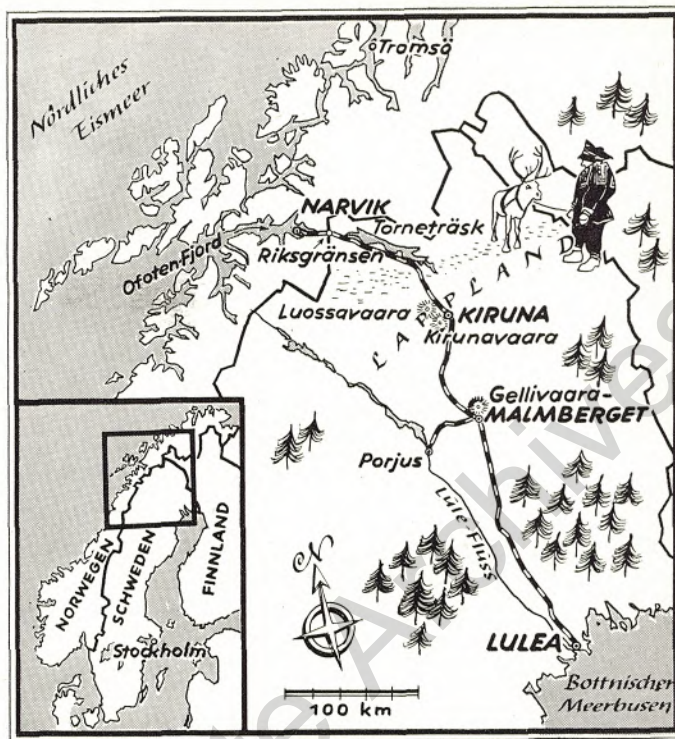
Der Sprengmeister von Kirunavaara

geränderten Kostümen; sie sitzen auf den Bänken vor dem stattlichen ziegelroten Bahnhof.

Hier liegt das bisher unbestritten reichste Erzlager der Welt, mitten im schwedischen Lappland. Kirunavaara heißt Schwedens ungeheurer Erzberg. Sein Vorrat wird auf rund 1500 Millionen Tonnen geschätzt. Das Erz kommt hier in einer Reinheit und Mächtigkeit vor, wie es bisher noch an keinem Ort gefunden wurde. Sechs Kilometer lang und zuweilen 200 Meter breit zieht sich ein einziger geschlossener Erzblock bei einer Tiefe bis zu mehreren hundert Metern durch den Berg hin. Von 1900 bis heute sind in Kiruna und Malmberget über 400 Millionen Tonnen gefördert worden.

Abbau auch im härtesten Winter

Das Erz von Kiruna enthält bis zu 68 Prozent reines Eisen, freilich auch zum Teil Phosphor, den man früher nicht ausscheiden konnte. Phosphor macht das Eisen brüchig. Erst durch die Erfindungen der Verhüttungstechnik (Thomasverfahren) konnten die reichen nordländischen Vorkommen genutzt werden. Da nun in Schweden keine Kohle vorhanden ist, mußte das Erz sozusagen zur Kohle wandern, um zu Eisen und zu



Stahl zu werden. So waren die Lappland-Erze von vornherein für den Export bestimmt.

Außer dem Kirunavaara (Schneehuhnberg) liegt bei Kiruna noch der Erzberg Luossavaara (Lachsberg) und einer bei Gellivaara-Malmberget, sechzig Kilometer weiter südöstlich. Wenn, wie zur Zeit der Höchstkonjunktur, jährlich etwa 15 Millionen Tonnen ausgeführt werden, muß der bisher bekannte

Erzabbau in Kiruna. Kipper mit zwanzig Tonnen Fassungsvermögen fahren das Erz Tag und Nacht zu den Verladestellen der Narvik-Bahn



Vorrat an nordschwedischem Erz (zusammen 3000 Millionen Tonnen) etwa 200 Jahre reichen.

Kilometerlang ziehen sich um den Berg die Terrassen, die im Laufe der Jahre hineingesprengt wurden. Selbst in der härtesten und dunkelsten Winternacht — bei kaum einigen Stunden fahlen Dämmerlichtes, bei 40 Grad Kälte — wird allen Schwierigkeiten zum Trotz ununterbrochen gearbeitet. Dann erhellen Tag und Nacht die starken Strahlenbündel der Scheinwerfer den Erzberg.

In Rauchwolken der Sprengungen gehüllt

Unermüdlich rattern die Preßluft-Bohrmeißel und fressen sich in den Berg hinein. Sind die Löcher tief genug, verstopfen die Sprengmeister sie mit Dynamitladungen und verkeilen sie sachgemäß, tausend und mehr Kilogramm an einem einzigen Tag. Dann flattern zum Schichtwechsel die feuerroten Warnflaggen, heulen die Sirenen, und die Trillerpfeifen der Vorkämpfer gellen: der Berg muß sofort freigemacht werden. Zum zweitenmal, durchdringender noch, heulen die Sirenen, Auftakt zur Erzschlacht, die sich in jeder Schicht wiederholt. Da — mit einem Mal gehen die Ladungen überall auf den Erz-Terrassen hoch. Ein mächtiger Donner rollt über das Land hin, bricht sich an den Flanken der Berge. Minutenlang ist der Kirunavaara in dichte Rauchwolken gehüllt. Aber 20 000 bis 45 000 Tonnen Erz sind losgeschossen.

Schon rückt die nächste Schicht auf den Berg. Die Bohrmaschinen beginnen von neuem ihr ehernes Lied. Die riesigen Bagger mit ihren unersättlichen Greifern werden herangefahren. Sie packen das herausgesprengte Erz, heben mit einem Griff ganze Wagenladungen und lassen den Inhalt in die Loren donnern. Behende elektrische Loks oder schwere Laster, die bis zu 30 Tonnen fassen und deren Räder einen Durchmesser von zwei Meter haben, schleppen das Erz in die Brecher-Anlagen. Das Erz wird hineingekippt; es rumpelt und poltert zwischen den stählernen Backen, die mit spielerischer Leichtigkeit Brocken bis zu zwei Meter im Durchmesser in handliche, faustgroße Stücke zerkleinern. Tief unten rollen durch den Horizontaltunnel im Berg die Spezialzüge der Riksgränsbahn unter die Sturzschächte, durch die das Erz aus den Brechwerken herunterstürzt. Drei Kilometer weit geht der Tunnel in den Berg.

65 Waggons in 30 Minuten beladen

Ein Hebeldruck genügt, um mit mächtigem Getöse das Erz in die Stahlkasten des Wagens poltern zu lassen. Einen Augenblick fast nur blitzt rot ein Licht auf; der Wagen hat seine 36 Tonnen gefaßt. Die Reihe rückt weiter, bis alle Waggons des Zuges gefüllt sind. Ein ganzer Zug braucht nicht einmal dreißig Minuten zur Abfertigung, um die Fahrt zum Erzhafen anzutreten. Täglich gehen durchweg 18 Züge mit je 65 Spezialwaggons zu je 36 Tonnen von Kiruna im Schein der Mitternachtssonne nach Narvik. Das sind täglich 42 000 Tonnen. Dazu kommt noch der über Lulea verschiffte Teil (rund ein Drittel der Menge).

In Kiruna zählt man mit die besten Löhne der Welt. Wer sparsam ist, wird schon bald ein kleines Kapital zusammengebracht haben, um wieder in den Süden zu fahren, wohin es die meisten immer stark zieht. Denn hart ist die seelische Belastungsprobe für die Männer, die hier arbeiten. Mancher bleibt aber auch gerne oben. Ihrer werden von Jahr zu Jahr mehr; denn man braucht auf fast nichts zu verzichten, was sonst moderne Gemeinwesen an zivilisatorischen Komfort zu bieten haben.

Besonders einem weitblickenden Mann, dem ersten Direktor der Gesellschaft, Dr. Hjalmar Lundbohm, verdankt Kiruna, daß es heute als eine der hygienisch bestausgestatteten und gesündesten Bergwerkssiedlungen der Welt gilt. Kiruna ist eine Saga von nordischem Unternehmungsgeist und vom Wandel der Zeiten. Das saubere Städtchen kann sich mit seinen

Wohnungen und öffentlichen Einrichtungen neben jeder zentral-europäischen Arbeiterstadt sehen lassen. Dieser Chef eines der bestfundierten Industrieunternehmen der Welt, das seit kurzem restlos in den Besitz des schwedischen Staates übergegangen ist, hatte neben seiner verantwortungsvollen Tätigkeit auch noch die Zeit für Gemeinnütziges zu sorgen. So entstanden vorbildliche Arbeiterwohnungen und Bildungsstätten. Heute leben mehr als 20 000 Menschen in Kiruna vom Erz, weitere Tausende in Narvik und Lulea, auf den Erzschiffen und an der Eisenbahn.

Vitalis Pantenburg



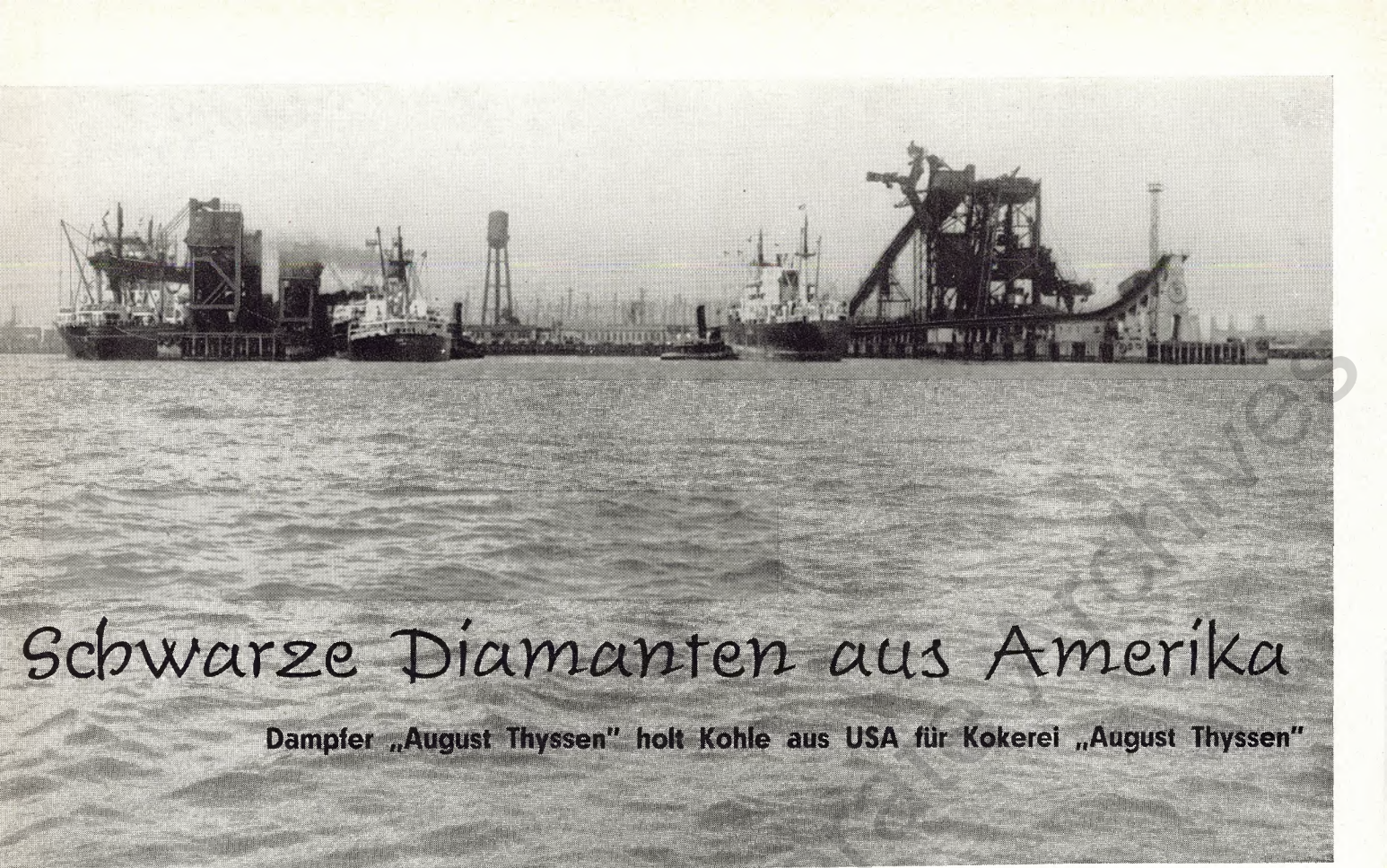
SAMMELMAPPEN ZUM AUFBEWAHREN DER WERKZEITUNG

sind bei der Redaktion in der Hauptverwaltung von Montag bis Freitag in der Zeit von 9 bis 16 Uhr gegen einen Unkostenbeitrag von einer Mark zu erhalten. In jeder Mappe können zwei Jahrgänge aufbewahrt werden.

TECHNIK UND LANDSCHAFT IN HARMONIE

Seit einem Jahr arbeitet die neue Erzverlade-Anlage in Narvik. In technischer Zweckmäßigkeit und von großer architektonischer Schönheit erstreckt sie sich auf 800 Meter Länge vom Festland her auf einer Landzunge in die Bucht von Narvik hinaus. Fünfzehn verschiedene Sorten Erz können auf dieser von der Demag erbauten Anlage mit einer Stundenleistung von 8000 Tonnen umgeschlagen werden. Die wertvollen Schweden-Erze, deren Fe-Gehalt bis zu 68 Prozent beträgt, werden mit der Bahn von den Erzgruben in Kiruna und Malmberget herangebracht und hier bis zum Versand gelagert. Schiffe bringen sie dann zu den Hüttenwerken in aller Welt. Die größten Abnehmer sind die Bundesrepublik (mit 40 v. H. des schwedischen Exportes im Jahre 1956), England (mit 25 v. H.) und Belgien-Luxemburg (mit knapp 20 v. H.)



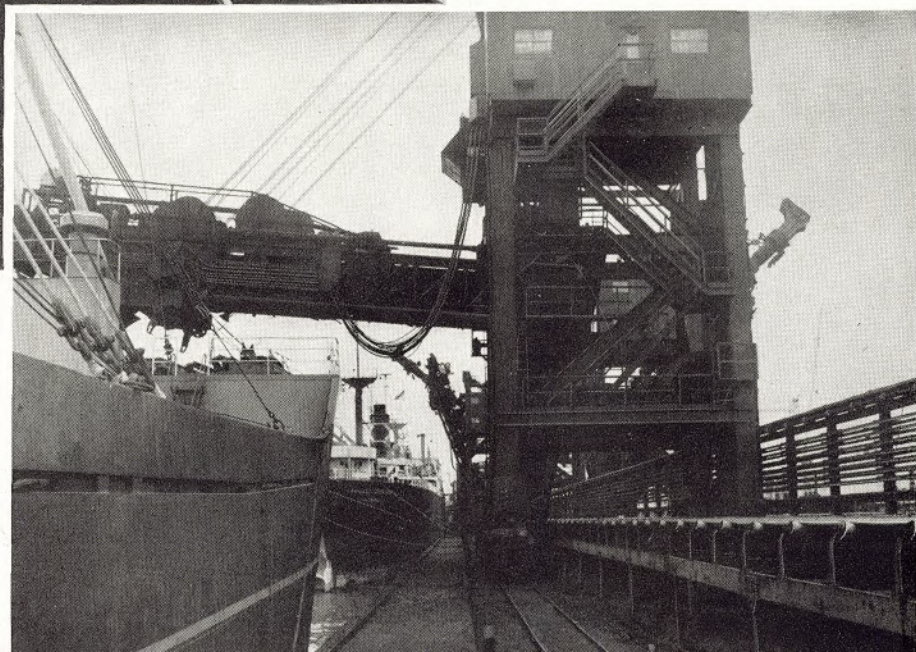


Schwarze Diamanten aus Amerika

Dampfer „August Thyssen“ holt Kohle aus USA für Kokerei „August Thyssen“



Seit sechzehn Monaten pendelt der Kohlenfrachter unserer Hütte „August Thyssen“ zwischen der atlantischen Küste der USA und den deutschen und holländischen Küstenhäfen. Er brachte in dieser Zeit auf zwölf Reisen 115 000 Tonnen amerikanischer Kohle aus Newport News nach Europa und schloß damit die Lücke in der Versorgung der Kokerei „August Thyssen“ mit Kokskohle.



GANZ OBEN: Gesamtansicht der Verladeanlagen in Newport News mit ihren zwei Piers. Acht Ozeanschiffe können hier zu gleicher Zeit mit Kohle beladen werden. — MITTE: Kipper entleeren die Waggonen in Bunker, aus denen die Kohle dann über Laufbänder zu den Verladetürmen mit ihren Riesenrutschen gebracht wird. Diese Laufbänder sind im rechten Bild deutlich zu erkennen.

21 Das alte SM-Stahlwerk II mit seinen sechs markanten Stummel-Schornsteinen. Nach Norden zu schließen sich an:

22 das Gebäude der Mechanischen Hauptwerkstatt,

23 die Straße V und — parallel zu den Gleisen der Werksbahn — die Beize des Kaltbandwerkes sowie

24 das Kaltwalzwerk mit seinen Walzgerüsten, der Glüherei und den Scherenstraßen. Nördlich davon erkennt man das alte Hamborner Stadion. Zwischen der Beize des Kaltbandwerkes und der Haspelseite des Warmbandwerkes die Stahlbau-Werkstatt.

25 Die neue Kläranlage Alsum der Hütte mit ihrem Kühlturm und dem alten Hochbehälter in der Nähe der Brücke Alsumer Steig über die Werksbahn. Nach Süden zu beginnen die Anschüttungen des tiefergelegenen Geländes von Alsum, die inzwischen bereits erheblich fortgeschritten sind. Nördlich vom Alsumer Steig der Schweißgeruch mit den Erzlagern am Baggerloch sowie zwischen Schrebergärten und dem kleinen Wäldchen, in dem das Schweißgeruchbad versteckt liegt.

26 Schacht 2/5 der Friedrich-Thyssen-Bergbau AG. Nach Osten schließen sich entlang der Weseler Straße die Wohngebiete von Marxloh an mit folgenden markanten Punkten:

27 die Peters-Kirche an der Krügerstraße,

28 Pollmann-Eck, nördlich davon die Kreuzes-Kirche,

29 der Zinkhüttenplatz mit der Zinkhütte, dem Stadtbad, der Berufsschule, der Bergschule und den kaufmännischen Lehranstalten; im Norden Bahnhof Hamborn.

30 An der Kaiser-Wilhelm-Straße Tor 3 mit der Thyssen-Brücke und den im Bau befindlichen neuen Gebäuden für Versuchsanstalt und Laboratorium.

31 Das Betriebsgelände der Porenbetonanlage, der Werkstätten für Bergbau- und Hüttenbedarf und des Gemeinschaftsbetriebes „Eisenbahn und Häfen“.

32 Im Dunst kann man nördlich von Schacht 2/5 die ATH-Siedlung Eickelkamp erkennen.

33 Die neuen Häuser der Siedlung Röttgersbach an der Schlachthofstraße, zum Teil noch im Rohbau, stehen wie helle Punkte in der Landschaft.

Cekade-Luftbild Cramers Kunstanstalt, Dortmund, Nr. Cr. 1814
Freigegeben durch den Regierungspräsidenten Münster/Westf.

Was haben wir für Spaß gehabt. Am meisten die Kinder. Und ihre Mutti hat die ganze Zeit über geradezu hinterhältig geschmunzelt. Die Sache kam nämlich so:

Mein Bruder mußte mit seiner Frau für ein paar Tage verreisen. Der vierzehnjährige Gerhard wurde solange bei uns eingewartet. Er kam mit zwei großen Pappkartons angezogen und schob sie im Kinderzimmer unter die Betten. Das war am Samstagmittag um halb vier. Draußen hatte es sich mal wieder so richtig eingekieselt, und eine Stunde später lagen meine beiden Ulligen, der zwölfjährige Fritz und sein jüngerer Bruder, längelang neben Gerhard auf dem Küchenfußboden und verlegten das letzte Anschlußgleis zwischen Zentralkokerei und Hafen Schweißern.

Ein Bein des Küchenbüfettis war uns dabei allerdings ausgesprochen im Wege. Jawohl, uns machte dieses klobige Möbelstück mit seinem zerbrechlichen Inhalt an Tassen, Tellern und Gläsern reichlich zu schaffen, bevor wir es um lumpige zwanzig Zentimeter verrückt hatten. Aber dann klappte es großartig.

☆

Eine elektrische Eisenbahn — das war der unerfüllbare Traum meiner eigenen Jungenjahre gewesen. Unerfüllbar, denn als man 1931/32 über fünf Millionen Arbeitslose zählte, hatte Vater andere Sorgen. Jetzt, fünfundzwanzig Jahre später, kurvte ein kompletter Güterzug durch unsere Wohnküche, wurde mit Hilfe elektrischer Weichen hierhin und dorthin dirigiert, durchpolterte Schuhkarton-Tunnels, rangierte vorwärts und rückwärts auf Abstellgleisen und vor den Rampen des „Güterbahnhofs“. Und die drei Jungen fanden es (Gott sei Dank) offenbar ganz selbstverständlich, daß der Papa und Onkel längst seine Zeitung beiseite gelegt hatte und, na ja, mitspielte.

„Eisenbahn und Häfen“ konnte jedenfalls nicht mehr zu tun haben als wir vier an diesem Nachmittag. Einmal stellte ich eine Weiche falsch, und es kam zu einem schweren Zusammenstoß zwischen einem abgestellten Runnenwagen und der Lok. Damit war meine Laufbahn für den mittleren gehobenen Werks-eisenbahn-Beamtenstand zwar zu Ende; ich mußte heilfroh sein, daß mich die dreiköpfige Betriebsleitung noch als Hilfs-rangierer beschäftigte. Aber auch das war aufregend genug. Ausgesprochen leise ging es bei alledem natürlich nicht zu. Was haben wir für Spaß gehabt! Mutti machte große Augen, als sie vom Einkaufen zurückkam und ihre Küche restlos mit Beschlag belegt sah. Aber gelacht hat sie doch über ihre „vier Männer“.

☆

Das war, wie gesagt, am Samstagmittag. Am Sonntag spielten die Hamborner Löwen auf eigenem Platz. Daß wir dabei sein mußten, darüber war kein Wort zu verlieren. Schon am Morgen beim Kaffeetrinken gab es nur ein Gesprächsthema, und dabei kam es über Fritzchens Schlagwort vom Dribbeln zu einem Streitgespräch, in das ich schließlich schlichtend eingreifen mußte.

Nun habe ich immer mehr von der Praxis als von der Theorie gehalten, und hinter unserem Haus werden seit Jahren die Punktspiele aller benachbarten Straßenmannschaften ausgefochten. Mit Tor zwischen zwei Akazienbäumen auf der einen und drei Kalkstrichen an der Stallwand auf der anderen Seite, mit Abseits, Elf-Meter-Linie und allen Schikanen.

Na, ich will's kurz machen. Wir vier waren mit dem Ball noch keine zehn Minuten draußen und beim Dribbeln, da hatte sich bereits eine ansehnliche Schar von jugendlichen Zaungästen eingefunden, die zusammen mit meinen Trabanten im Handumdrehen zwei Mannschaften aufgestellt hatten.

„Kann dein Papa pfeifen?“ Schließlich konnte ich meine Jungs mit ihrem Vater vor ihren Freunden ja nicht blamieren. In der nächsten halben Stunde rannte ich mir als Pfeifenmann die Lunge aus dem Halse, schickte nach zweimaliger Verwarnung einen „Mann“ vom Spielfeld und fand beim Stand von 5 : 3 für die Nachbarstraße mein Sonntagshemd restlos durchgeschwitzt. Außerdem stellte ich fest, daß es doch

wesentlich einfacher ist, einen Schiedsrichter von der Tribüne aus in Wintermantel und Velourhut und mit einer anständigen Zigarre unter der Nase als „so 'ne Flasche“ zu titulieren, anstatt selbst, nur mit einer lächerlichen Trillerpfeife bewaffnet, gleichzeitig gegen zwei auf Sieg erpichte Mannschaften und einige tausend Zuschauer zu kämpfen. — Nachmittags war ich übrigens auf dem Platz an der Franz-Lenze-Straße mit meiner Kritik wesentlich zurückhaltender als sonst.

☆

Und noch mehr Spaß hatten wir am Abend. Meine Jungs hatten mir nie etwas davon erzählt, daß es erstens ein Kartenspiel „Canasta“ gibt und daß zweitens sie alle beide raffinierte „Canasta-isten“ sind. Vielleicht habe ich sie überhaupt viel zu wenig nach all den Dingen gefragt, an denen ein Jungenherz hängt.

Aber in den Tagen, an denen mein Neffe bei uns einlogiert war, habe ich hoffentlich einen Teil meines Versäumnisses wieder wettgemacht.

Doch dem sei, wie ihm wolle. Nach dem Essen, als wir alle um den Tisch saßen, bettelten die Jungs so lange, bis sie uns herumhatten. Fritzchen gab seiner Mutti, Gerhard seinem Onkel einen kurzen „Canasta-Einführungsunterricht“, und dann zogen sie uns unter Lachen und Geschrei regelrecht das Fell über die Ohren.

Als meine Frau und ich endlich begriffen hatten, was es mit Drillingen, Sechslingen, Einfrieren, echten und unechten Jokern, roten und schwarzen Dreien auf sich hat, da war sie um zwanzig Pfennig aus der Wirtschaftskasse und ich sogar um dreißig von meinem Taschengeld ärmer. Soviel hatten wir nämlich großzügigerweise für die ersten beiden Sieger gestiftet. Wir hätten das Geld besser als Trostpreis für die beiden Verlierer aussetzen sollen, dann wäre uns wenigstens der finanzielle Verlust erspart geblieben; denn die Jungs kamen bei jedem Spiel sowieso reichlich auf ihre Kosten und barsten beinahe vor Vergnügen, wenn ihre Eltern jedesmal zum Schluß mit einer Handvoll Karten und einem dummen Gesicht da saßen.

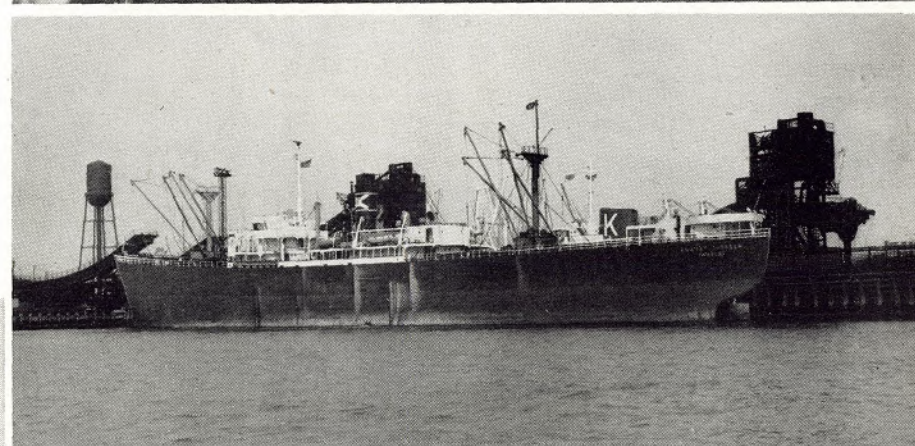
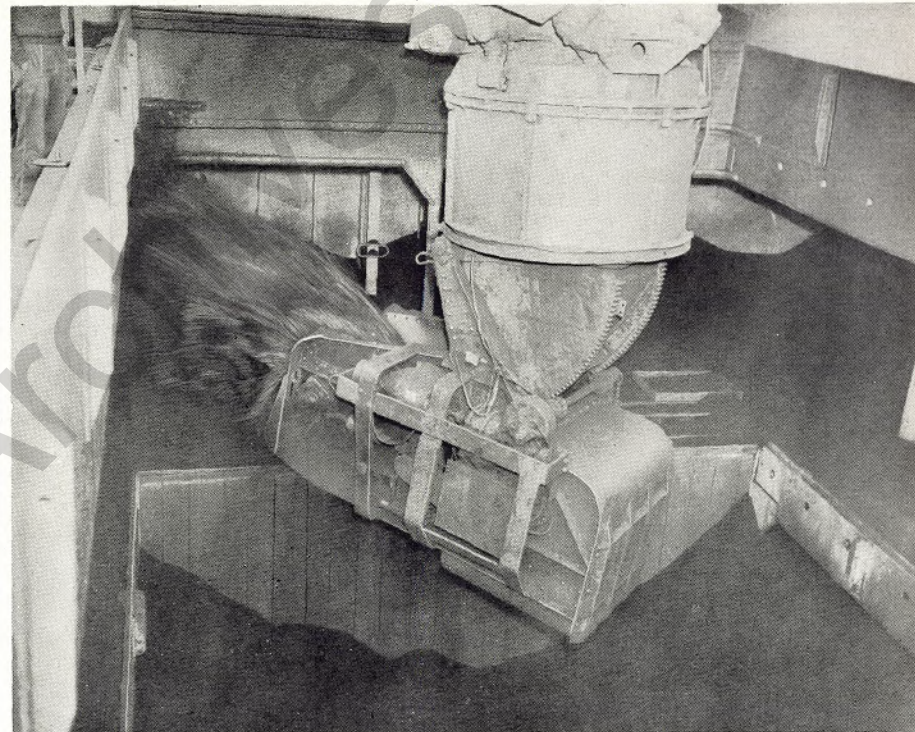
Natürlich wurde es an diesem Abend für die Rasselbande viel zu spät, und Mutter erklärte energisch, daß wir dann eben beim nächstenmal früher anfangen mußten. Ihr hätten die Augen der Jungs sehen sollen — eine Hundert-Watt-Birne war nichts dagegen: „Prima, Mutti! Spielt ihr wieder mit?“

Für ein paar Stunden am Wochenende haben meine Jungs von jetzt an einen neuen Spielkameraden: ihren Vater. Ich schätze, das wird noch manchen Spaß geben.

M. S.



OBEN UND RECHTS: Die Unterräume des Schiffes sind beladen — jetzt bläst der Verloaderüssel Kohle in das Zwischendeck. — RECHTS: Dampfer „August Thyssen“, am Schornstein die Marke der Seereederei Frigga, bei der Kohleübernahme — UNTEN: Blick von den Waggonkippern über die Gleiskehren der Verladeanlage auf einen der beiden Piers; vorne rechts Frachter „August Thyssen“.



ZWISCHEN

Alsumer Steig

UND

Eickelkamp

AUGUST THYSSEN-HUTTE

UND STADT HAMBORN

AUS DER

VOGELPERSPEKTIVE

Diese Luftaufnahme schoß der Fotograf an einem der wenigen klaren Sommertage, die uns dieses Frühjahr bescherte. Als er mit dem Flugzeug über Hamborn und die Thyssen-Hütte dahinflog, reichte sein Blick so weit, wie ein Mensch im Ruhrgebiet nur selten sieht. Auf seinen Film bannte er das gesamte Gebiet von der Alsumer Straße mit den Anlagen der Schlackenverwertung und Sinteranlage unserer Hütte im Süden über das Hütten-gelände und die ganze Stadt Hamborn hinweg bis weit hinauf nach Oberhausen-Holten. Die Randgebiete von Walsum und Dinslaken sah er im Dunst des Nachmittags (am linken oberen Rand des Bildes noch eben zu erkennen) verschwimmen.

1 Unseren Rundblick beginnen wir bei Tor 1. Zur Linken das neue SM-Stahlwerk I; die Hallen für die beiden ersten Ofen sind fertiggestellt, die Ofenbühne bereits bis Ofen 4 gediehen. Auf dem Foto ist sogar zu erkennen, daß sich an Tor 1 eine Straßenbahn in Richtung Thyssen-Brücke in Bewegung gesetzt hat. Nach rechts zu liegen das Gebäude der Hauptverwaltung und der hinter Bäumen versteckte Neubau der Technischen Verwaltung, nördlich davon die Baustelle der Technischen Versuchsanstalt und des Chemischen Hauptlabors.

2 Gehen wir an der Franz-Lenze-Straße weiter, sehen wir — unmittelbar unterhalb der Gasleitung, die zu dem auf dem Bilde nicht mehr sichtbaren Gasometer führt — die Anlagen des Thyssen-Stadions. Es war ein Sonntag, an dem die Luftaufnahme zustandekam; denn die Ränge des Stadions sind voll besetzt. Von hier breiten sich nach Süden die Häuser von Bruckhausen aus, deutlich erkennbar der Turm der Liebfrauen-Kirche an der Schulstraße und der alte Hochbunker am Heinrich-Platz.

3 Gegen das Hüttengelände wird dieses Wohngebiet durch die Kaiser-Wilhelm-Straße abgeschlossen. Direkt über 3 die Ecke Matenastraße mit dem hohen Gebäude des alten Laboratoriums. Südlich davon liegen innerhalb des Betriebsbereiches Anlagen der Kokerei „August Thyssen“ mit zwei dampfenden Kühltürmen, zwischen beiden die Benzolanlage.

4 Das Torgebäude der Kokerei, unmittelbar darunter der Wetterschacht von 3/7.

5 An diesem Platz entsteht der neue Hochofen-Riese der Hütte, Hochofen 10. Er schließt sich unmittelbar an die sieben Hochöfen unserer Hochofen-Anlage an. Mit ihren Schrägaufzügen sowie mit den Winderhitzern und Schornsteinen bilden sie markante Silhouetten der Hütte. Über zwei Löschtürme der parallel verlaufenden Kokerei stehen helle Dampffahnen — wieder wurden Löschwagen mit glühendem Koks unter die Wasserfontänen ihrer Holzschlote geschoben.

6 Südlich der Hochofen-Anlage deutlich sichtbar die bereits elektrifizierten Strecken der Werksbahn, die in großem Bogen um das Hüttengelände herumführt und die Alsumer Straße mehrfach überquert. Hier liegt die Masselgießanlage. Eine der langgestreckten Hallen dient im Winter zum Auftauen gefrorener Erze, bevor die Waggons in die Bunker der Hochofenanlage entleert werden.

7 Über einen weiten Bereich erstrecken sich die Betriebs-teile der Schlackenverwertung, die am südlichen Rand der Hütte liegt. Hier der Schlackenberg, von dem aus die noch flüssige Schlacke zum Erstarren in breite Mulden abgekippt wird; zur Bildmitte hin folgen weitere Gebäude der Anlage.

8 Die Sinteranlage der Hütte, in der Feinerze für die Verhüttung stückig gemacht werden. Parallel zur Alsumer Straße sieht man Bauarbeiten an einer neuen fünfadrigen Entwässerungsleitung der Emschergerossenschaft.

9 Tor 5 unmittelbar an der Alsumer Straße.

10 Die heute nicht mehr in Betrieb befindliche Agglomerier-Anlage an Tor 5, die sogenannte Drehofenanlage, in der früher Erzstaub und Erzgrus unter Zusatz von Bindemitteln zu verhüttbaren Stücken zusammengeballt wurden.

11 Das Kraftwerk Hamborn, an dem unsere Gesellschaft mit fünfzig Prozent beteiligt ist. Zu seinen zwei markanten Kühltürmen hat es inzwischen einen dritten erhalten, der sich auf unserem Bilde noch im Bau befindet.

12 Diese Anlagen gehören zum Hochofen-Bereich: In den beiden langgestreckten Hallen die Gaszentralen I (rechts) und II (links), zwischen beiden die Kläranlage mit den Klärteichen und ihren fünf Kühltürmen.

13 Hier, neben zwei weiteren Kühltürmen, stehen die Gas-pumpen, unmittelbar nebenan nördlich des Wasser-Hochbehälters die Gasreinigung II.

14 Die Gasreinigung I, das Zentralkesselhaus mit seinen beiden Schornsteinen und das Zentralschalt haus — wichtige Zentren im Betrieb unserer gesamten Hütte — liegen unmittelbar nebeneinander. Östlich von Gaszentrale I und Gasreinigung die Schienenstränge der Hochbahn, auf der den Bunkern der Hochofenanlage die Erze zugeführt werden, nördlich der Gaszentrale II HO-Werkstätten und HO-Lagerschuppen.

15 Die Mischeranlage mit ihren drei 1000-Tonnen-Mischern, Zwischenstation für das in den Hochöfen erschmolzene Roheisen vor der Weiterverarbeitung zu Stahl im Thomaswerk. Gegenüber das „Bundeshaus“ mit seinen Betriebsbüros und das Belegschaftsgebäude I, das in den letzten Monaten um eine weitere Etage aufgestockt wurde.

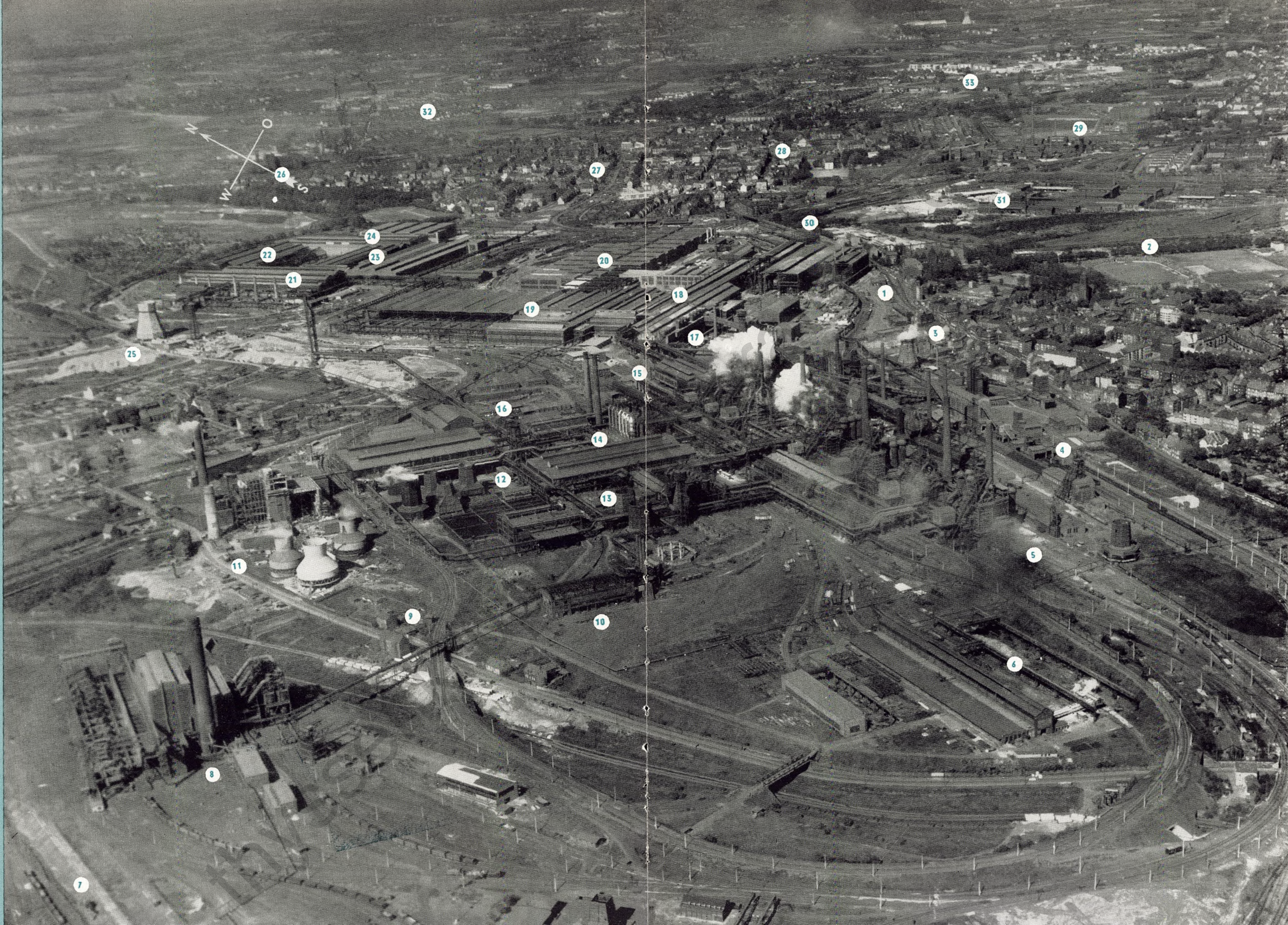
16 Tor 6. Hier endet der Matena-Tunnel, der vom Laboratorium an der Matenastraße unter dem ganzen Werks-gelände verläuft. Nördlich Tor 6 Schreinererei und Modell-Lager.

17 Das Thomaswerk mit seinen sechs Kaminen, zur Rechten das große Gebäude der Dolomit-Anlage und das kleine Haus der Sauerstoff-Anlage.

18 Parallel zum Thomaswerk erstreckt sich die Tiefoten-Anlage, an die sich — an der Helle des Gebäudes erkennbar — die neue Brammenstraße II anschließt.

19 Ein weites Areal bedeckt das Block- und Profilwalzwerk mit der Block-Brammenstraße I und der Fertigstraße I sowie mit den großen Hallen der Zurichtung.

20 An der typischen Form der Dachkonstruktion ist das Warmband-Walzwerk aus der Luft zu erkennen. Neben dem Block- und Profilwalzwerk waren die Dächer für die Erweiterung von Walzenschleiferei und Flämmerei erst zum Teil gedeckt, als der Fotograf die Luftaufnahme machte. Zwischen Warmbandwerk und neuem SM-Stahlwerk I die ff. Steinfabrik, der Veteran unter unseren Betriebsanlagen.



BRUEGEL

EIN MALER ERZÄHLT VON SEINEM VOLK UND LAND

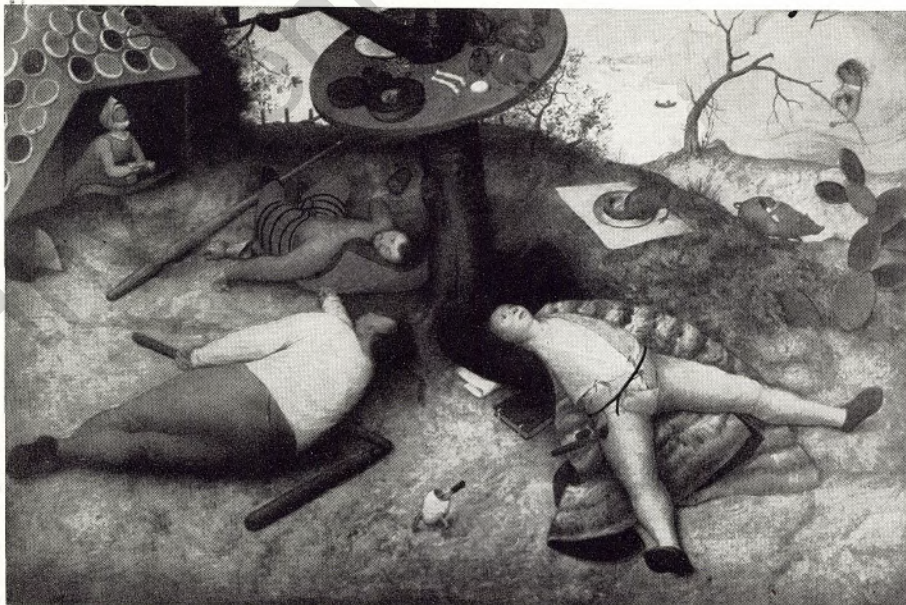
Diesem Heft ist ein Kunstblatt beigelegt, eine Reproduktion von Pieter Bruegels berühmtem Gemälde „Die Jäger im Schnee“. Dieses Werk mit seiner Verknüpfung niederrheinischer und südländischer Landschaften ist die Weihnachtsgabe der Werkzeitung für die Belegschaftsmitglieder und Pensionäre unserer Hütte sowie für die Freunde des Unternehmens. Dieser Beitrag will Leben und Zeit des großen holländischen Malers schildern, dessen Werke auch in der Gegenwart, in der sich Geschmack und künstlerisches Werturteil unter dem Einfluß der zeitgenössischen Malerei und ihrer Probleme so oft wandelten, ihre Anziehungskraft haben und unvermindert auf Gemüt und Sinne wirken.

„Ein guter Maler ist ein Sohn Gottes“

(Felix Timmermans)

Wir schreiben das Jahr 1563. Der reiche und kunstliebende Antwerpener Bankier Nikolaus Jonghellinck betritt das Atelier des berühmten holländischen Malers Pieter Bruegel. Er legt Barett und Handschuhe ab, weil er weiß, bei wem er zu Gast ist. In seinem Palast hängt bereits ein großes Gemälde dieses

DAS SCHLARAFFENLAND (aus der Alten Pinakothek, München) Utopie eines allgemeinen Wohllebens. Ein Schreiber, ein Bauer und ein Soldat, Vertreter dreier Stände, liegen höchst behaglich und vom Genuß erschöpft unter einem Baum; einem Ritter unter einem Dach, auf dem Brotfladen wachsen, fliegt ein gebratener Vogel in den Mund



DER TURMBAU ZU BABEL (aus der Gemäldegalerie im Kunsthistorischen Museum, Wien)
Sinnbild der verkehrten Welt, der Überhebung und Unzulänglichkeit menschlichen Tuns

Künstlers, der „Turmbau zu Babel“, dessen Dukatengold-Farbe wie Sonnenlicht von der Wand bricht. Nun bestellt er bei Bruegel eine Serie von Landschaften, die von den Jahreszeiten erzählen sollen. Eins dieser sechs Stücke (das des späten Frühlings ist verloren gegangen) hat den Titel „Die Jäger im Schnee“. Unsere Leser erhalten es als Kunstdruck zum Weihnachtsfest. Das Original, heute ein besonderes Glanzstück der Gemäldegalerie im Wiener Kunsthistorischen Museum, ist stark eineinhalb Meter breit und über einen Meter hoch und in Öl auf Holz gemalt.



Eine in elfenbeinfarbenen Schnee gehüllte Landschaft steht gegen den graugrünen Winterhimmel. Dem Thema gemäß fesseln zunächst die drei mit Spießen bewaffneten und von einem Dutzend Hunden begleiteten Jäger das Auge; müde kehren sie heim. Einer trägt auf dem Rücken das erbeutete Wild. Den Männern zu Häupten sieht man hungrige Krähen. Ein Fasan fliegt vom Baum ab, als witterte er Gefahr.

Links seitlich unter einem herabhängenden Wirtshausschild sind Frauen vor einem offenen Feuer mit der Zubereitung einer Mahlzeit beschäftigt. Die kleinen Häuser gehören zu einer flandrischen Landschaft. Felsen in der Ferne sind Reminiszenzen einer Alpenreise.

Das Auge entdeckt eine Unmenge reizvoller Einzelheiten: eine Frau trägt ein Reisigbündel über eine Brücke, ein Pferdewagen müht sich auf der glatten, von Birken gesäumten Landstraße dahin, ein Kirchlein, von verschneiten Katen umgeben, erinnert an Gott, ein kleiner Fluß schlängelt sich durch die Ebene.



DIE BAUERNHOCHZEIT (Ausschnitt, aus der Gemäldesammlung im Kunsthistorischen Museum, Wien). Mit wahrer Inbrunst bläst ein Dudelsackpfeifer aus gefüllten Backen, während ein junger Mann andächtig zuhört. Das sich küssende Liebespaar im Hintergrund ist von jungen und alten tanzenden Paaren und lustigen Zechern umgeben

Und rings weite, weiße Trauer. Mit wunderbarem Gefühl für die Jahreszeit breitet der Maler Schwermut des Winters aus. Davon freilich weiß die Jugend nichts. Munter tummelt sie sich auf dem Eise, daß man ihr fröhliches Geschrei zu hören meint. Denn Kinder dürfen auf keinem Bilde Bruegels fehlen.



Wer ist dieser Pieter Bruegel? Wie kam er zu seiner Kunst? Wie ist sie beschaffen?

Gelernt hat er als Junge nichts, aber er kann den Dudelsack blasen und mit dem Stift Bildchen malen, sehr hübsche, ansprechende Bildchen. Elternlos erleidet er die ganze frühe Bitternis des Alleingelassenseins in einer mitleidlosen Welt.

Um nicht zu verhungern, hütet er in einem kleinen Dorf die Schweine, und als er die harte Behandlung seines Brotgebers nicht länger erträgt, macht er sich davon und trampelt bettelnd und hungernd dahin auf den Landstraßen seiner flandrischen Heimat. Da sieht er in einer Dorfkirche ein Altarbild des großen holländischen Malers Hieronymus Bosch. Hingerissen starrt er auf das fromme Kunstwerk. Oh, so malen können wie dieser! — durchflammt es ihn. Aber dazu muß man lernen, muß Schulen besuchen oder bei einem Maler in die Lehre gehen.



Er kommt nach Antwerpen. Das ist um die Mitte des 16. Jahrhunderts eine der reichsten, buntesten, interessantesten Städte der Welt. Hier hat man sich frei gemacht von allen einengenden Bindungen durch Zölle, Gesetze, Vorschriften und Bestimmungen. Der freie Handel blüht. Der Hafen ist ein Wald von Schiffsmasten. Zum ersten Male in seinem Leben sieht der Zwölfjährige die großen Frachtsegler, die kriegerischen Galeonen und Galeoten und die Flaggen aller Länder. Eine unbändige Lust überfällt ihn, die fernen Länder zu sehen.

Er kommt auf die Märkte, sieht in den langen Straßenzügen zwischen den hohen stolzen Giebelhäusern die Verkaufshallen. Da wird alles gehandelt: Tuche aus England, Wein aus Frankreich, Korn und Holz aus Deutschland, Früchte aus Spanien, Italien, Gewürze von fernen Inseln.

In dem Massengewimmel begegnet er dem Franziskanerpater, der schon vor Jahren die talentierten Bildchen des kleinen Pieter gesehen hat, und durch dessen Vermittlung kommt der Knabe zu einem der angesehensten und bekanntesten Maler Antwerpens, zu Pieter Coeck, in die Lehre. Hier findet sein Staunen kein Ende. Er lernt den damaligen Kunstmarkt kennen. Es wimmelt von Kunsthändlern aus allen Ländern, und die Bilder finden reißenden Absatz; die der großen Maler werden häufig genug noch farbefeuert von den Staffeleien gerissen und wandern gut bezahlt ins Ausland.



Nun beginnt der Knabe zu zeichnen. Sein Lehrer hält bewußt mit der Anerkennung zurück, aber er fühlt deutlich, was hier heranreift. Bei Coeck sieht der Junge nicht nur, wie Bilder entstehen, er sieht auch, wie Entwürfe gezeichnet werden für Teppiche, Friese, Kirchenfenster. Es gibt überreichlich zu lernen. Und er lernt mit einer wahren Gier.

Zu damaliger Zeit sind die Ateliers der großen Maler richtige Werkstätten. Der Meister, im Kreise zahlreicher Lernender, zeichnet zunächst nur die Entwürfe. Einer der fortgeschrittenen Lehrjungen überträgt sie dann auf die Leinwand und darf kleine Einzelheiten ausführen, indes die Anfänger Farbe reiben oder die Leinwand grundieren. Das eigentliche Bild malt der Malgeselle fertig. Dann kommt zuletzt der Meister, und wenn er von der Ausführung befriedigt ist, gibt er, oft nur mit wenigen Pinselstrichen, dem Werk die letzte Vollendung und zeichnet es mit seinem Namen sowie der Jahreszahl.



Pieter Bruegels Arbeit, so genial sie im Gedanklichen und in ihrer erfinderischen Phantasie ist, entspricht ganz und gar nicht dem Ideal seines Lehrers, der alles idealisiert und verschönt wünscht, der Glanz und Prunk liebt. In diesem Sinne malen auch die anderen schon arrivierten Zeitgenossen wie Frans Floris, Willem Key und andere mehr.

Pieter Bruegel malt die Wirklichkeit. Ihm geht es um Echtheit und Wahrheit. Vor allem aber stößt sich Coeck an den bei Bruegel immer wiederkehrenden bauerlichen Gestalten. Das sind keineswegs „schöne“ Menschen in Coecks Sinne, sie sind häßlich und plump, sie schreiten gebückt daher, künden von

ZWEI AFFEN (aus dem Kaiser-Friedrich-Museum, Berlin) in einer Fensteröffnung angekettet mit der Schelde und der Ansicht von Antwerpen



Sorge und harter Arbeit. Bruegels Richtschnur ist, daß alles, was aus der Hand des Schöpfers kommt, im letzten Sinne schön sei, und davon läßt er sich nicht abbringen. Doch wie soll er auf so eigenwilligem Wege zu seinem Ziele gelangen, ein von der Gilde anerkannter Meister zu werden?



Zu diesem Durchbruch verhilft ihm sein neuer Lehrherr Hieronymus Cock. Das ist ein universell gebildeter Mann, Kupferstecher, Literat und der Musik zugetan. Bei ihm gehen die großen Künstler ein und aus. Er betreibt eine Art Kunsthandlung unter der Firma „In den vier Winden“, die von den namhaftesten Malern und Stechern beliefert wird.

Sie alle sehen Bruegels Arbeiten mit verlegener Bewunderung, weil dieser so ganz anders als die anderen malt. Er macht das kleine Volk sozusagen hoffähig und spinnt um sein Leben liebe, heimische Legenden. Sie schütteln die Köpfe über den „Gotiker“, wie sie ihn nennen, und kommen doch nicht von ihm los. Und nun spricht man schon überall von dem enfant terrible der Malerei, dessen Bilder gefragt und gekauft werden, und eines Tages dann ist Bruegel Freimeister der angesehenen Sankt-Lukas-Gilde.

Sein Knabenrausch zu reisen geht in Erfüllung. Er kommt über die Alpen nach Italien, sieht Michelangelos „Jüngstes Gericht“, lernt die Werke Raffaels, Leonardos, Tizians, Tintoretos kennen. Aber er ist doch mehr beim Volk, bei den Armen Roms als in den Galerien, und sein Herz schlägt erst wieder mit starken Pulsen, als er den Niederrhein wieder sieht.



Während Bruegel den Höhen seiner Kunst zustrebt, versinkt sein Volk in Elend und Knechtschaft, die der König von Spanien und sein Feldherr Alba über das Land gebracht haben. Er sieht Raub, Plünderung, Brandschatzungen, Vergewaltigungen von Mädchen und Frauen. Er sieht die aufgerichteten Scheiterhaufen und Galgen für jene, die sich der Lehre Roms nicht unterwerfen wollen. Aber seine Seele ist gespalten. Seine heißen Wünsche und Hoffnungen begleiten das leidende Volk, aber er hat nicht die Kraft, sich offen auf seine Seite

MALER UND KENNER (Federzeichnung, aus der Albertina, Wien) offenbar ein Selbstbildnis Bruegels aus älteren Lebensjahren



DER BETHLEHEMITISCHE KINDERMORD (Ausschnitt, aus der Gemäldesammlung im Kunsthistorischen Museum, Wien). Die Gestalt des Reiters in einem leuchtend roten Rock ist von zwingender Schönheit, von der die Schwarz-Weiß-Wiedergabe leider keinen Eindruck zu geben vermag

zu stellen. Zwar malt er große Allegorien auf die Not der Heimat („Die tolle Grete“, „Die Krüppel“, den gewaltigen „Triumph des Todes“, den „Bethlehemitischen Kindermord“ und das „Gleichnis von den Blinden“). Zwar verhöhnt er Alba und seine Henker in Zeichnungen voll bitterem Spott. Aber er verbirgt sie sorglich vor den Augen der Späher und läßt sie vor seinem Tode verbrennen, um Frau und Kinder vor der Folter zu bewahren.



Was ist es, das uns vor den Bildern Bruegels das Herz warm macht, und warum halten sie uns so fest? Es ist nicht bloß die hohe Kunst des Pinsels, auch nicht die schier erdrückende Fülle der Vorgänge. Eine seltene Kraft der Liebe ist hier am Werk, eine Liebe zu Volk und Heimat und zum einfachen Menschen, den Bruegel befreit wissen will von den Fesseln leiblicher Not und geistigen Zwanges.

Was dieser Maler zu sagen hat, sagt er klar, lebendig, natürlich und mit behaglichem Humor. Bruegels Bilder sind alle so gemalt, als habe der Maler auf einem hohen Stuhl gesessen, weit über der Vorlage, um möglichst viel zu zeigen; so bringt er es fertig, ein paar hundert Menschen auf ein einziges Bild zu bekommen.

Mit dreißig Jahren ist er schon der fertige Künstler und gibt die ganz in die stille Poesie des Niederrheins gehüllte „Flußlandschaft mit säenden Bauern“. Sechs Jahre später krönt er sein Lebenswerk mit der Vision vom „Triumph des Todes“.



Am Anfang steht der hungernde kleine Schweinehirt. Am Ende trägt man den großen Maler hinaus in feierlichem Kondukt, den Tausende trauernd an den Straßen säumen, fort zu der kleinen Kapellenkirche. „Und dort ruht heute“, sagt der Dichter Felix Timmermans, „das schönste Herz Flanderns“.

Willibald Omsen

Die Geschichte von dem Unbekannten

ZWISCHEN

ARBEITSPLATZ

UND FAMILIE



Wir sitzen im Zug und fahren durch die Lande. Nur hin und wieder blicken wir hinaus, vielleicht wenn eine bedeutende Stadt, ein Fluß oder ein hoher Berg am Fenster vorbeigleiten. Im übrigen sind wir ziemlich uninteressiert für das, was sich draußen ereignet — aber nicht etwa, weil wir alles so genau kennen, sondern weil wir Gewohnheitsreisende geworden sind: Reisende auf einem Lebensgang, der uns durch eine Fülle bahnbrechender technischer Entwicklungen geführt hat und täglich neue beschert. Wir sind abgestumpft und vielfach stumm geworden. Dieser Weg gleitet an unseren Augen vorbei wie das Geschehen auf der Drehbühne des Theaters. Hier gibt es Hauptakteure und Statisten, gute und schlechte. Dabei ist oft nicht entscheidend, was der eine oder der andere spielt, sondern was er spielen muß und wie er seine Rolle spielt.

In Rundfunk, Film und Fernsehen, in Zeitungen und Zeitschriften finden wir die Geschichte unserer Zeit, Geschichten von ihren Größen und Pseudogrößen. Ihre Bilder und Erlebnisse füllen die Seiten, ihre Reden, Meinungen und Pläne erfährt die ganze Welt. Sicher kann, was über einen Hauptakteur geschrieben wird, gut und fesselnd sein. Doch die Männer im Rampenlicht der Öffentlichkeit — Staatsmänner und Politiker, Wissenschaftler und Künstler, die Sportkanonen und Filmstars — sind nicht allein Maßstab für das Ganze. Und was man von diesem oder jenem von ihnen schreibt, ist auch nicht immer ihre Schuld. Aber deswegen braucht die Geschichte der Statisten, ohne die dieses Welttheater nicht real wäre, nicht uninteressant zu sein. Wann und wo aber wird von diesen anderen gesprochen? Wer schreibt einmal die Geschichte der Familie X — erzählt von sich selbst, vom Leben des unbekannten Arbeiters?



Sicher was ist da schon groß zu erzählen. Er kennt nur zwei Welten, seine Arbeit und die Familie. Denen, die um ihn herum sind, geht es nicht anders. Und dabei fühlt er sich doch als eine Art Einzelgänger und hat zuweilen in einer nachdenklichen Stunde das unausgesprochene Gefühl, als ob das Leben an ihm vorbeigehe. Liest und hört er nicht täglich von jenen, die in aller Welt Munde sind? Er selbst, er ist und bleibt dagegen der Unbekannte. Noch nicht einmal „der große Unbekannte“, ein Geheimnisvoller also, jene Hauptfigur eines jeden anständigen Kriminalromans vor fünfundzwanzig Jahren.

Er ist, was das Auskommen angeht, nicht arm. Er weiß selbst, daß er — na, sagen wir mal — nicht schlecht dasteht. Vier-, fünfhundert Mark netto im Monat, das ist nicht nur eine ruhige runde Sache, sondern bei Licht besehen eine anständige Zahl; auch wenn er natürlich nicht gern darüber zu allen Leuten spricht. Es sind eine ganze Menge Dinge von all den schönen Lockartikeln in den Schaufenstern, die er sich kaufen kann, ohne groß nachrechnen zu müssen. Und wenn er sich in seiner Straße

umsieht und feststellt, daß die einen sich dies und das leisten können und die anderen nicht, dann weiß er sehr wohl um den Unterschied zwischen Einzel- und Familieneinkommen Bescheid.

So sieht er sich selbst, — die anderen aber sehen ihn anders; und da gibt es allerdings über den unbekannten Arbeiter viel mehr zu erzählen, als etwa er selbst über die „Großen“ zu erzählen vermag.



Öffentliches Leben prägen, alle möglichen und vielleicht sogar unmöglichen Dinge erleben — das ist etwas völlig anderes als sein privates Leben führen. Das braucht an dieser Stelle nicht noch näher erläutert zu werden. Es gibt ein paar ganz primitive Binsenweisheiten über das, was wir das Leben zu nennen pflegen; so primitiv, daß sie nach Ansicht mancher Leute heute keinerlei Wert mehr haben und bei anderen völlig in Vergessenheit geraten sind. Merkwürdig ist nur, daß der Unbekannte unserer kleinen Geschichte diese Weisheiten ganz unbewußt befolgt oder ihre Wahrheit respektiert und damit die Sterne, Stars und Sternchen, die Bosse ebenso wie die Manager um Längen schlägt, wenn es an die Endabrechnung geht. Und die macht bekanntlich weder das Lohn- und Gehaltsbüro noch das Finanzamt.

Was eine Binsenweisheit ist? Bitte sehr: Gesundheit kann durch keine und noch so große Popularität, durch keine öffentliche Auszeichnung, durch kein Bankkonto oder Sparkassenbuch ersetzt werden. Billig, was? Richtig, aber sonst wäre es ja auch keine Binsenweisheit. Eine andere behauptet, daß nicht alles Gold ist, was glänzt. Die restlichen, nicht gerade neuen aber noch immer zutreffenden Erfahrungen, die in diesen Streifen passen, mag sich jeder an seinen zehn Fingern abzählen.

Bleiben wir bei der entscheidenden Endabrechnung. Wer von beiden hat mehr im Leben — der Mann im Rampenlicht der Öffentlichkeit oder der Unbekannte? Bringen wir dieses „Mehr-vom-Leben-Haben“ auf einen einfacheren Nenner: Wer von beiden hat mehr Zeit für sich selbst, seine Familie, seine Freunde und sein Steckenpferd? Acht-Stunden-Schicht oder 45-Stunden-Woche: ein nie Wirklichkeit werdender Wunschtraum für den einen — eine einfache Selbstverständlichkeit für den anderen. Und damit ist eigentlich alles gesagt; denn leben, Freude haben am Dasein, dazu gehört in erster Linie Zeit haben.

Allerdings muß man mit ihr etwas anzufangen wissen. Hierfür sollte man auch mit jungen Jahren alt genug sein.

Ratschläge? Du lieber Gott, wer will einem ausgewachsenen Menschen Selbstverständlichkeiten vorerzählen?



Wenn jemand die „Geschichte vom Hüttenwerker X“ erzählen wollte, müßte er zwar auf den glänzenden Rahmen eines soge-

nannten Gesellschaftsromans verzichten und auf Abenteuerlichkeiten nicht minder. Weder Ali Khan noch Marilyn Monroe würden darin eine Rolle spielen, und auch das feudale Hotel an der Riviera müßte darin ebenso fehlen wie die zermürbenden Konferenzen und sich in endloser Kette aneinander reihenden Besprechungen der Erfolgreichen.

Aber wir wetten tausend gegen eins: wenn es dieser Jemand nur richtig anfangen würde — seine Geschichte würde vom wirklichen Leben erzählen können und von viel mehr Glück und Zufriedenheit als bei den anderen.



Natürlich ist es beileibe nicht etwa so, als ob es im Alltag des Unbekannten keinen Ärger, keine Sorge und keinen Verdruß gäbe, über den zu sprechen sich nicht verlohnte: schwere Arbeit, ein launischer und ungerechter Vorgesetzter, Krankheit oder Unfall, die Lohntüte oder ein eheliches Gewitter. Es wird schon dafür gesorgt, daß die Bäume nirgendwo in den Himmel wachsen. Aber schließlich und endlich bleibt zumeist alles im Rahmen, den seine eigene Persönlichkeit und ihr Wirken ausfüllt.

Es ist noch gar nicht so lange her, da sagte einer zu uns (und er war noch keine dreißig Jahre alt): „Mir können die mit ihrem ganzen Rummel gestohlen bleiben. Ob mein Vater glücklicher gelebt hat, weiß ich nicht; im Grunde genommen halte ich nicht so sehr viel von der sogenannten guten alten Zeit. Über den Fortschritt sollen sich andere den Kopf zerbrechen. Ich will anständig leben, von jedermann anständig behandelt werden — soviel ist mal sicher; und im übrigen baue ich mir jetzt erst mal ein Haus!“



Das war eine klare Sache und eine ebensolche Antwort auf unsere damals unausgesprochene Frage, was er denn eigentlich so von dem ganzen Drumherum um ihn halte. Er fühlte sich durchaus nicht als der viel zu oft zitierte „kleine Mann“ und wußte genau, was er wollte. Und was seine Frau und seine beiden Kinder an ihm hatten, das war auch nicht schwer zu erraten gewesen.

Mögen all die Millionen Arbeiter und Angestellte, welche die Masse unseres Volkes ausmachen, auch niemals im Mittelpunkt des öffentlichen Lebens stehen, sie selbst sind Mittelpunkt für diejenigen, mit denen der „Unbekannte“ zusammenlebt, die er ernährt.

Der im öffentlichen Leben Stehende wird oft mit großem Pomp zu Grabe getragen, dem Unbekannten kann dagegen kein großartiger Nachruf gewidmet werden. An seiner Stelle steht morgen ein anderer am Arbeitsplatz, aber für seine häusliche Welt ist sein Verlust niemals zu ersetzen; denn in ihr ist er — um einmal ein großes Wort zu gebrauchen — wahrhaft der Erhalter aller Dinge.

Und was den Nachruf angeht: kann man von einem Menschen mehr und Besseres sagen als dies, daß er ein anständiger Kerl war, kein Störenfried oder grobes Hindernis in der bunten Vielfalt der Gemeinschaft; daß er der Welt durch seine Arbeit, Tüchtigkeit und mit menschlicher Hilfe das gegeben hat, was er geben konnte, um den großen Motor des Fortschritts mit in Gang zu halten . . .



Ein Vereinssieg ist noch keine Sensation, die Feierabendstunde im Garten keine Cocktail-Party und das Gespräch am Tresen bei Jupp an der Ecke hat mit einer wirtschaftspolitischen Konferenz nicht viel zu tun. Gottseidank, daß dem so ist; denn man hat noch Freude an seinem Steckenpferd, hört noch das Lachen seiner Kinder und die guten, sorglichen Worte der Frau, findet noch Muße für seine Freunde.

Wieviele von denen, die „oben“ sind, sind nur noch Sklaven ihrer Tätigkeit und würden gerne mit ihm tauschen, dem Unbekannten, der nicht in den Teufelskreis der Terminhetze geriet und der drückenden Last der Verantwortung für andere, die nicht zu seiner Familie gehören, ledig blieb.

Keine Zeit haben, um Zeit zu haben — genau dann läuft das Leben an mir vorbei.

Bild auf Seite 28: Mischermann Franz Meyer beim Kippen einer Pfanne

SONNE VOR VERHANGENEM HIMMEL: Hinter dem Alsumer Rheindeich auf der großen Halde mit dem Blick auf die Zeche Beeckerwerth



Nur ein Spaßvogel, so wird mancher denken, könnte auf die Idee kommen, die Frage: „Wie lege ich mein Geld an“, zum Thema dieses Monats wählen. Denn in keinem Monat fällt es uns wohl so leicht, unser Geld „anzulegen“, wie im Dezember. Und doch empfinden wir auch in keinem Monat so sehr, wie schön es ist, Geld zu haben — eine kleine Reserve zu haben — eine kleine Reserve zumindest, auf die man zurückgreifen kann.

Aber noch ein anderer Grund mag uns veranlassen, über die Geldanlage jetzt zu sprechen. Weil nämlich gerade um die Jahreswende unsere Gedanken nicht nur zurück, sondern auch in die Zukunft gehen; und alles Sparen, alle Vorsorge für die Zukunft, jede Geldanlage ist gleichbedeutend mit mehr oder weniger Vertrauen in die Zukunft.

Vom Wert des Geldes

Mancher wird gerade bei diesem Gedankengang meinen: „Eben deshalb spare ich nicht! Das Geld wird ja doch immer weniger wert!“ Darin mag ein Körnchen Wahrheit liegen. Aber diese Halb- oder Viertelwahrheit ist doch nicht ungefährlich. Gewiß, im Schnitt ist unser Geld seit 1950 jährlich vielleicht um rund zwei Prozent im Wert gesunken. Aber jeder möge sich einmal ausrechnen, wie viel er heute, Ende 1957, hätte, wenn er 1950 einen Betrag von 1000 DM richtig und klug angelegt haben würde. Trotz jener möglichen Entwertung von ca. 2 Prozent jährlich ergibt sich nämlich mit Zins und Zinseszins ein ganz schönes Plus. Alles Gerede um eine „schleichende Inflation“ kommt daran nicht vorbei.

Voraussetzung ist natürlich, daß ich das Geld gut und richtig angelegt habe. Wir können hier jedoch nicht in die Einzelheiten gehen, aber schon einige Hinweise dürften recht einträglich sein. Denn es ist erstaunlich, wie wenig Gedanken wir uns im allgemeinen um die richtige Verwertung unseres Geldes machen, für das wir Tag für Tag hart arbeiten.

Das Kontensparen

Die Hauptform der Geldanlage ist und bleibt für den mittleren und kleinen Sparer das Kontensparen. Wer nicht über eine gewisse Reserve, sagen wir einmal von 2000 bis 3000 DM verfügt, sollte von Aktien die Finger lassen, es sei denn, er könnte sie besonders günstig kaufen (zum Beispiel Belegschaftsaktien zu einem Vorzugskurs). Aber auch beim Kontensparen sollten wir noch denken und rechnen. Sehr unterschiedlich ist bei dieser Sparanlage nämlich der Zins. Wenn ich 1000 DM anlegen will und weiß, daß ich sie für ein halbes oder gar ein ganzes Jahr nicht benötige,

dann sage ich das auch meiner Sparkasse oder Bank! Das bringt mir nämlich heute $4\frac{3}{4}$ bzw. $5\frac{1}{4}$ Prozent Zinsen ein, anstatt der $3\frac{1}{2}$ Prozent bei der sogenannten „gesetzlichen Kündigungsfrist“.

Noch mehr läßt sich — dieser Hinweis ist gerade am Jahresende wichtig — profitieren, wenn ich einen Bausparvertrag (Prämien bis zu 400 DM pro Jahr!) abschließe oder zumindest noch die bis zum 31. Dezember 1957 bestehende Chance für einen Ratensparvertrag nutze. Besonders wer noch Steuern sparen kann, sollte sich letzteres durch den Kopf gehen lassen.

Obligationen bringen guten Zins

Höher noch als beim Kontensparen ist schließlich der Zinsertrag bei dem Kauf von Obligationen, den Schuldverschreibungen, wie sie auch von unserer Gesellschaft kürzlich ausgegeben wurden. Wer eine Reserve aus seinem Sparkonto hat, sollte sich überlegen, ob er sich bei der weiteren Anlage einen Zins von $7\frac{1}{2}$ Prozent (bei einem Ausgabekurs von 97 ist das sogar eine Realverzinsung von $7\frac{3}{4}$ Prozent) entgehen lassen will. In Heft 11 unserer Zeitschrift haben wir ausführlich beschrieben, was Obligationen sind. Für den Käufer ist wichtig, daß sie nicht nur einen guten Ertrag bringen, sondern auch jederzeit zu verkaufen sind, wenn es einmal aus irgend einem Grunde nötig sein sollte.

Der Kauf von Aktien

Aktien schließlich kann kaufen, wer es sich leisten kann, auch ein Risiko einzugehen und zu warten. Denn bei Aktien schwankt nicht nur der Kurs (der Preis, den ich für sie anlegen muß), sondern auch der Ertrag (die Dividende). Aber man darf Aktien, wie gesagt, nicht mit Geld kaufen, das man in einem Vierteljahr oder halben Jahr wieder braucht. Denn der Kurs könnte dann zufällig so niedrig sein, daß der notwendige Verkauf nur unter erheblichen Verlusten möglich ist.

„Aktien muß man“, wie mir ein Bankkaufmann sagte, „kaufen und dann nicht mehr daran denken.“ Ihr großer Vorteil ist die Sicherung eines Substanzwertes und der Anteil am Substanzzuwachs auf lange Sicht. Denn Aktien sind ja Anteilspapiere, sie repräsentieren einen Anteil am Vermögen der Aktiengesellschaft, des Unternehmens. Viel hat zum Renommee der Aktie beigetragen, daß sie zwei Inflationen wohl am besten von allen Geldanlagen (von Grundstücken abgesehen) überstanden hat.

Diese wenigen Hinweise mögen für heute genügen. Mit Sicherheit werden wir uns über diese Fragen im Laufe des nächsten Jahres noch öfter unterhalten müssen. W.J.

Viele Belegschaftsmitglieder der ATH wirken mit, damit jeden Monat die Werkzeitung UNSERE ATH erscheinen kann — durch ihre Mitarbeit in Wort und Bild, durch Hinweise und Anregungen, nicht zuletzt auch durch offene Kritik. Dadurch wird die Werkzeitung für die 17 000, in deren Hände sie regelmäßig gelangt, zu dem großen Band, das Betriebe und Büros umschließt. Sie ist — und will — für die ganze Hütte sein, was die Tageszeitung für eine Stadt ist: eine Zeitschrift, die Informationen gibt und den Belegschaftsmitgliedern das betriebliche Geschehen aus allen Abteilungen der Hütte nahebringt. Sie will nicht zuletzt über das Werk hinauswirken lassen und größere Zusammenhänge der Wirtschaft, vor allem in der Eisen- und Stahlindustrie, erkennbar machen.

Daß diese Information möglichst umfassend wird, sollte ein Anliegen aller Belegschaftsmitglieder sein. Bei dem Redakteur liegt es, aus der Vielzahl des Materials auszuwählen und Bild und Text zu einem geschlossenen Heft zusammenzustellen. Daß der Drucker die Werkzeitung schließlich pünktlich zu Beginn des letzten Monatsdrittels abgeliefert, ist dann zwar seine dringendste Sorge. Seine wichtigste Aufgabe aber bleibt doch der Inhalt, die Suche nach interessanten Themen und ihre jedem Leser verständliche Darstellung.



Es ist ein seltsames Geschäft, dieses Redigieren, das Nachrichten und Artikel erleiden müssen, ehe sie in Druck gehen. Es könnte scheinen, so hieß es kürzlich in einer treffenden Glosse der „Frankfurter Allgemeinen“, als ob der Redakteur als ein (selber sehr fehlerhafter) Schulmeister dasäße und den Rotstift in Klassen- und Hausarbeiten wüten ließe. Er möchte aber doch etwas mehr sein als eine Gouvernante für die Grammatik. Er wolle vor allem, daß die Artikel beim Leser „ankommen“. Manchmal könne er dazu helfen. Fremden Manuskripten aber suche er nicht seinen eigenen Stil aufzuzwingen. Er möchte vielmehr das Licht des Textes heller machen, Eigenheiten des Stils hervorheben, verdunkelnde Geranke wegschneiden — und, wenn der bittere äußere Zwang zum Kürzen bestehe, behutsam und schonend vorgehen.



Der Redakteur soll Schnitzer verhindern oder beseitigen. In der Tat kommt es vor, daß ihm das gelingt — oft aber schleichen sie sich trotz aller Umsicht ein. Wenn es unlängst in einer Notiz hieß, dem Arbeitsdirektor sei ein Schreiben mit dem Datum von 30. April 1597 auf den Tisch geflattert, oder wenn in einer Bildunterschrift vom Warmbrandwerk unserer Hütte gesprochen wurde, dann hatte hier der Druckfehler-Teufel, der selbst dem besten Buchdrucker so viel Ärger macht, seine Finger dazwischen.

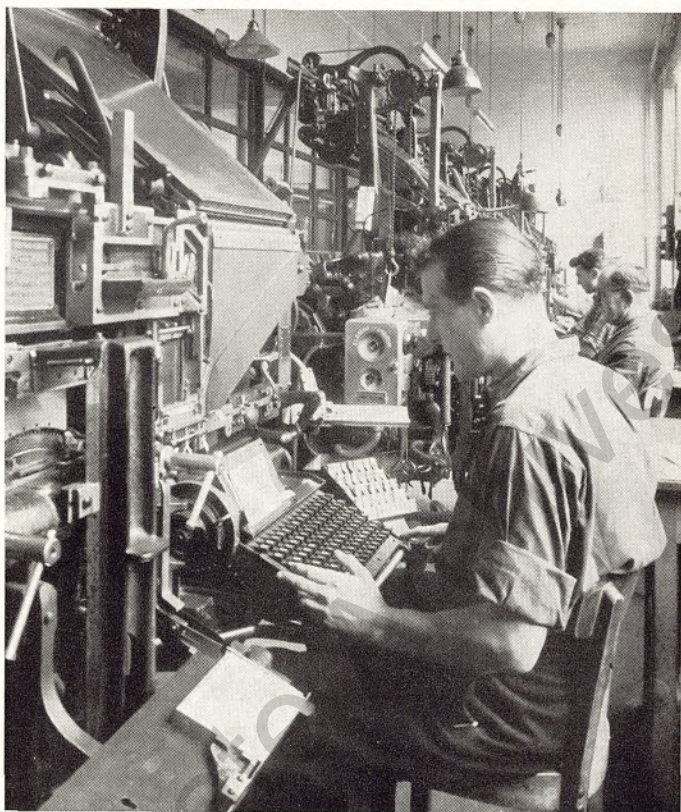
Ich darf diesen Hinweis an den freundlichen Leser mit einer kleinen Geschichte beenden: Es war einmal ein Buchdrucker, der den Ehrgeiz hatte, ein Buch ohne Druckfehler zu drucken. Er ließ wohl hundertmal Korrektur lesen, bis schließlich kein Fehler mehr zu finden war. Stolz setzte er auf die erste Seite des Buches den Satz: „Dieses Buch enthält keinen Druckfehler“. Als er aber das erste fertige Exemplar des Buches aufschlug, traf ihn fast der Schlag; denn auf der ersten Seite las er: „Dieses Buch enthält keinen Dreckfehler“.



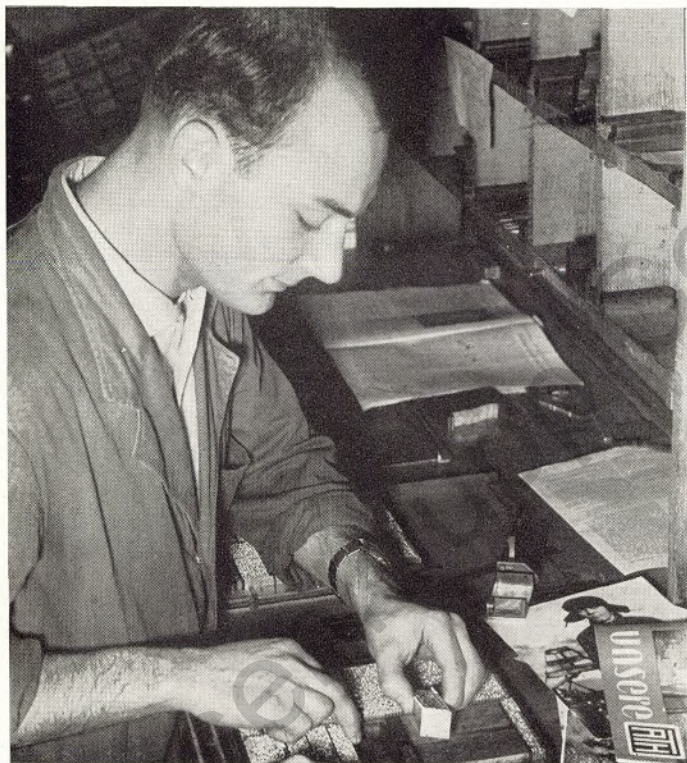
Allen Mitarbeitern und Lesern dankt die Redaktion für die bisherige Mitarbeit, die sie auch in Zukunft erbittet. cbh

So entsteht unsere

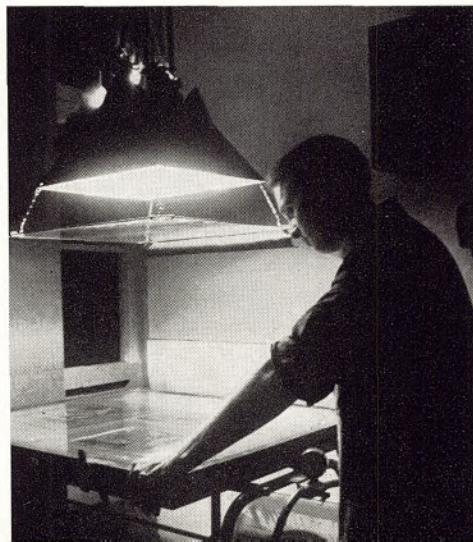
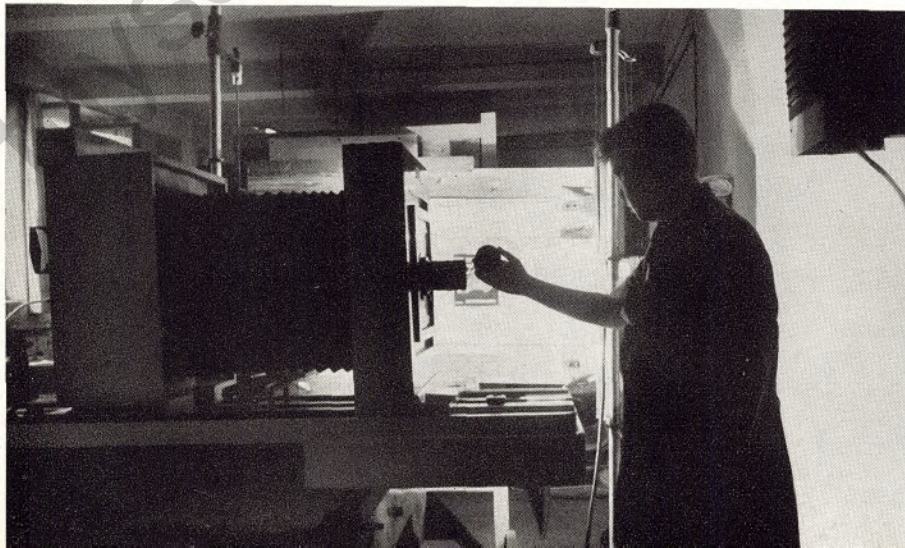
Zeigt uns doch einmal, wie die Werkzeugung gemacht wird, wie sie technisch entsteht! — Oft haben wir diese Bitte von Belegschaftsmitgliedern gehört. Heute nun stellen wir im Bild den technischen Ablauf der Herstellung unserer Werkzeugung vom Satz des Textes bis zum Versand der fertigen Hefte dar. Davor liegt die Arbeit der Redaktion, die Text und Fotos anfertigt und zu einem Heft zusammenstellt. Im Jahre 1957 wurden für die Werkzeugung rd. 18 Tonnen Kunstdruckpapier verbraucht.

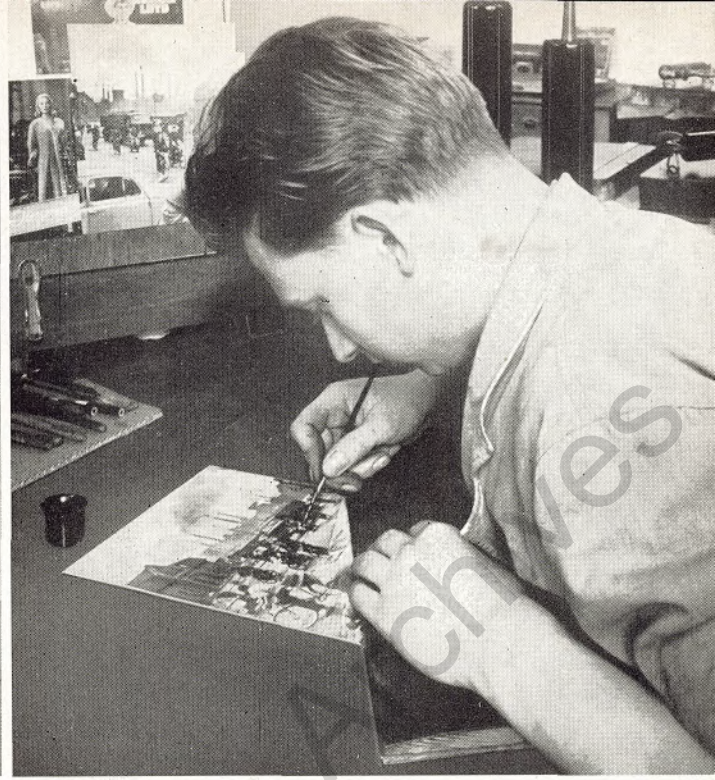


Der Maschinensetzer (oben) setzt den Text ab, den ihm die Redaktion im Manuskript liefert. Etwa hundert Zeilen in der Stunde gießt die komplizierte Setzmaschine. Inzwischen hat der Handsetzer (unten) die Überschriften in einzelnen Buchstaben dem Setzkasten entnommen und im Winkelhaken zu Zeilen zusammengestellt. Dann „umbricht“ der Metteur — so ist sein Berufstitel — nach Anweisung des Redakteurs die Seiten (links)

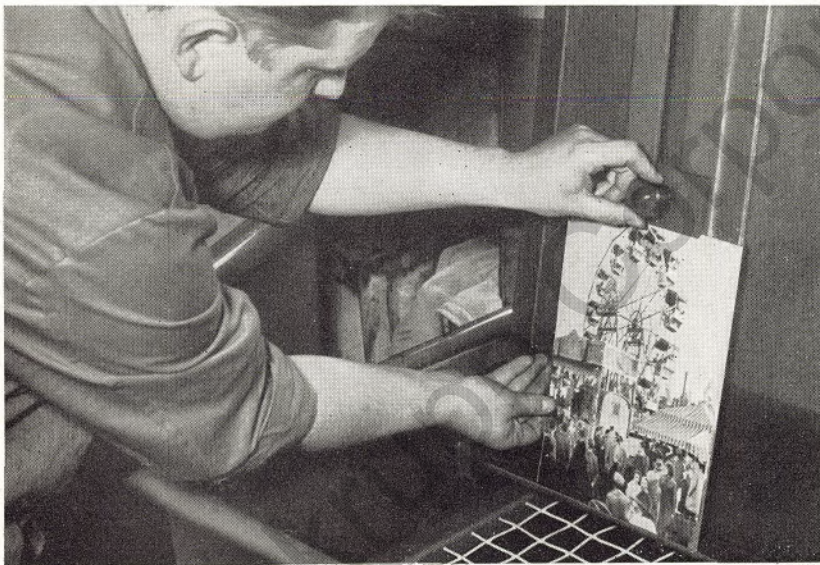


Während der Satz hergestellt wird, hat die Klischeeanstalt nach den Fotos die Druckstöcke, Klischees genannt, hergestellt. Jede Ausgabe enthält durchschnittlich fünfzig Klischees. Unten links die Aufnahme, rechts das Kopieren.

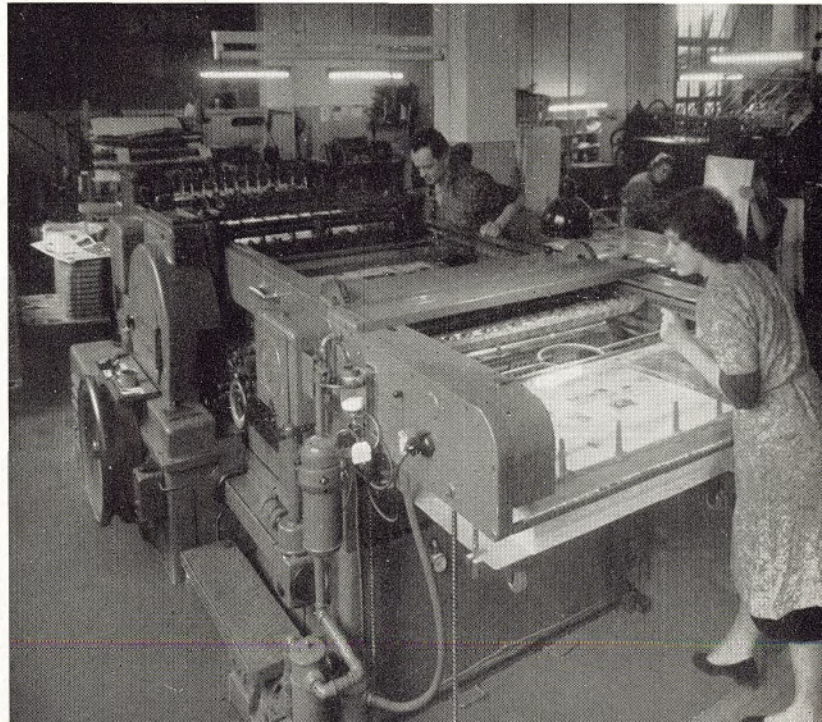




Die Klischee-Herstellung erfordert hohe Sorgfalt. Der Lehrling (oben) beobachtet die Kontrolle einer Strichätzung. Daneben: Eine Autotypie wird mit säurefestem Lack abgedeckt, dann (unten) geätzt, schließlich an der Fräsmaschine (drittes Bild oben) fertig-gemacht. Jetzt hat der „Andrucker“ (ganz unten links) das Wort

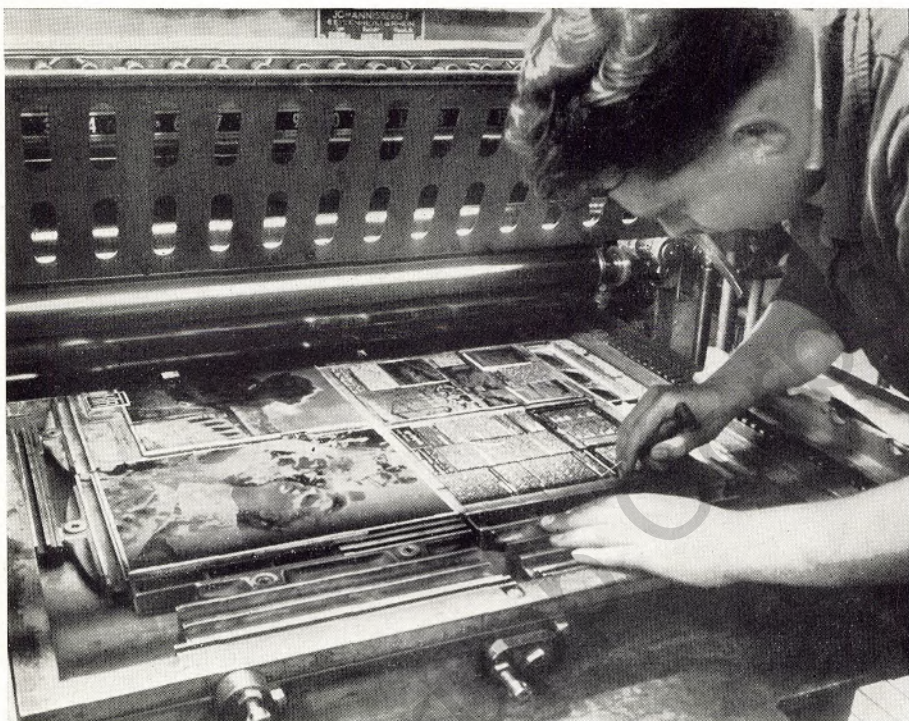
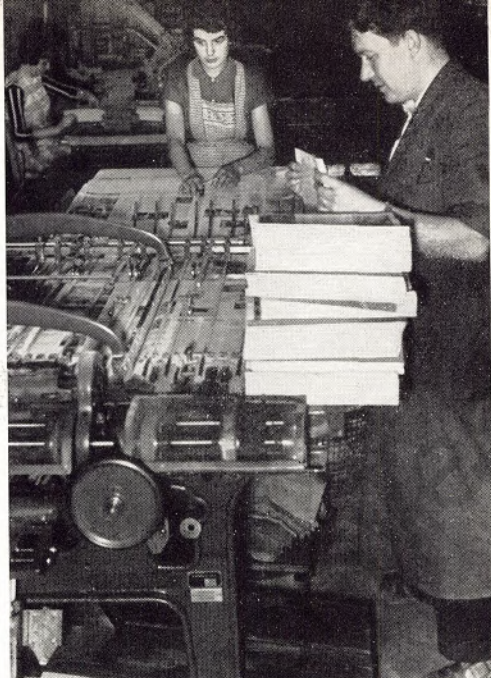


Immer wieder wird Korrektur gelesen. Während der Drucker seine Maschine einrichtet, werden die von Druckerschwärze noch feuchten ersten Druckbogen in der „Revision“ mit der letzten Korrektur verglichen





Erst nach der letzten Revision kann der Drucker (unten) die Form schließen und mit dem Druck der Zeitung beginnen. Besondere Sorgfalt erfordert die Titelseite. Bereits Tage zuvor ist der blaigrüne Winkel des Titelbildes gedruckt worden. Der Druck des Textes und der Bilder muß dann sorgsam eingepaßt werden



Die fertigen Bogen — bei einem Heft von 24 Seiten, ein Bogen mit sechzehn Seiten und einer mit acht Seiten — werden in der Buchbinderei gefalzt (rechts oben) und danach (mitte rechts) geheftet. Dann gehen sie zum Beschnitt unter eine große Schneidemaschine (unten) und von hier aus durch zahlreiche Hände zum Versand; die Boten warten schon auf die Hefte



Ein schmaler Streifen Film

Mit Blitzlicht und Filmkamera durch die Hütte

Wenn der Leser der Weihnachtsausgabe bis zu diesem Beitrag vorgedrungen ist, dann hat er sicherlich auf einer der ersten Seiten beim Betrachten der Nachtaufnahme des neuen Hochofens 4 der ATH einen Augenblick verweilt. Wohl selten hat sich die Schönheit der Technik so sichtbar dargeboten wie hier im gleißenden Licht der nächtlichen Beleuchtung

Das Bild fing einer von uns ein, ein Mitarbeiter, der seit Jahr und Tag in den Betrieben unserer Hütte eine bekannte Erscheinung ist. Bernd König — 33 Jahre, Angestellter in unserer Außenstelle Düsseldorf — hat diese Aufnahme an einem Oktoberabend dieses Jahres geschossen. Vier Mitarbeiter dirigierte er dabei über eine Stunde lang. Insgesamt 250 Blitze mußten in Gestell und Umgebung des Hochofens geschossen werden, damit die Schönheit der Anlage voll zur Geltung gelangen konnte. Die Mühen wurden belohnt — eine Nachtaufnahme von seltener Eindringlichkeit zeigte sich, als Autor und Mitarbeiter die ersten Probeabzüge begutachten konnten.

Ein Eldorado für Fotografen

Obwohl, wie viele von uns, nur Amateur auf diesem Gebiet, versteht Bernd König etwas vom Fotografieren; das bestätigen ihm Fachleute dieses Metiers. Die Betriebe der Hütte kennt er wie seine Westentasche, das müssen selbst die Techniker zugestehen, wenn er auf seiner Jagd nach neuen Motiven bei ihnen aufkreuzt. Und er weiß schließlich auch zu filmen, wie der Hüttenfilm bewies, den er 1955 in Farbe auf 16 Millimeter drehte.

Woher kommt diese Liebe zu Fotoapparat und Filmkamera? Sie wurde ihm nicht in die Wiege gelegt. Denn in der Familie hat niemand beruflich mit dieser Branche etwas zu tun. Als er noch Lehrling bei den Vereinigten Stahlwerken war — ein schmaler Jüngling, der nicht ahnen ließ, daß er einst trotz seiner unteretzten Gestalt ein so gewichtiger Mann werden sollte — da hat er sich bei Ausflügen oft mit der Kamera betätigt und auch von Urlaubsreisen, je nach Größe der Urlaubskasse, einen Packen Erinnerungsfotos mitgebracht.

Die Leidenschaft jedoch kam nach dem Kriege. „Wer einmal erlebt hat, wie Erz zu Eisen und Eisen zu Stahl wird“, — so sagt er selbst — „ist fasziniert vom Anblick dieses Vorganges. Feuer und Glut, Mensch und Maschine vereinen sich zu einer Sinfonie der Farben und der Arbeit — ein Eldorado für den Maler und den Fotografen.“

Bernd König hat so den Wiederaufbau der Hütte festgehalten. Er war dabei, als der Bau der Breitbandstraße begann, als die Anlage ihre Probeläufe machen konnte, und als schließlich der Bundeskanzler und Frau Amélie Thyssen zur großen Breitband-Feier nach Hamborn kamen und später der Bundespräsident die Hütte besuchte. Im Bild hielt er auch die Stationen der Bauarbeiten beim Kaltwalzwerk und schließlich beim neuen SM-Stahlwerk I fest.

Krönung und schönste Aufgabe aber war der Farbfilm, den er 1955 begann und dann zur Hauptversammlung 1956 vorführbereit hatte. Als dieser Film im Juli im Europa-Palast in Duisburg seine Uraufführung erlebte, wurde er von den Aktionären unserer Gesellschaft und auch



Bernd König bei Filmaufnahmen vor der Vierfach-Tandem-Straße des neuen Kaltwalzwerkes

von der Presse mit großem Beifall aufgenommen.

Seither ist dieser Streifen den Mitarbeitern und Besuchern sowie in unzähligen Veranstaltungen im In- und Ausland gezeigt worden, vor Fachverbänden und Vereinigungen der Industrie, vor Universitäten und Volkshochschulen, auf internationalen Kongressen und vor Lehrlingen sowie Meistern zahlreicher Hüttenwerke. Er wurde in das Programm der Beratungsstelle für Stahlverwendung aufgenommen und steht hier jedermann zur Verfügung, der ihn entleihen möchte.

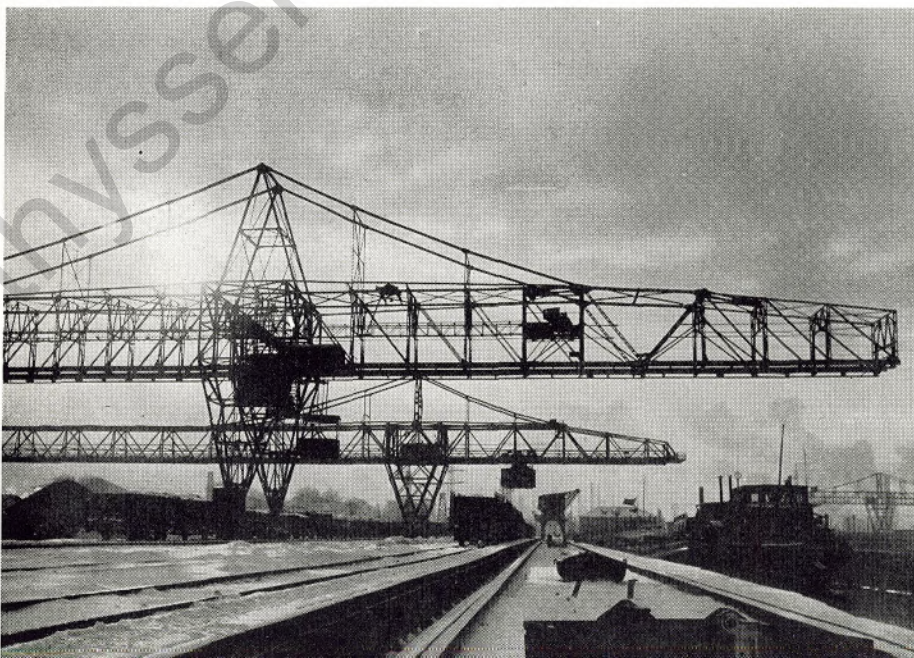
Farbfotografie ist nicht leicht und erfordert vom Fotografen ein hohes Fingerspitzengefühl für Lichtkontraste und Farbeffekte — in Farbe filmen verlangt dazu noch den Blick für die Bewegung. Hierfür war König nicht zuletzt durch Beobachtung zahlreicher Filmteams bei ihrer Arbeit in unseren Betrieben geschult. Den hier gesammelten Erfahrungen verdankt sein Film zum Teil seine hohe Farbqualität.

Viel Geduld und Glück . . .

Die Vielzahl der guten Motive schaffte er mit unbeirrbarer Geduld. „Zum Filmen gehört außer der Begeisterung an der Sache selbst“ — so meint er heute rückblickend — „eine gehörige Portion Geduld und Glück. Geduld zum Beispiel, wenn man eine besonders gute Einstellung gefunden hat und dann unter Umständen stundenlang warten muß, ehe gerade an dieser Stelle der gewünschte, mit Breitband-Coils beladene Zug vorbeifährt. Glück, wenn man bei den Außenaufnahmen in unserem dunstverhangenen Revier nicht nur Sonne, sondern auch klare Sicht und vielleicht noch einige weiße Wolken vorfindet und auf den Film bannen kann.“

Und schließlich kam, als das ganze Material abgedreht war und er alle Motive, die er sich vorgenommen hatte, erfaßt hatte, der Schnitt. Es durfte keine

Winter am Hafen Schwelgern — Kräne und Verladebrücken im Gegenlicht



Aneinanderreihung schöner Bilder werden — das wäre kein Film gewesen. Im bewegten Bild sollte sich dem Beschauer die Dramatik, die Gewalt und Schönheit der Technik eröffnen.

Der Film wurde deshalb nicht nur einmal, sondern fünfmal gekürzt. Nach jedem Schnitt zeigte sich eine Steigerung der Gesamtwirkung, eine wachsende Geschlossenheit des Streifens.

Wieviel Liebe und Arbeit hinter den 400 Metern Farbfilm stecken — der Zuschauer vor der Leinwand, auf der der Film über die August Thyssen-Hütte abrollt, ahnt davon nichts. Er weiß aber auch nichts von der Beglückung, die Fotografieren und Filmen dem zu geben vermögen, der mit seiner unscheinbaren Kamera die Welt einzufangen versteht und sie seine Mitmenschen neu erleben läßt.

cbh

Skandinavien: 400 m Farbfilm

Ein Mitarbeiter der ATH ging auf Urlaubsreise ...

Noch ein zweites Mal sei aufgeblendet. Ins Bild rückt der 23jährige Johann Höpfel, Seilspleißer unserer Hütte. Als er 1953 nach Abschluß seiner Lehre die Lehrwerkstatt verließ, fand er ganz überraschend Spaß am Fotografieren. Vorher hatte er schon mal hier und mal da eine Box in der Hand, doch wirklich Fotografieren war für ihn ein Gebiet, das ihm in den Tiefen noch unbekannt war.

Eines Abends saß Höpfel wie schon so oft im elterlichen Heim in Beeckerwerth behaglich in einer Ecke des Wohnzimmers und blätterte gelangweilt in Illustrierten. Da weckte plötzlich eine kleine Anzeige seine ganze Aufmerksamkeit. In ihr wurde ein „Fotohelfer“ angeboten, nicht mehr und nicht weniger.

Vom Farbdia zum Schmalfilm

Kurzentschlossen ließ Johann Höpfel sich diesen Fotohelfer schicken, und von nun an erhielt ein Plan Form und Gestalt. Eine Kleinbildkamera wurde angeschafft. Damit war der erste und wichtigste Schritt getan, — ein interessantes Steckenpferd nahm damit seinen Lauf. Aller Anfang ist schwer — das mußte Johann Höpfel erkennen. Denn einmal mußte er seine Kamera kennenlernen und zum anderen auch „sehen“ lernen.

1954 machte Höpfel seine erste Farbaufnahme. Vieles wurde noch schöner und besser. Aber er gab sich nicht zufrieden. Aus Farbfotos wurden dann eines Tages Farbdias, die diesem jungen Mann mit seiner Kleinbildkamera weit aus mehr Freude machten als die bisherigen Fotos. Höpfel liebte nun sein Freizeit-Vergnügen so sehr, daß er von da an unbeirrt weiterarbeitete.

Der Expreß hielt zum Filmen

In diesem Sommer hatte Johann Höpfel sein großes Erlebnis als Film-Amateur. Was bisher in Schwarz-Weiß oder in Farbe gemacht war, sollte jetzt noch übertroffen werden. Mit einer Schmalfilmkamera, die er sich erspart hatte, und mit der nun schon altvertrauten Kleinbildkamera, dem nötigen Filmmaterial und seinem gleichfalls interessierten Freund Karl-Heinz Zenker, Elektriker bei einem Nachbarwerk, bestieg er auf dem Duisburger Hauptbahnhof den Skandinavien-Expreß.

Eine kleine Filmexpedition begann, bei der sich Urlaub und persönliches Stecken-

pferd aufs beste ergänzten. Trotz des 8-Millimeter-Schmalfilms wollte man aber nun keineswegs auf Farbdias verzichten. Beide bedienten deshalb abwechselnd Fotoapparat und Filmkamera, so daß hier in Dias und im Film zwei Reiseberichte entstanden, die an Farbenpracht nicht hätten schöner sein können.

Höpfel und Zenker haben unterwegs viele Freunde gewonnen und überall große Hilfsbereitschaft erfahren. Die Dänen, Schweden und Norweger, so berichten sie, haben ihnen trotz der Sprachschwierigkeiten geholfen, wo sie nur konnten. Das begann schon im D-Zug, als ein Schlafwagenschaffner zum Beispiel Hand anlegte und die beiden aufs Bild bannte. Die Schönheit der Ostsee wurde vom Fährschiff „König Frederik“ reizvoll eingefangen. Aufnahmen von Kopenhagen und Malmö bilden den Übergang zum eigentlichen Kern dieser Reise. Denn nun ging es von Malmö aus nach Stockholm und dann quer durch Schweden bis hinauf nach Narvik an der norwegischen Atlantikküste.

Trotz Sprachschwierigkeiten hatten diese beiden jungen Duisburger eine prächtige Urlaubsreise. Unterwegs hielt der Zug auch schon mal auf freier Strecke, wenn diese beiden Reisenden fotografieren wollten. So stoppten die Beamten der schwedischen Eisenbahn auch den Lappland-Expreß, damit sie am Polarkreis ihre Aufnahmen abdrehen konnten. Eine zerklüftete Landschaft mit spärlicher Vegetation und den für das Nordland typischen Birken, dazu Lappländer in ihrer



Johann Höpfel (links) und Karl-Heinz Zenker beim Start zu ihrer Skandinavien-Filmreise

farbigen Tracht boten ihnen auf ihrem Reiseweg einmalige Szenen für die Kamera.

Den Film auch „geschnitten“

Doch nicht nur fotografiert und gefilmt haben Höpfel und Zenker, sondern das verfilmte Material auch selbst geschnitten und dadurch den Film einer nördlichen Urlaubsreise ganz allein fertiggestellt, nachdem ihnen die Filmfirma das Material entwickelt zurückgegeben hatte. Abend um Abend saßen sie dazu an ihrem kleinen Schneidetisch, schnitten Szene um Szene, Bild um Bild und setzten sie so zusammen, wie es ihnen für den Rhythmus und die Harmonie des Films richtig erschien. Diese Arbeit hat Tage gedauert.

Dann war es endlich so weit. Was wir im Rohschnitt schon zur Hälfte geschnitten gesehen hatten, war ganz fertig. Jetzt endlich konnte der Film einer nördlichen Urlaubsreise im Familienkreis und vor Freunden gezeigt werden — der erste Schmalfilm von 30 Minuten Spieldauer, schönsten Ergebnis der Freizeitbetätigung und bleibende Erinnerung an zwei Wochen Urlaub im Norden.

gm

Am Polarkreis: eine der zahlreichen Aufnahmen Höpfels aus Skandinavien



Der Sicherheitsingenieur hat das Wort:

Warum ärgern?

Sehr viele Menschen haben eine ausgesprochene Neigung zu unnötigen Streitereien. Sie leben mit ihren Nachbarn in Unfrieden, sie zanken sich mit dem Postboten und dem Milchmann, sie prozessen mit ihrem Hausbesitzer und entzweien sich mit ihrer Eehälfte. Diese Streitigkeiten könnten fast alle vermieden werden, wenn die streitenden Parteien ihre erhitzten Gemüter beruhigen und ein bißchen Vernunft walten lassen würden.

Aber offensichtlich fühlen sich diese Zeitgenossen ohne Ärger nicht wohl und versuchen immer wieder, auch ihren Mitmenschen das Leben schwer zu machen. Verleumdungen, Beleidigungen und Schikanen sind bei ihnen an der Tagesordnung und schließen ein gegenseitiges Verstehen völlig aus. Diese Leute mit seelisch bedingten Krankheiten können einfach niemanden leiden, angefangen vom Staatsoberhaupt, das sie nie persönlich kennengelernt haben, bis hin zum Mitarbeiter, von dem sie wünschen, sie hätten ihn niemals gesehen. Ihre Unreife hat sie isoliert; sie fühlen sich verfolgt und bekommen Minderwertigkeitsgefühle und führen ein unnötig jämmerliches Leben. Diese ewigen Nörgler sind stets undankbar und wittern hinter allem nur etwas Böses, obwohl man es nur gut mit ihnen meint.

Sie machen es so, wie es jener einfältige und nicht gerade intelligente Mann einmal tat: er schrieb vor dem Weihnachtsfest folgenden Brief:

„Liebes Christkind!

Da ich arm und einsam bin, schicke mir bitte 100 DM.“

Diesen Brief steckte er in einen Umschlag, adressierte ihn „An das liebe Christkind“ und warf ihn in den nächsten Briefkasten. Das Schreiben landet bei dem Leiter einer großen Postanstalt, der unter den Postbeamten schnell eine Geldsammlung für

Betrieb	November 1957		November 1956	
	Betriebsunfälle	Wege- u. Sportunfälle	Betriebsunfälle	Wege- u. Sportunfälle
1. Hochofenbetrieb	15	—	6 (1 f)	—
2. Thomasstahlwerk	6	—	6	—
3. SM-Stahlwerke	12	—	6	—
4. Block- und Profil-Walzwerke	9	1	5	1
5. Zurichtung	11	1	9	3
6. Breitband-Walzwerk	9	2	2	1
7. Maschinen-Abteilung	17	3	13	3
8. Elektro-Abteilung	9	3	5	1
9. Werkstätten für Bergbau- u. Hüttenbedarf	—	1	4	2 (1 f)
10. Stahlbau/Neubauabteilung	—	—	3	—
11. Bauabteilung	1	—	3	—
12. Thomasschlackenmühle	1	—	1	—
13. ff. Steinfabrik	—	—	2	—
14. Ausbildungsweisen	2	—	2	—
15. Verschiedene Betriebe	10	1	5	3
	102	12	72	14

den armen Mann durchführte. DM 70,— waren gespendet worden. Dieser Betrag wurde durch eine Postanweisung dem Mann zugesandt; als Absender stand natürlich darauf: „Vom Christkind.“



Wenn wir hier bloß wieder lebend herauskommen, Du Dussel!

Wie mag der Leiter der Post gestaunt haben, als ihm einige Tage später ein zweiter Brief des Mannes vorgelegt wurde:

„Liebes Christkind!

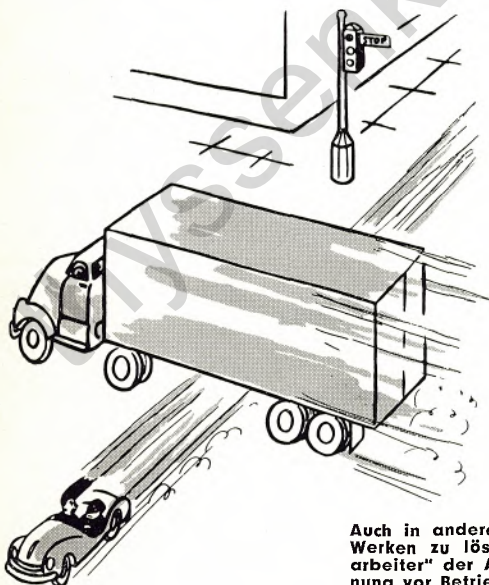
Wenn Du mir noch mal Geld schickst, dann bloß nicht mehr durch die Post, denn die hat mich um 30,— DM betuppt!“

So geht's, wenn man solchen Leuten helfen will; sie sind und bleiben verärgert.

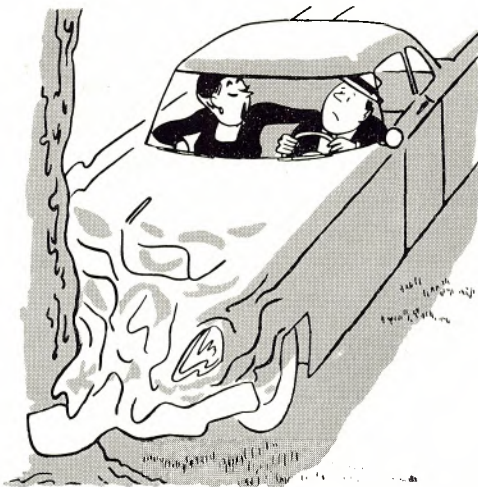
Das erleben wir im Sicherheitsdienst nun Tag für Tag. Wir wollen jeden vor einem Unfall bewahren, wir möchten ihn seiner Familie erhalten, Not und Leid abwenden, wir wollen jedem helfen, aber diese ewig Unzufriedenen lassen das nicht gelten und sind verärgert. Und gerade dieser mißmutige Ton, der dann auch in die Familie übertragen wird und dort herrscht, ist oft die Ursache für einen Unfall.

Wiederum geht ein arbeitsreiches Jahr zu Ende. Nur wenige Tage trennen uns noch von dem Fest der Liebe und des Friedens. Und in dieser Vorweihnachtszeit gedenke ich gerne all der lieben Men-

Mensch Willi, das war aber mal wieder knapp!



Prima Wagen hast'e, Emil, alles dran — bloß kein Verstand



Das brauchst Du jetzt nicht mehr, Archibald . . .



Auch in anderen Ländern ist der Kampf gegen die Betriebsunfälle eines der wichtigen Probleme, die von den Werken zu lösen sind. Die Bilder dieser Seite, Illustrationen aus dem „Armco-operator“, dem „Armco-Mitarbeiter“ der Armco Steel Corporation in Middletown (Ohio), sind Beispiele für die amerikanische Form der Warnung vor Betriebs- und Verkehrsunfällen. Auch uns können diese Hinweise etwas sagen.

schen, mit denen ich in dem zu Ende gehenden Jahre Freude und Sorge gemeinsam erlebt und getragen habe. Das Jahr 1957 war nicht sorgloser als das vorausgegangene, aber trotz all der Sorgen brachte es auch gemeinsame Freuden. Wir alle sind dankbar und betrachten es als unser schönstes Geschenk, daß der Aufbau des Hochofens 4 ausgeführt wurde, ohne daß Menschen ernstlich zu Schaden oder gar um ihr Leben kamen. Es muß das stolze Ziel eines Jeden sein, einen Bau nicht nur zum festgesetzten Termin, sondern vor allem ohne Unfälle zu erstellen. Vor der Rekordzeit muß immer die Sicherheit stehen. Gesundheit ist das größte Gut auf Erden.

Diese alte Lebensweisheit sollte allen Menschen eine eindringliche Mahnung sein, ihre und ihrer Mitarbeiter Gesundheit zu achten und nicht aus Gewinnsucht oder Gewissenlosigkeit, aus Leichtsinns oder Übermut zu gefährden. Was bei flüchtiger Betrachtung der Unfallzahlen oder -berichte oft nicht erkannt wird, sind die körperlichen und seelischen Leiden der Verstümmelten und der Krüppel, der Siechen und Blinden, der Witwen und Waisen, die auf die Verletzung dieses menschlichen Gebotes zurückzuführen sind.



Es ist mir ein inneres Bedürfnis den Verantwortlichen in Betrieben und Abteilungen für das vertrauensvolle Zusammenwirken in diesem arbeitsreichen Jahr Dank zu sagen. Es ist mir auch ein besonderes Anliegen, den ehrenamtlich eingesetzten Unfallobleuten in allen Betrieben, den Erste-Hilfe-Leuten und den Heilgehilfen und nicht zuletzt den Angehörigen aller Belegschaftsmitglieder, die uns im Kampf gegen die Unfälle unterstützt haben, für ihre Hilfe herzlich zu danken und ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr zu wünschen.

Mögen die Weihnachtsglocken in diesem Jahr allen Menschen auf Erden hörbarer und eindringlicher den Frieden auf Erden verkünden. Uns allen aber schenke das neue Jahr Gesundheit, Mut und Erfolg in unserem guten Streben. Walter Frink

Mieterfest im Röttgersbach

106 Werksangehörige konnten bisher im Röttgersbach eine neue Wohnung erhalten; weitere 110 werden im nächsten Jahr folgen. Zum ersten Mieterfest hatten sich etwa zweihundert Personen der jungen Mietergemeinschaft am 19. November im Schützenhaus Klapheck eingefunden. Vorsitzender Karlheinz Neises konnte Prokurist Dr. Isselhorst, Betriebsratsmitglied Radtke sowie den Architekten Neumann von der Rheinischen Wohnstätten AG. begrüßen.

Dr. Isselhorst wußte den Mietern der neuen Siedlung recht eindringlich nahezubringen, welche schwierigen Aufgaben die Hütte beim Wohnungsbau in den vergangenen Jahren bewältigen mußte. Heute vergesse man nur zu leicht die Zeit, in der die meisten von uns in kriegsbeschädigten Wohnungen leben mußten. Die Wohnungsfrage bleibe auch weiterhin ein sehr ernstes Problem, das die Werksleitung mit allem Nachdruck zu lösen versuche. Die Rheinische Wohnstätten AG., die der Hütte bisher schon zur Seite gestanden habe, werde auch in Zukunft dabei mithelfen. Ihr gebühre dafür der Dank. Als Vertreter dieser Gesellschaft überbrachte Architekt Neumann



**ROT
GELB
GRÜN**

Wie oft blinken Tag für Tag diese Farbsignale vor uns auf — ROT — GELB — GRÜN. Diese drei übereinander stehenden Lichtzeichen sind keine Leuchtreklame für Farben, kein besonderer Effekt der Geschäftswerbung — es sind ganz normale Verkehrszeichen, an die sich auf der Straße alle halten müssen.

Der Kraftfahrer weiß: Beachtet er die Zeichen nicht, fährt er weiter bei ROT, das ihn anzuhalten und den Gegenverkehr vorbeizulassen auffordert, dann bummst es im nächsten Augenblick. Für den entstandenen Schaden an Gut und Leben aber muß er aufkommen.

Auch auf unserem Werksgelände stehen solche Verkehrszeichen an besonders gefährlichen Stellen.

So viel Spaß es auch macht, an einer vor der Ampel wartenden Kolonne vorbeizufahren, so folgens schwer kann eine solche verkehrswidrige Handlung sein.

- Jeder ist hier sein eigener Verkehrsschutzmann!
- Jeder selbst bestimmt, ob er am Leben bleibt!
- Jeder einzelne hat es in der Hand, ob Frau und Kinder den Mann und Vater gesund behalten!

Im Straßenverkehr hält sich jeder an die Verkehrsregeln, damit niemand zu Schaden kommt. Hier nimmt einer auf den anderen Rücksicht. Auch im Zusammenleben der Menschen untereinander bestehen solche Spielregeln. Soll die Gemeinschaft zum Wohle aller gedeihen, muß jeder auch diese Regeln beachten — draußen und im Betrieb.

DENK' DARAN — NIMM RÜCKSICHT AUF DEN NÄCHSTEN!

für die Betriebsvertretung — allen Mietern herzliche Grüße.

Arbeitsdirektor Meyer, der das Mieterfest im Verlauf des Abends besuchte, wünschte allen Bewohnern der Schlachthofstraße in den neuen Häusern, die ihnen hier zur Verfügung stehen, viel Glück und ein friedliches Zusammenleben. Wie schon vor den neuen Eigenheimbesitzern an der Eickelkampstraße unterstrich er auch hier, wie schwierig es sei und welche Mühe es noch kosten werde, vor allem den vielen neuen Mit-

arbeitern unserer Hütte eine würdige Wohnung zu geben.

Der Abend war durch eine Reihe schöner Darbietungen umrahmt. A und O dürften die musikalischen Genüsse von Josef Bujok und seinen Mannen gewesen sein, die erneut mit ihrem hohen Können glänzten. Heinz Drees stellte sich auch in diesen Kreis mit seinem beachtenswerten Baß als passionierter Sänger vor, während die Conference von Adalbert Engelhard mit seinem kernigen Humor wahre Lachsalven auslöste.

Viele Wege führen zur Hütte

Wo wohnen unsere Mitarbeiter?

Haben Sie schon einmal darüber nachgedacht, wie lang die Wege sind, die manche Werksangehörigen täglich zwischen Wohnung und Arbeitsplatz bewältigen müssen? Zum Schichtwechsel und bei Büroschluß kann man es nicht einmal vermuten, wenn man den Menschenstrom sieht, der dann wie ein großer Schwarm die belebten Straßen bevölkert und sich schnell in alle Himmelsrichtungen verläuft.

Wer in Bruckhausen selbst, sozusagen unter den Hochöfen und Konvertern der Hütte oder im Schatten des Gasometers zu Hause ist, hat es nicht allzu weit. Und auch die Mitarbeiter in Hamborn und Marxloh sowie in Beeck können nach einem „Katzensprung“ den Staub der Arbeitsstelle von ihren Schuhen schütteln und in die Pantoffeln schlüpfen. Sie stellen die Masse unserer Mitarbeiter dar.

Der tägliche Lebensrhythmus vieler weiter entfernt wohnender Werksangehöriger ist jedoch wesentlich anders. Wer seine Wohnung in Ruhrort oder südlich der Ruhr hat, muß schon einen ganz schönen Anmarschweg hinter sich bringen. Aber 21 Prozent aller Belegschaftsmitglieder der ATH wohnen noch jenseits der Stadtgrenzen von Duisburg und Hamborn.

Nicht zuletzt ist das auch ein Zeichen unserer Zeit. Denn in bestimmten Berufen gibt es zwar für Tausende von Menschen Arbeitsmöglichkeiten in der Großindustrie der Städte, aber keine Wohnung unmittelbar in der Nähe der Arbeitsstelle, weil entweder im Kriege die Häuser zerstört wurden, oder weil die neuen Wohngebiete erfreulicherweise die Nähe der Werke meiden und an den der Gesundheit zuträglicheren Stadtrand ins Grüne wandern.

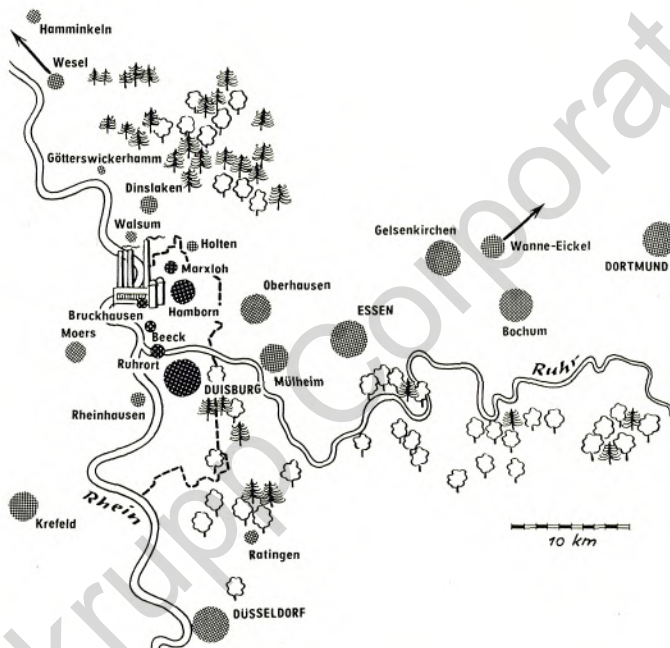
Mit Straßenbahn und Motorrad

Über Ruhrort und den Duisburger Süden ergießt sich jeden Werktag ein ziemlich starker Menschenstrom Richtung Tor 1. Ein erheblicher Teil dieser Mitarbeiter kommt von der anderen Rheinseite. Zu ihnen gehört z. B. ein Angehöriger unserer Graphischen Anstalt, der mit seinem Motorroller von Krefeld täglich 30 Kilometer bis zum Bahnhof Hamborn zurücklegen muß. Für persönliche Dinge bleibt

ihm da an den gewöhnlichen Werktagen nicht mehr viel Zeit übrig.

Ähnlich geht es auch zwei Technikern, die in Rheinhausen wohnen. Der eine fährt mit dem Motorrad, aber auch der andere benötigt mit der Straßenbahn kaum mehr Zeit, um zur Hütte zu gelangen.

Es ist eine eigenartige Erscheinung trotz des Wandels der Zeit, wenn die „Alten“ unserer Belegschaft, vor allem die Pensionäre, uns in diesem Zusammenhang daran erinnern, daß sie in früheren Jahren ganz selbstverständlich erhebliche Strecken zur Hütte zurücklegen mußten — damals aber überwiegend auf Schusters Rappen. Dies gilt vor allem für die Zeit vor und kurz nach der Jahrhundertwende, in der Mitarbeiter oft sogar von Holten her zu Fuß kamen, bevor es eine Straßenbahn-



Verbindung gab. Nur haben sich die Zeiten heute insofern geändert, als bei den größeren Entfernungen neben dem treuen „Stahlroß“ entsprechend der jetzigen Verkehrsentwicklung Moped, Motorrad und Auto Helfer in der Not sind.

Von Wesel bis Wanne-Eickel

Wenn man auf einer Landkarte die nähere Umgebung unserer Hütte betrachtet, so ist es nicht verwunderlich, daß auch aus Richtung Wesel eine nicht geringe Zahl von Werksangehörigen kommt und das Straßenbild dieser Strecke belebt. Als Beispiel seien hier ein Vater und sein Sohn erwähnt, die täglich aus Blumenkamp in der Gemeinde Hamminkeln ihren Weg zu unserer Blechbearbeitungswerkstatt finden. Hier wurde der Zwang des langen Anmarschweges zur Tugend, die sogar das Finanzamt — wie auch in anderen Fällen — noch durch einen Freibetrag auf der Steuerkarte belohnt: Vater und Sohn legen nun diese



Strecke gemeinsam in ihrem eigenen Auto zurück. Immerhin sind es auch hier über 30 Kilometer; aber unsere Mitarbeiter möchten Blumenkamp auf dem Lande nicht gegen eine Stadtwohnung tauschen. Auch Hüttenleute aus Götterswickerham sollen nicht unerwähnt bleiben, da dieser Ort — was die öffentlichen Verkehrsmittel anbelangt — nicht gerade günstig liegt. Aber mit dem Moped ist der Weg nach Hamborn schon leichter zu schaffen. Ebenso gehören Städte des zentralen Ruhrgebiets wie Mülheim, Essen und Dortmund zum Ausgangspunkt der täglichen „Sternfahrt“ zahlreicher Werksangehöriger. So nahe auch Essen liegt — es ist doch eine Eisenbahnfahrt mit Hindernissen, ob sie nun über Oberhausen oder Duisburg-Hbf. mit oft verpaßten Anschlüssen führt. Davon wissen manche Mitarbeiter in der Verwaltung und den Betrieben, so etwa ein Schlosser im Warmbandwerk, ein trauriges Lied zu singen; besonders in den Fällen, wenn sie im Schichtbetrieb arbeiten müssen.

Eine große Kette von Städte-Namen würde sich ergeben, wollte man alle aufführen, in denen Mitarbeiter unserer Hütte wohnen. Homberg und Düsseldorf, Moers und vor allem Oberhausen wären selbstverständlich dabei. Aber auch Wanne-Eickel würde darin seinen Platz finden.

Jeder fünfte unserer Werksangehörigen wohnt so außerhalb des unmittelbaren Raumes von Duisburg und Hamborn. Aber auch hier benötigen unsere Hüttenleute zu einem großen Teil nicht zu unterschätzende Anmarschzeiten. Immerhin wohnen in der Eickelkamp-Siedlung und am Röttgersbach bereits über 300 Familien. Nicht vergessen seien auch die 250 Mitarbeiter der Montan- und Stahlarbeiter-Siedlung in Walsum.

Was diesen täglichen „Sternfahrten“ von über 10 000 Mitarbeitern ihren großen Inhalt gibt, ist dies: In Hamborn erwerben sie für sich und ihre Familie ihr tägliches Brot. Hier haben sie ihren sicheren Arbeitsplatz. Und mit der Hütte fühlen sich Tausende seit vielen Jahren und Jahrzehnten eng verbunden. Das läßt sie den Weg verschmerzen und — vor allem bei einer Wohnung draußen im Grünen — gerne auf sich nehmen. Die verkürzte Arbeitszeit gibt ihnen überdies ja heute mehr als früher die Möglichkeit, ihren persönlichen Neigungen in der verlängerten Freizeit nachzugehen.



50 Jahre bei der ATH

JOHANN GREWE

Fahrmeister Kraftfahrbetrieb
28. November

Auf eine erlebnisreiche Berufstätigkeit kann der heute 64jährige Johann Grewe zurück-schauen. Gerade 14 Jahre alt, kam Grewe zur Hütte nach Bruckhausen. Es war die Zeit, da der Kutscher Schaumann noch die Pferdekarre lenkte. Grewe wurde 1893 in Gelsenkirchen geboren. Schon sehr früh war er mit Pferden in Berührung gekommen. Vater und Großvater waren Stallmeister. So paßte es ganz zu Johann Grewe, daß er bei der Gewerkschaft Deutscher Kaiser schon in jungen Jahren als Kutscher seinen Beruf fand. Knapp drei Jahre später machte Grewe seinen Führerschein für Autos, was für die rege Art dieses Mannes spricht. Bei seiner ersten Autofahrt fuhr er einen Verletzten von Tor 6 ins Krankenhaus. Damals war er der Benjamin unter den Kraftfahrern. Heute ist er als Fahrmeister der Senior, seit 1923 mit der Tochter eines ehemaligen Kollegen verheiratet. Obwohl nun schon Opa, fühlt er sich noch nicht als solcher. Seine lebendige Art und gute Gesundheit sind sein bester Besitz, dessen Wertes er sich sehr bewußt ist.

25 Jahre im Dienst

Dr. Wolfgang Homberg, am 1. Dezember

Josef Ceglarek, Betonwarenfabrik, am 12. Dezember

Wilhelm Schroer, Elektrobetrieb Hochofen, am 16. Dezember

Wilhelm Blokesch, Maschinenbetrieb Sinter-anlage, am 21. Dezember

80 Jahre alt wurden

Paul Lubing, Hattrop/Soest, am 2. Dezember

Paul Schulz, Dbg.-Hamborn, Roonstraße 61, am 3. Dezember

Jakob Töller, Dbg.-Hamborn, Eickelkamp 151, am 7. Dezember

Salomea Gozdowicz, Dbg.-Hamborn, Marien-straße 33



Hermann ZIEGLER, Schichtführer
Stoffwirtschaft — 8. Dezember



Wilhelm TEEVEN, Rollgangfahrer
Walzwerk I — 11. Dezember

40 Jahre im Dienst

Goldene Hochzeit feiern

20. Dezember: Eheleute **Friedrich Kersting**, Dbg.-Hamborn, Ottostraße 50

Die Ehe schlossen

Herbert Hemmers, Elektrobetrieb I, mit Maria Hellemanns, am 24. August

Alfred Leiperts, Maschinenbetrieb II, mit Elisa-beth Bey, am 15. Oktober

Hans Palka, Kokerei August Thyssen, mit Herta Rewitz, am 19. Oktober

Rolf Schönhof, Magazin-Verwaltung, mit Juliana Malicki, am 30. Oktober

Johannes Warneke, Abnahme, mit Eveline Vozen, am 31. Oktober

Egon Kaspar, Kostenabteilung, mit Doris Bauer, am 31. Oktober

Karlheinz Walzl, Thomaswerk, mit Brigitte Hein-lein, am 31. Oktober

Dieter Becker, Zurichtung V, mit Christel Kolasie-wicz, am 31. Oktober

Heinz Wolf, Hochofen-Werkstatt, mit Erika Chucholl, am 31. Oktober

Ilse Lörmann, Werksküche, mit Alfred Baum-gärtl, am 6. November

Werner Reza, Kraftanlagen, mit Christel Tuttas, am 7. November

Franz Fanta, Mechanische Hauptwerkstatt, mit Frieda Blöchle, am 8. November

Norbert Cizerle, Warmbandwerk, mit Edeltraud Rittau, am 8. November

Alois Roggenbuck, Elektrobetrieb I, mit Elfriede Völcker, am 8. November

Bernhard Hunold, Thomaswerk, mit Katharina Opfermann, am 8. November

Günter Arndt, Stoffwirtschaft, mit Renate Nolle, am 9. November

Wilhelm Lange, Warmbandwerk, mit Ingeborg Torunski, am 14. November

Manfred Dura, Bergbau- und Hüttenbedarf, mit Gisela Hackstein, am 15. November

Paul Noffke, Bauabteilung, mit Edith Lahm, am 15. November

Erich Neumann, Kraftanlagen, mit Christine Helck, am 15. November

Hansfried Wiltzer, Kaltbandwerk, mit Regina Günther, am 16. November



Peter KRAEMER, Betriebsleiter
Betriebswirtschaft — 28. Dezember

Karl Hawner, Hochofen, mit Charlotte Marx, am 16. November

Werner Wolski, Bauabteilung, mit Agnes Rohde, am 21. November

Nachwuchs kam an

Gerhard Hoch, Kokerei August Thyssen Gabriele am 16. Oktober

Karlheinz Wiesner, Kokerei August Thyssen Silvia am 22. Oktober

Friedrich Eiser, Elektrobetrieb I Friedrich am 31. Oktober

Werner Brestrich, Thomaswerk Peter am 1. November

Gerhard Wigge, Zurichtung Monika und Gerti am 2. November

Manfred Gläser, Chemisches Hauptlabor Beate am 3. November

Anneliese Simon, Werksküche Günter am 4. November

Siegfried Rathmann, Martinwerk II
Hildegard am 5. November

Helmut Spickermann, Stoffwirtschaft
Anneliese am 5. November

Horst Dahlke, Thomaswerk
Sigrid am 5. November

Guido Oberländer, Hochofen
Jürgen am 7. November

Heinz-Dieter Sporenberg, Walzwerk I
Ralf am 7. November

Hermann Scholle, Mechanische Hauptwerkstatt
Christiane am 8. November

Manfred Ullmann, Mechanische Hauptwerkstatt
Marion am 8. November

Bernhard Essing, Elektrobetrieb Hochofen
Birgit am 9. November

Heinrich Linke, Bergbau- und Hüttenbedarf
Elisabeth am 9. November

Ernst Fischer, Kokerei August Thyssen
Erika am 10. November

Franz Hansl, Warmbandwerk
Jutta am 10. November

Rudi Busse, Hochofen
Monika am 10. November

Wilfried Hoffmeister, Walzwerk I
Petra am 13. November

Hans Schönnagel, Maschinenbetrieb I
Ellen am 15. November

Kurt Gretzki, Thomaswerk
Uwe am 16. November

Werner Szynalski, Steinfabrik
Wolfgang am 16. November

Erwin Pirlich, Maschinenbetrieb Hochofen
Renate am 16. November

Heinz Czichon, Stoffwirtschaft
Gabriele am 18. November

Karl-Heinz Schlosser, Maschinenbetrieb II
Frank am 21. November

Karlheinz Schulte, Kraftanlagen
Jürgen am 21. November

Karl Woywod, Zurichtung
Angelore am 21. November

Joseph Paryjas, Elektro-Betrieb I
Norbert am 21. November

Wilhelm Kettler, Betriebswirtschaft
Willi am 22. November

Hans Orzada, Mechanische Hauptwerkstatt
Jürgen am 24. November

Werner Schlusen, Warmbandwerk
Hans-Werner am 25. November

Friedrich Optoh, Maschinenbetrieb I
Detlef am 25. November

Alois Kiedrowski, Elektrobetrieb Stahl- und
Walzwerk, Alois am 25. November

Hans Padberg, Elektrobetrieb I
Monika am 27. November

Wolfgang Scheler, Maschinenbetrieb II
Gabriele am 28. November

Paul Seuter, Thomaswerk
Detlev am 28. November

Karl Kopka, Walzwerk I
Ellen am 29. November

Werner Eckstein, Elektrobetrieb II
Mario am 29. November

Als vor 30 Jahren die große Welle kam

Erinnerungen an bange Hochwasser-Tage für die ATH und Alsum

Die Veränderungen, die sich in Alsum vollziehen oder in Aussicht stehen, die umfangreichen Aufschüttungen und Bodenerhöhungen vom Alsumer Damm zur Thyssenhütte hin wecken Erinnerungen an die Zeit, zu der es den Alsumer Hochwasserdeich noch nicht gab.

Wie notwendig der Alsumer Deich ist, hat er zuletzt vor drei Jahren bewiesen, als der Rhein um die Januar-Mitte 1955 bedrohlich anstieg und auch die Hütte alle Mittel zur Abwehr des Hochwassers einsetzen mußte. Doch diese Hochflut brachte sie nicht in die gleiche Gefahr wie die große Welle, die sich um die Jahreswende 1927/28 heranwühlte und Alsum ebenso wie die Thyssenhütte tagelang in höchsten Alarmzustand versetzte.

Schutzwall für Matena-Straße

In den ersten Januar-Tagen 1928 stieg die Flut unablässig. Wenn Wind aufkam, peitschten die Wellen über die Ufermauer an der Schutzstraße. In den Alsumer Häusern schleppte man besorgt den Hausrat in die oberen Stockwerke und auf die Dachböden. Die drohende Gefahr zwang dazu, die Unterführungen an der zum alten Werkshafen führenden Werkseisenbahn und an der Hafenbahn Schweglern durch Bohlenwände zu sperren. An der städtischen Werftanlage wurden die Lagerhallen geräumt. Die Lastkraftwagen fuhren bereits bis an die Achsen durch Wasser.

Für die Bewohner der alten, kleinen Häuschen zwischen Werft und Abwasserkanal der Thyssenhütte wurden aus den Dachgeschossen heraus Notstege zum Damm der Werftstraße angelegt. Der Matena-Tunnel mußte durch einen hohen starken Erdwall gesichert werden. An beiden Seiten wurden Holztreppe bis zur Dammhöhe errichtet, damit die Alsumer eine Fußverbindung nach Bruckhausen hatten.

Sandsäcke verstärken Uferstraße

Es waren bange Tage in jenem Januar vor 30 Jahren, der den Älteren noch in guter Erinnerung ist. Die Werksleitung der Hütte setzte zahlreiche Arbeitskräfte für die Abwehr der Gefahr ein. Die Mauerkrone an der Uferstraße wurde mit Sandsäcken gepackt und durch Betonauf-

sätze erhöht. Mit größter Sorge wurde das Aufkommen von Westwind befürchtet, der die Hochwassermassen nach Alsum und weit in das Hüttengelände hineingetrieben hätte. Aber man konnte aufatmen; denn der Winddruck aus dem Westen blieb glücklicherweise aus. Die Hochflut kam schließlich zum Stehen. Im Hafen Schweglern standen alle Lagerplätze unter Wasser, die Arbeit mußte ruhen.

Auf weiten Flächen war Alsum überschwemmt und nicht geringer Schaden angerichtet. Tag und Nacht mußte Hochwasser-Warndienst unterhalten werden. Am 14. Januar 1928 endlich begann sich die bedrohliche Situation zu ändern: Das Wasser sank und der Strom kehrte in die Normalgrenzen seines Bettes zurück. Diese Hochflut vor drei Jahrzehnten war der Anlaß dazu, daß der neue Hochwasserdeich in Alsum errichtet wurde.

Wenn nun durch die Aufschüttungen das zur Hütte hin gelagerte Gelände beträchtlich erhöht wird und gewissermaßen an die Höhe des Deiches und des Hüttengeländes heranwächst, bedeutet das auch eine erhebliche Verstärkung des Hochwasserschutzes. Eine so besorgniserregende Situation wie in den Januar-Tagen 1928 kann sich so leicht nicht wiederholen.

Auf Deichhöhe angeschüttet

Kippwagen auf Kippwagen rollen seit Monaten hier an und entleeren ihre Fracht. Der tiefelegene, mit wucherndem Strauchwerk bewachsene Grund schwindet und schrumpft Schritt für Schritt. Zwischen Uferstraße, Alsumer Straße und dem Weg „Am Brauershof“ hat das neue Geländeniveau teilweise schon die Dammhöhe erreicht.

Während die Aufschüttungen wachsen, drängt sich dem Auge der Eindruck auf, als komme der Deich der Hütte und sie ihm entgegen. In der Tat vollzieht sich ja auch dieser interessante Vorgang. In Deichhöhe rückt die Thyssenhütte auf den Strom zu, und die Hafenanlagen von Schweglern liegen nun talwärts. Wie verloren stehen die Einzelhäuser am Rande von Alsum. Eine Landschaft verändert völlig ihr Gesicht. Hundertausende Kubikmeter Aufschüttung heben sie auf eine neue Ebene und stärken dem Deich gewissermaßen bis nach Bruckhausen hin den Rücken.

Deich und Alsumer Rheinufer werden noch lange wie seit eh und je das Ziel vieler Spaziergänger bleiben. Im Sommer, wenn der Strom Niedrigwasser führt, scheint das linksrheinische Ufer greifbar nahe zu liegen. Mit der Fähre zwischen Alsum und Baerl ist es ja sozusagen auch nur ein Katzensprung nach drüben zu vielbesuchten Zielen. Allerdings scheinen sie, und das mag an der stetig zunehmenden Motorisierung vor allem der Jüngeren liegen, nicht mehr einen so starken Reiz auszuüben wie in früheren Jahren. 1937 zum Beispiel beförderte die Fähre mit zwei Motorbooten im Sommerhalbjahr noch rund 16 000 Personen. Heute gibt es so viele Fahrgäste nicht mehr, wenn auch die alte Liebe zum Rheinufer bei vielen nicht nachgelassen hat . . . el.

UNSERE TOTEN

ZANDER, Franz	Pensionär (Lagerarbeiter, Zurichtung)	13. Oktober
LINKE, Erwin	Einsetzer, Kaltbandwerk	26. Oktober
FRIESE, Friedrich	Pensionär (2. Steuermann, Walzwerk I)	27. Oktober
SCHENZER, Anton	Vorarbeiter, Warmbandwerk	30. Oktober
WIEBE, Erich	Aufbereiter, Laboratorium	7. November
GASTMANN, Wilhelm	Pensionär (Vorarbeiter, Wärmestelle)	8. November
MACHEIN, Karl	Pensionär (Wachmann, Werkschutz)	21. November
WIRTH, Christian	Pensionär (Magazin-Ausg., Maschinenbetr. I)	21. November
ROELLECKE, Fritz	Pensionär (Fahrmeister, Kraftfahrbetrieb)	26. November

WIR BEWAHREN IHNEN EIN EHRENDES ANDENKEN

RUND UM DEN *Weißdorn*

Als die Autos noch mit Karbidlampen fuhren

Alte Kraftfahrer der ATH erinnern sich

Vielen älteren Belegschaftsmitgliedern sind die Tage noch in lebendiger Erinnerung, an denen Neuerungen ihren Anfang nahmen, die heute zu Selbstverständlichkeiten gehören. Oft, wenn diese Männer zusammensitzen, die ihre Jugend in einer der heutigen Generation längst entrückten Epoche verlebten, erzählen sie mit blanken Augen von jenen Jahren und von der Zeit, da sie als junge Burschen auf der Hütte begannen haben.

Zu diesen Männern, die noch August Thyssen kannten, gehörte auch Fritz Roellecke, den in den letzten Novembertagen ein plötzlicher Tod dahinraffte. Über 45 Jahre war er Kraftfahrer auf der ATH, seit zwei Jahren befand er sich im wohl-



Mit jahrzehntelanger Erfahrung leitet Franz Wierchert den Kraftfahrbetrieb

verdienten Ruhestand. Von Zeit zu Zeit kam er von Homburg, wo er wohnte, nach Homburg und besuchte seine ehemaligen Kollegen. Aus der Fülle der Erinnerungen, die bei Fritz Roellecke bis in die Jahre vor dem ersten Weltkrieg reichten, sind in diesem Beitrag einige besonders interessante, die er vor einigen Wochen der Werkzeitung erzählte, zusammengestellt.

Erste Garage nahe Tor 1

Die Zeit, da Roellecke sein Automobil in der Garage in der Nähe von Tor 1 abstellte, verband ihn eng mit den Fahrern Heinrich Grewe und Wilhelm Wolf. Grewe konnte Ende November auf eine fünfzigjährige Betriebszugehörigkeit zurückblicken, Wolf ist seit über vierzig Jahren im Kraftfahrbetrieb tätig.



Der Beginn des Kraftfahrbetriebes mit den ersten Personenwagen und einem Lieferwagen, der die Aufschrift „Dampfwäscherei Gewerkschaft Deutscher Kaiser“ trägt, vor den Garagen bei Tor 1 im Jahre 1909. Fritz Roellecke (links) mit seinem französischen „Brassier“ und seine damaligen Kollegen, die Gebrüder Graetz, die deutsche „Benz“-Wagen fuhren.

Fritz Roellecke kam als zwanzigjähriger Kraftfahrer von Mülheim nach Bruckhausen. Damals — es war im Jahre 1909 — waren auf der Hütte noch zwei Pferdekutschen in Betrieb. Hier erlebte er nun die Geburtsstunde des Kraftfahrbetriebes.

August Thyssen konnte den Benzinkutschen zunächst keinen Geschmack abgewinnen. Wenn er auch in technischer Hinsicht für seine Betriebe immer wieder eine umfassende Modernisierung durchführen ließ, so blieb er doch selbst zunächst lieber bei der Pferdekutsche. Nicht zum geringsten Teil lag das auch an seinem Sinn für Sparsamkeit. Automobile waren teuer in der Anschaffung, fraßen unheimliche Mengen Benzin; sie kosten erheblich mehr als selbst zwei „Hafermotore“.

Die ersten beiden Personenautos waren deshalb ausschließlich den leitenden Männern der Gewerkschaft Deutscher Kaiser zugeteilt. Nach wie vor ließ sich der alte Herr, wenn er von Bruckhausen wieder nach Mülheim zurückfuhr, vom Kutscher Schaumann mit der Pferdekutsche zum Bahnhof Meiderich bringen, der ihn dort auch immer abholen mußte.

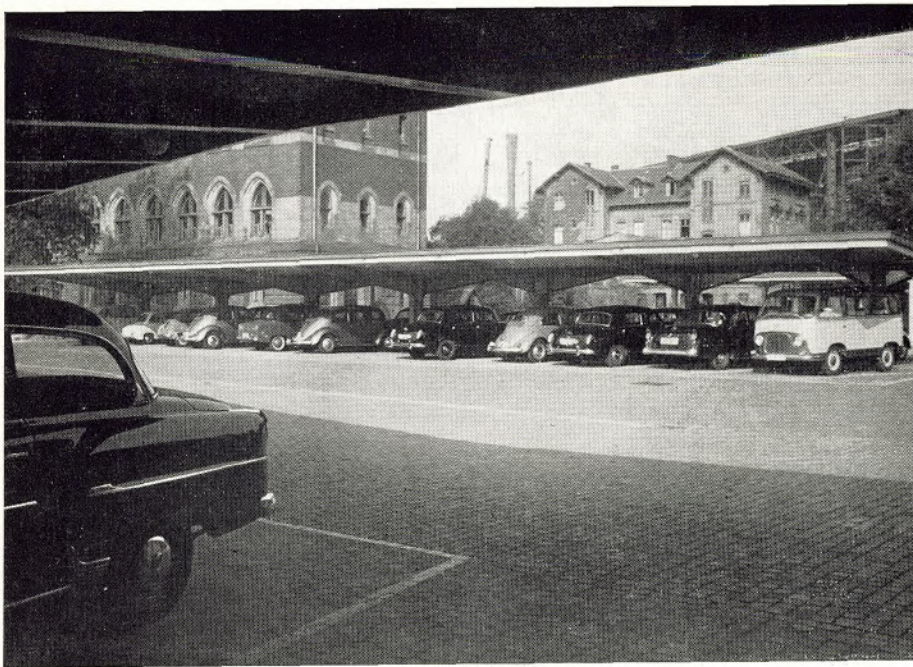
Erst etwa vier Jahre später — es mag 1913 gewesen sein — schien auch August Thyssen das Auto nicht mehr zu verschmähen. Seither mußte Heinrich Grewe ihn jeden Abend zum Bahnhof Styrum fahren. Bei den „Alten“ im Kraftfahrbetrieb kann man sich nicht erinnern, daß August Thyssen jemals den Abendzug, den er haben wollte, verfehlte. Trat einmal eine Verspätung bei der Abfahrt in der Hauptverwaltung ein und fuhr Grewe mit dem Auto ein paar Minuten zu spät am Bahnhof vor — er konnte sicher sein, daß sein Chef den 18-Uhr-Zug noch mitbekam; denn der Bahnhofsvorsteher ließ den Bummelzug erst dann abfahren, wenn August Thyssen im letzten Viertelklasse-Wagen eingestiegen war und ihm zugewinkt hatte.

Viele Stunden für Wagenpflege

Die meisten von uns erinnern sich kaum noch daran, daß vor vierzig und fünfzig Jahren die besten Straßen nur Kopfsteinpflaster hatten und daß diese Straßen mit dem besten Pflaster jener Zeit nicht gerade zahlreich waren. Alles übrige waren

Die Kraftfahrer unserer Hütte (von links) Herbert Wysgol, Josef Wagner, Werner Rydzy, Lothar Poths, Arnold Gradhofer, Johann Grewe und Wilhelm Lanzen in dem neuen Aufenthaltsraum des Kraftfahrbetriebes. Einige fehlen auf diesem Bild; nur selten treffen sie sich hier in dieser Zahl.





Für die Autos der Belegschaftsangehörigen wurde hier, unmittelbar neben dem Gebäude der Hauptverwaltung, ein überdachter Parkplatz geschaffen, der die Gesamtanlage abrundet

bessere Feldwege, sehr schmutzig und staubig.

Für die Männer des Kraftfahrbetriebes war es damals ein hartes Brot, das sie sich mit ihrer Tätigkeit erwerben mußten. Nicht nur, daß die Wagen ihre Tücken hatten — sie erforderten auch erheblich mehr Pflege als heute. Mehrere Stunden am Tag gingen allein drauf, den Wagen zu reinigen. Neben dem groben Schmutz der Straßen galt es, die vielen Messingteile immer wieder auf Hochglanz zu bringen. Es dürften wohl einige Kilo Putzpomade gewesen sein, die in jeder Woche für den notwendigen Glanz der drei ersten Kraftfahrzeuge unserer Hütte sorgen mußten. Sie fuhren damals noch mit Karbidlampen, die ebenfalls täglich neu gefüllt werden mußten.

Die Reifen waren ein Kapitel für sich. Eine Reifenpanne — für jeden Kraftfahrer

kein Vergnügen, wenn auch heute nicht gerade das schlimmste Übel — bedeutete damals für den Kraftfahrer harte Arbeit. Schon der Reifenwechsel war nicht so einfach wie bei den heutigen Autos. Außerdem mußte der Druck in den Reifen wesentlich höher als bei den jetzigen Reifen sein. „Dann zu guter Letzt die Luftpumpe raus und schweißtriefend wieder drauf losgepumpt!“ — sagte uns Roellecke in Erinnerung an manche unangenehme Reifenpanne, von der er auf freier Landstraße überrascht wurde.

Immerhin, die damalige Zeit kannte noch keine Verkehrsschilder, von dem heutigen Schilderwald, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verboten und Geboten ganz zu schweigen.

Von Zeit zu Zeit fuhr Roellecke „große Fahrten“. Meist gingen sie nach Honnef, wo Generaldirektor Franz Dahl ein Haus

Der Kraftfahrbetrieb besitzt alle notwendigen Einrichtungen, so auch eine Wagenwaschanlage

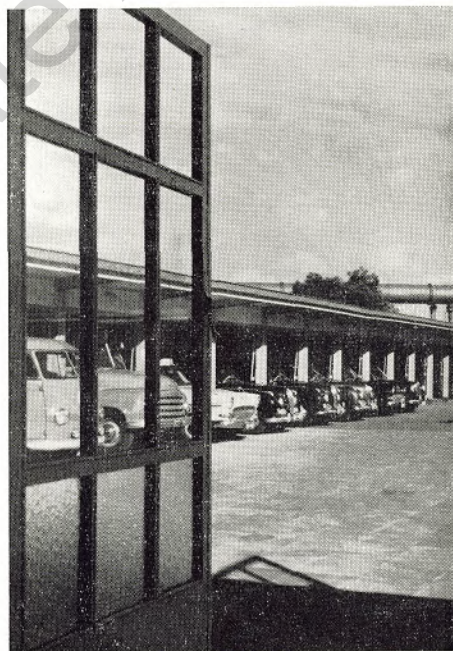


hatte. Um auf dieser Hundertkilometer-Fahrt keinen Aufenthalt durch Reifenpannen zu erleiden, nahm er gleich vier Ersatzreifen mit.

Später konnte man die Qual des Luftpumpens dadurch vermeiden, daß man sich der komprimierten Luft bediente, die seit der Zeit des ersten Weltkrieges in kleinen handlichen Flaschen in den Handel gekommen waren. Es war eine wesentliche Verbesserung gegenüber der Zeit, da man so viele Ersatzreifen mitnehmen mußte, und es gab Fahrer und Insassen das Gefühl einer erhöhten Sicherheit.

In diesen Jahren verschwanden auch die mit Nagelköpfen durchsteppten Decken. Denn die Wirkung, die man angeblich damit erzielen wollte — ein Schleudern des Wagens zu verhindern —, ist in der Regel nie eingetreten. Wenn ein Wagen einmal schleuderte, dann tat er es mit diesen gesteppten Reifen genau so wie mit anderen.

Diese Sorgen um Reifen und Reifenpannen kannte Wilhelm Wolf, als er 1925 zur Hütte kam, nicht mehr. Denn in den Anfängen seiner Tätigkeit als Kraftfahrer fuhr er einen Fünf-Tonnen-Lastwa-



In den Boxen warten neben den Dienstautos auch die Krankenwagen der Hütte

gen, Marke „Energie“, der mit Vollgummi bereift war. Er hatte noch Kettenantrieb, den man heute auf unseren Landstraßen nicht mehr kennt. Statt der Reifenpannen gab es hier öfter Pannen mit dem Kühler. Im Winter konnte es passieren, daß er während der Fahrt einfrohr und das Ungetüm auf freier Landstraße einfach stehenblieb. Und wenn dann weit und breit kein Haus war und der Fahrer sich kein kochendes Wasser besorgen konnte, war die Situation oft bitter. Immerhin, auch in solchen Lagen wußten sich die Fahrer zu helfen.

Der Schutzmann an der Kurbel

Wer heute Auto fahren will, benötigt dazu lediglich den Führerschein. Für Klasse 3, Personenwagen, werden technische Kenntnisse kaum noch gefragt. Die modernen Motoren erfordern praktisch nur die übliche Wartung durch die Werkstätten. In jenen Jahren war das erheblich anders. Wenn man die Dinge rück-

blickend betrachtet, dann muß man jenen Männern, die sich in der Frühzeit der Motorisierung dem Beruf des Kraftfahrers verschrieben haben, hohe Anerkennung zollen.

Der Führerschein mußte genau so wie heute erworben werden. Aber die notwendigen technischen Kenntnisse, wenn man die Prüfung bestehen wollte, waren sehr groß.

Die Geschwindigkeiten waren trotz der schlechten Straßen nicht gering. Die beiden ersten Personenautos unserer Hütte, französische Vierzylinder vom Typ „Brassier“, erreichten ihre Siebzig-Stundenkilometer. Schwere Unfälle aus jener Zeit sind den Kraftfahrern aber nicht bekannt. Das lag nicht nur daran, daß die Straßen etwas leerer waren als heute — jeder, der damals ein Auto fuhr, konnte auch wirklich fahren und kannte seinen Wagen durch und durch.

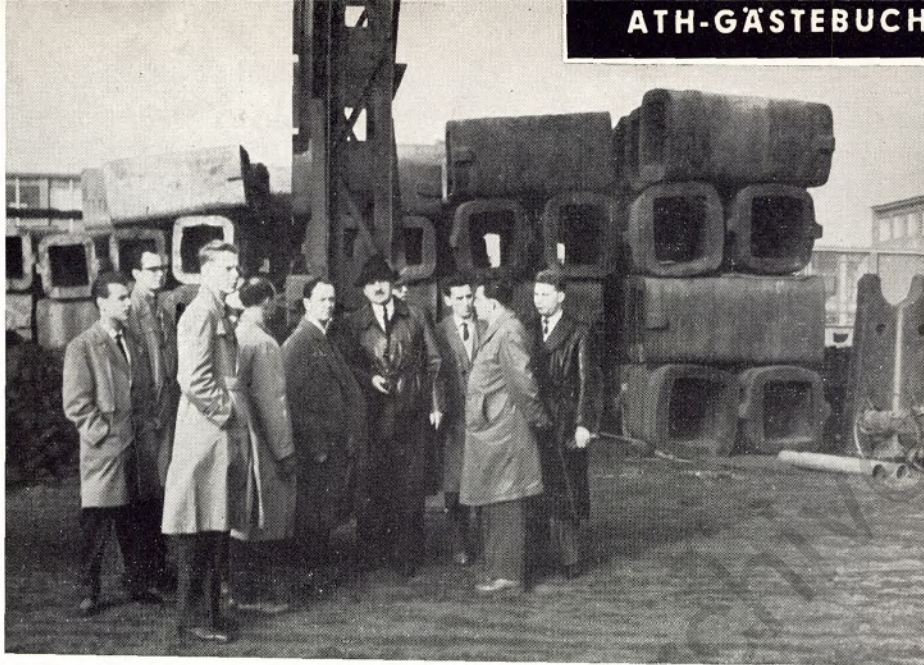
Der Benzinverbrauch bei diesen Vierzylindern war nicht gering. Unsere alten Fahrer erinnern sich, daß er bei etwa zwanzig Liter im Durchschnitt für hundert Kilometer lag. Das ist ungefähr die gleiche Menge, die heute die großen amerikanischen Straßenkreuzer schlucken. Damals mußte der Benzintank entsprechend groß sein. Was kostete damals aber schon Benzin! — Es war ja alles im Vergleich zu heute billiger.

Billig war in jenen Jahren auch das Bier, das man in den Werkskantinen erhielt; ein Halbliter-Krug kostete noch keine 20 Pfennig. In jenen Jahren dachte man sich nichts dabei, zum Frühstück einen zu „heben“; denn damals kannte man noch nicht die heute so gefährlichen „Promille im Blut“. Ja, es soll sogar Schutzleute gegeben haben, die Kraftfahrern — die nach einem kleinen „Auf-tanken“ in der Kneipe ihr Benzinroß besteigen wollten und nicht ganz zurechtkamen — halfen und das Auto ankurbelten. So ändern sich die Zeiten . . .

Kraftfahrbetrieb heute: neunzehn Mann

Bei der alten Gewerkschaft Deutscher Kaiser bestand der Kraftfahrbetrieb aus drei Kraftfahrern und einer Garage am Tor 1. Aber bereits nach dem ersten Weltkrieg mußte für ihn hinter der Hauptverwaltung ein neues Garagenhaus errichtet werden. Denn Jahr um Jahr hatte er sich vergrößert, um mit der Erweiterung des Hüttenbetriebes und der allgemeinen Motorisierung Schritt halten zu können.

Diese Einrichtungen haben dann über drei Jahrzehnte lang — zum Schluß nur noch unvollkommen — ihre Aufgabe erfüllen müssen. Moderne Garagen, wie sie im Vorjahr endlich angeschafft werden konnten, waren eine zwingende Notwendigkeit. Die Anlage ist bei aller Zweckmäßigkeit in der äußeren Form und der inneren Gestaltung ansprechend. Die der Verwaltung dienenden Dienstwagen haben geräumige Boxen. Hier stehen auch die Krankenautos der Hütte. Eine moderne Wagenwaschanlage, die der einer Großtankstelle nicht nachsteht, ist unmittelbar neben der Verwaltung des Kraftfahrbetriebes untergebracht. Neunzehn Kraftfahrer sind heute im Kraftfahrbetrieb tätig, den Franz Wiechert seit fünf Jahren mit Umsicht leitet. Für die Fahrer steht ein netter Aufenthaltsraum zur Verfügung, wenn sie auf ihren Einsatz warten müssen. Vor allem im Winter ist das für die Männer, die tagein und tagaus bei Wind und Wetter auf den Landstraßen unterwegs sind, eine erholsame Pause. gm



Handsetzer, Metteure und Drucker, die jeden Monat bei der Mülheimer Druckereigesellschaft unsere Werkzeugung herstellen, waren nach Hamborn gekommen, um die Betriebe der ATH kennenzulernen. (Wie die Werkzeugung entsteht, zeigt der Bildbericht auf den Seiten 31 bis 33)



Im Anschluß an den diesjährigen Eisenhüttenstag besuchte der Vorsitzende des britischen Iron and Steel Board, Sir Archibald Forbes, und das geschäftsführende Mitglied, Sir Robert M. Shone die August Thyssen-Hütte. In seiner Begleitung befand sich Dr. Vorwerk von der Hohen Behörde in Luxemburg. Auf dem Bild (von links nach rechts) Sir Shone, Dr. Hannesen, Sir Forbes, Dr. Vorwerk und Direktor Dr. Heischkeil. Das Iron and Steel Board koordiniert nach der Reprivatisierung der englischen Stahlindustrie gewisse Befugnisse des Staates mit den Interessen der Stahlindustrie, der Abnehmer und der Gewerkschaften

17 Studentinnen und Studenten aus zahlreichen Ländern der Erde, die als Stipendiaten der Alexander-von-Humboldt-Stiftung an Universitäten der Bundesrepublik studieren, besuchten auf einer Informationsfahrt durch das Ruhrgebiet auch unsere Hütte





Gute Fahrt
ins neue Jahr!