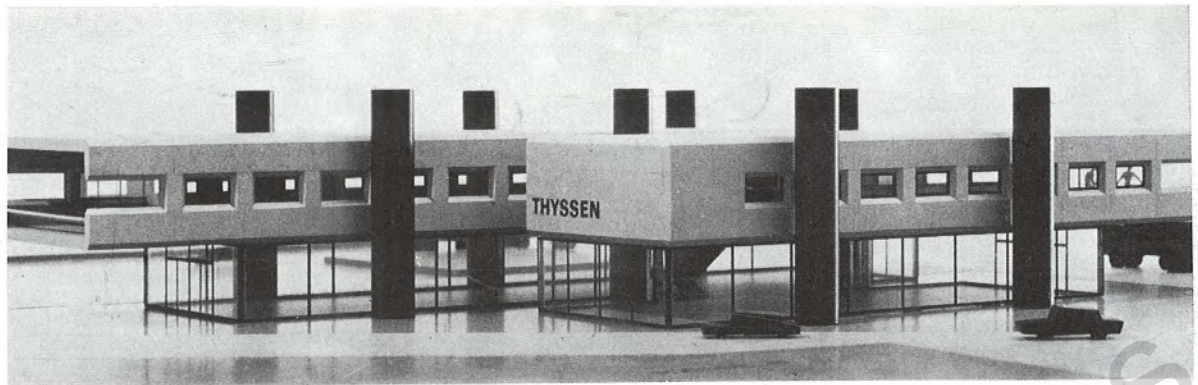






BEI MESSEN im In- und Ausland werden sich die Unternehmen der Thyssen-Gruppe auch im Herbst 1970 beteiligen. So nehmen sie im September an den Internationalen Messen in Brinn und Zagreb teil, im Oktober an der Internationalen Chemie-Ausstellung in Moskau und im November — im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft „Meerestechnik“ — an der „Interocean 70“ in Düsseldorf. Auch bei der Deutschen Industrie-Ausstellung, die im Frühjahr 1971 in Sao Paulo in Brasilien durchgeführt wird, ist die Thyssen-Gruppe vertreten.

1800 NEUE PARKPLÄTZE sollen in den nächsten beiden Jahren rund um das Werk Ruhrort neu angelegt bzw. ausgebaut werden. Die Erweiterung des vorhandenen Parkraumes war dringend erforderlich. Für die nächsten beiden Jahre wird außerdem mit einem Zuwachs an Kraftfahrzeugen von etwa 20 % gerechnet. Der Anfang des Ausbaus in der Nähe des Tores 1 ist bereits gemacht worden. Noch in diesem Jahr soll der Bau neuer Parkflächen in der Nähe des Kraftwerkes Hermann Wenzel an der Ecke Apostel- und Rheinstraße begonnen werden.

FÜNFZIG ELEKTRO-DIESELLOKS einer einzigen Bauserie hat die Siegerländer Lokomotivfabrik Jung an den Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen geliefert. Elf weitere Lokomotiven dieser Bauart sollen innerhalb der nächsten zwölf Monate den Lok-Park der Werksbahn verstärken, der im Hamborn/Ruhrorter Bereich zur Zeit aus insgesamt 111 E-Loks sowie Diesel-Loks mit Elektrohilfsantrieb besteht. Der Lok- und Wagenpark wird sich in den nächsten Jahren vergrößern, um das steigende Verkehrsaufkommen bewältigen zu können.

Herausgeber:

AUGUST THYSSSEN-HÜTTE AKTIENGESELLSCHAFT

4100 Duisburg-Hamborn, Postfach 67

Leiter der Redaktion: Carl Bertram Hommen

Rolf Dahlheim, Ruhrort (Stellvertreter) — Günter Meyer, Hamborn

Zentralredaktion: 4100 Duisburg-Hamborn, Verwaltungsgebäude an der Franz-Lenze-Straße, Fernruf 5 55 21, Hausanschluß 54 52 und 27 66 — Redaktion Werk Ruhrort (Verwaltung II, Zimmer 6): Fernruf 45 41, Hausanschluß 62 34 und 63 83. — Satz und Druck: Mülheimer Druckereigesellschaft mbH, 4330 Mülheim (Ruhr), Eppinghofer Straße 50/52

Bilder: Dahlheim, Gecks, Hommen, Lang, Metzger, Meyer, Scheibel, Steinmetz, Strangfeld, Warne

Der Nachdruck von Nachrichten und Artikeln der Werkzeitung ist, soweit die Redaktion über sie verfügen kann, gerne gestattet. Um Quellenangabe und Übersendung von zwei Belegexemplaren an die Zentralredaktion in Hamborn wird gebeten

TITELBILD: Coiltransport im Werk Beeckerwerth. Im Hintergrund ein Teil des Oxygen-Stahlwerks (Farbaufnahme: Karl Lang)

BILD DER LETZTEN SEITE: Die Thyssenfahne wird auf den neuen Hochofen 6 am Tag der Inbetriebnahme aufgerichtet (Farbaufnahme: Hans-Ulrich Steinmetz)

Neues Thyssen-Messehaus für Hannover

Auf dem Messegelände in Hannover wurde Anfang August mit dem Bau eines neuen Messehauses an der Mittel-Allee für die Thyssen-Gruppe begonnen. Es soll den im Januar ausgebrannten bisherigen Ausstellungspavillon „Haus Thyssenstahl“ ersetzen und

bereits zur Hannover-Messe 1971 seine Pforten öffnen. Das Modellbild zeigt, wie sich das Gebäude im kommenden Jahr zur Eröffnung der Messe den zahlreichen Besuchern präsentieren wird. Siehe hierzu einen ersten Bericht auf der Seite 5.

DEN VIERTEN RANG unter den deutschen Industrie-Unternehmen nimmt die Thyssen-Gruppe ein, wenn man den Umsatz als Bezugsgröße zugrunde legt. Hinter den beiden führenden nordamerikanischen Stahlgesellschaften United Steel Corporation und Bethlehem Steel Corporation sowie der British Steel Corporation ist die Thyssen-Gruppe auch die viertgrößte Stahlgesellschaft der Welt. Unter den fünfhundert größten Unternehmen der westlichen Welt sämtlicher Branchenrichtungen steht die August Thyssen-Hütte auf dem 51. Platz.

ZWEI MILLIONEN TONNEN Roheisen hat das Hochofenwerk der Hüttenwerke Oberhausen AG in den vergangenen drei Jahren an die Stahlwerke der ATH in Bruckhausen und Beeckerwerth, in Ruhrort und zu dem für die ATH arbeitenden Stahlwerk im Werk Thyssen in Mülheim geliefert. Die „Jubiläumstonne“ befand sich in einer birkengeschmückten Torpedofanne, die am 20. Juli zum Oxygen-Stahlwerk in Beeckerwerth gefahren wurde. Über diese enge Zusammenarbeit berichtet die Werkzeitung auf Seite 3 dieser Ausgabe ausführlich.

WIEDERGEWÄHLT zum Vorsitz der Aufsichtsrats wurde Dr. Sohl vom Aufsichtsrat der Gelsenberg AG, Essen. — Dr.-Ing. HERMANN STROMBERG, bisher stellvertretendes Vorstandsmitglied der Westfälischen Union AG, Hamm, wurde zum ordentlichen Vorstandsmitglied bestellt. — WILHELM WRONKA, stellvertretendes Vorstandsmitglied der Rheinisch-Westfälische Wohnstätten AG, Gelsenkirchen, und Generalbevollmächtigter der Westdeutsche Wohnhäuser AG, Essen, vollendete am 1. August 1970 sein 65. Lebensjahr.

DIESES ZIEGELROTE PLAKAT in zahlreichen Betrieben der ATH dient einer umfassenden Aufklärungsaktion des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen zur Verringerung der Schäden an Eisenbahnwagen. Fast zwei Millionen DM betrugen sie im Verlauf eines halben Jahres. In vielen Fällen sind kleine Unachtsamkeiten die Ursachen für erhebliche Schäden. Was man sich beim Gemeinschaftsbetrieb bei dieser notwendigen Aktion hat einfallen lassen, darüber berichtet die Werkzeitung auf der Seite 15 dieser Ausgabe.

Zentralredaktion der Werkzeitung ist umgezogen

Die Zentralredaktion der Werkzeitung in Hamborn hat vorübergehend bis Ende Februar 1971 ihr Redaktionsbüro in das alte Verwaltungsgebäude an der Franz-Lenze-Straße, Zimmer 340 im dritten Stock, verlegen müssen.

Die Telefonnummern sind die gleichen geblieben. Die Redaktion ist also weiterhin unter den bisherigen Telefonanschlüssen 54 52 und 50 02 sowie außerdem unter dem Hausanschluß 27 66 zu erreichen.

Die Redaktion Ruhrort befindet sich wie bisher im Ruhrorter Verwaltungsgebäude 2, Hochparterre, Zimmer 6, Telefon 62 34 und 63 83.

Aus dem Inhalt:

	Seite
Zwei Millionen Tonnen HOAG-Roheisen für die ATH	3
Ein neues Thyssen-Messehaus auf der Hannover-Messe in Bau	5
In den nächsten zwei Jahren entstehen in Ruhrort 1800 neue Parkplätze	6
In einem Jahr ließen 75 Hirsche für die Ruhrorter Belegschaft ihr Leben	9
Markante Höchstleistungen im Ruhrorter Blassstahlwerk	10
432 junge Mitarbeiter bei der ATH	12
Die fünfzigste Elektro-Diesellok einer Bauserie rollte zum Gemeinschaftsbetrieb	13
In sechs Monaten fast zwei Millionen DM Schaden an Eisenbahnwagen	15
Hamborn — Industriestadt mit grüner Lunge	16
„Schneller Gasbehälter“ in Ruhrort fängt Produktionsschwankungen auf	18
Überalterte Walzstraße in Großenbaum wurde stillgelegt	20
Seit achtzig Jahren Stahl aus Hüttenheim und Großenbaum	21
Belegschaftsversammlung in Hüttenheim	23
Stadtbahn soll Verkehrsverhältnisse verbessern	24
Umsichtiges Verhalten wurde belohnt	25
Dr. Lückerrath berichtet: Vierzig Jahre mit der ATH	26

In drei Jahren

Zwei Mill. Tonnen HOAG-Roheisen für die ATH

Für die Stahlwerke der ATH lieferten die Hüttenwerke Oberhausen im Verlauf von drei Jahren zwei Millionen Tonnen Roheisen. Die Jubiläums-Lieferung rollte am Donnerstag, 30. Juli, vom Hochofenwerk in Oberhausen zum Oxygen-Stahlwerk der ATH in Beeckerwerth.

Es war ein kleines festliches Ereignis, in dem die gute und enge Zusammenarbeit zwischen der ATH und der HOAG zum Ausdruck kam. Die Fahrt mit dem birkengrün geschmückten Torpedomischer-Wagen brachte jedoch eine kleine Überraschung. Dreißig Minuten früher als allgemein erwartet erreichte dieser Jubiläums-Transport gegen 10.00 Uhr das Oxygen-Stahlwerk in Beeckerwerth. Lokführer Lohmann von der HOAG, der diese Fahrt zum zweitenmal machte, meinte: „Heute hatten wir überall freie Fahrt und kamen so ohne Aufenthalt bis Beeckerwerth.“ Beladen war der Torpedomischer-Wagen mit 172,4 Tonnen Roheisen, das aus dem Großhochofen A der HOAG stammte. Hierin war die zweimillionste Tonne Roheisen enthalten.

Die ATH bezieht seit 1967 Roh-eisen aus Oberhausen. Zu den Ab-



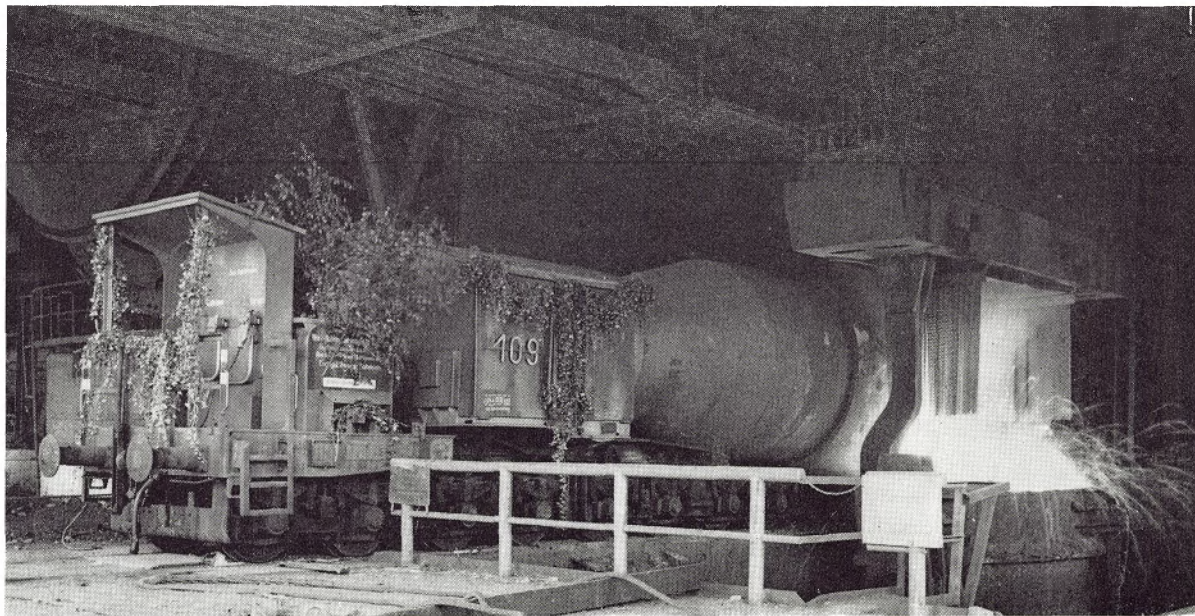
nehmern der Lieferungen gehören die Oxygen-Stahlwerke Bruckhausen, Beeckerwerth und Ruhrort sowie das für die ATH arbeitende SM-Stahlwerk des Werkes Thyssen in Mülheim.

Die Belieferung wird täglich mit etwa zehn Fahrten auf der siebzehn Kilometer langen Strecke abgewickelt. Entsprechend der vorgesehenen Erzeugung melden die Stahlwerke ihren Bedarf der Abteilung Produktionsplanung der Betriebswirtschaft, die einen Monatsplan für die täglich unter der Regie

DIE BILDER:

Mit frischem Grün geschmückt rollt der Torpedomischer-Wagen von Oberhausen nach Beeckerwerth — Mitte: Genau 172,4 Tonnen Roheisen wurden bei der HOAG auf der Waage registriert, dann konnte die Fahrt zum Oxygen-Stahlwerk Beeckerwerth (unten) beginnen





DIE BILDER

zeigen Mitte: „Heute hatten wir überall freie Fahrt und kamen so ohne Aufenthalt bis Beeckerwerth“, meinte HOAG-Lokführer Lohmann — Oben: Oxygen-Stahlwerk Beeckerwerth — Ende eines Jubiläums-Transportes; das Roheisen wird in Pfannen umgefüllt und wenig später im Mischer für die Stahlproduktion bereitgehalten — Unten: Das obligatorische Erinnerungsfoto in Beeckerwerth dürfte zu diesem Ereignis nicht fehlen



der Abt. Zeitwirtschaft/Förderwesen zu befördernden Mengen aufstellt. Auch wenn kurzfristig Roheisen-Mengen umdisponiert werden müssen, erfährt der Lokführer dank der Funkanlage auf seiner Lok rechtzeitig, wohin der Zug umgeleitet werden muß oder wo seine Zugeinheit dann gegebenenfalls geteilt wird, um gleichzeitig zwei Stahlwerke zu beliefern.

Erfreulich ist, daß es bei diesen Roheisen-Transporten bisher kei-

nen Unfall gab. Nicht nur wegen der Verpflichtungen gegenüber der Bundesbahn, sondern zur Überwachung der eigenen Betriebssicherheit werden die offenen Pfannenwagen vom Hochofenwerk Hamborn und die Torpedomischer-Wagen von der Bauabteilung des Werkes Ruhrort laufend kontrolliert. Nach zweihundert Fahrten wird jeder Torpedomischer-Wagen im Kaltzustand einer größeren Inspektion unterzogen.



Finanzlage verschlechtert

Auch die Hamborner Betriebskrankenkasse erhöhte Beitragssätze ab September

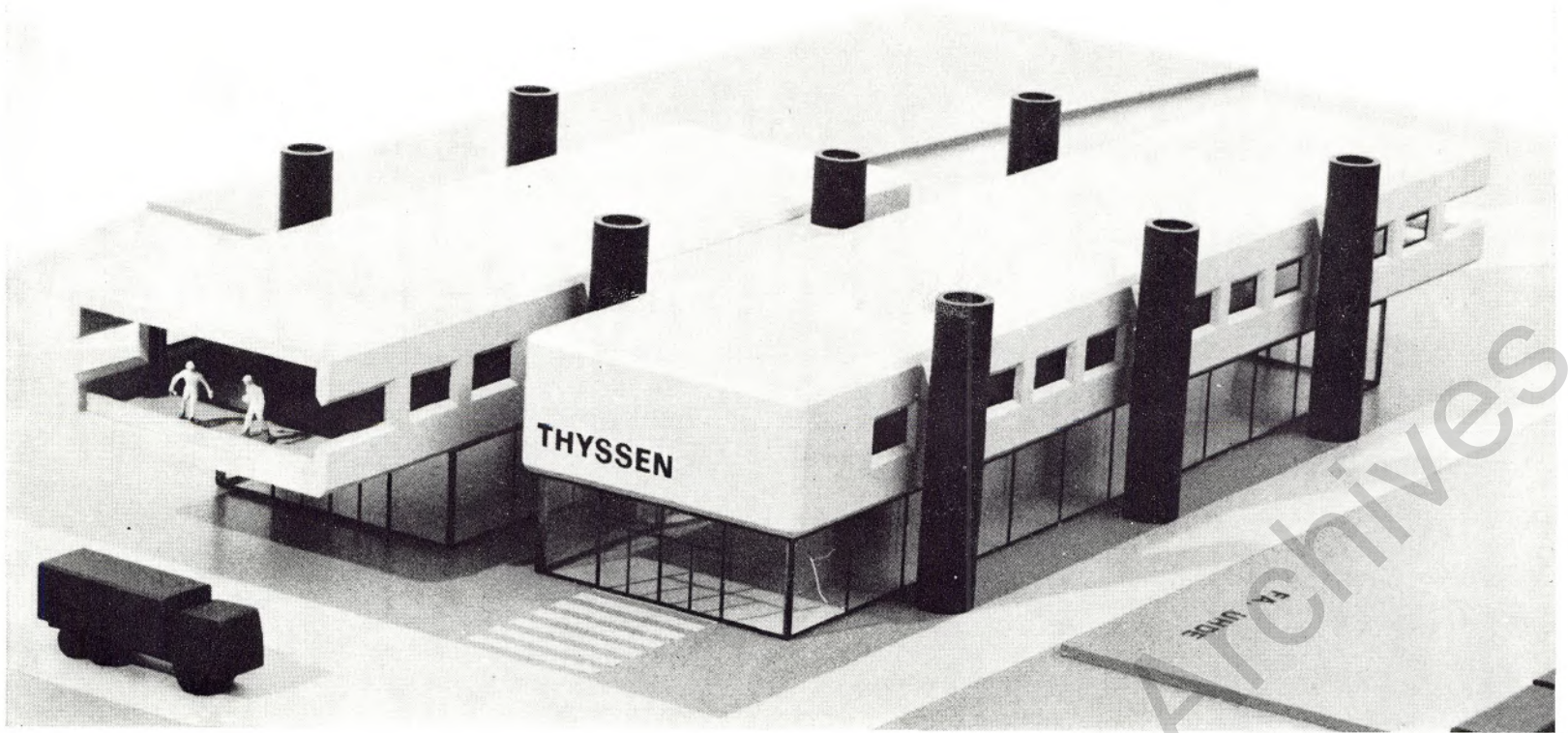
Die weitere Verschlechterung der Finanzlage und die ab 1. September erhöhten Pflegesätze in den Krankenhäusern zwangen Geschäftsführung und Vorstand der Betriebskrankenkasse Hamborn, der Vertreterversammlung eine Erhöhung der Beiträge ab 1. September vorzuschlagen. Einstimmig billigte die Versammlung am 25. August diesen Vorschlag.

Arbeitsdirektor Doese und der Geschäftsführer der Betriebskrankenkasse, Feldmann, schilderten den Mitgliedern der Vertreterversammlung die augenblickliche schlechte finanzielle Lage, die sich in den letzten Monaten gegenüber dem 1. Quartal weiterhin zum Schlechten gewandt hat. Der Vermögensverlust, der in den ersten drei Monaten des Jahres 577 000,— DM erreicht hatte, belief sich am 30. Juni bereits auf 584 000,— DM. Ohne die Ausgleichszahlung von Mannesmann im Zusammenhang mit der Übernahme der Belegschaften in DU-Süd hätte er sogar 985 000,— DM betragen. Die Vermögensabnahme ist unter anderem auf Nachzahlungen zurückzuführen, die im 1. Quartal den Ärzten und den Krankenhäusern geleistet werden mußten, ferner auf höhere Zahlungen für Arzneimittel, die sich allein im Juni auf 400 000,— DM belaufen gegenüber 320 000,— DM im Durchschnitt der übrigen Monate. Hinzu kommt, daß das Defizit des ersten Halbjahres nicht wie in den vergangenen Jahren durch geringere Leistungen im Sommer abgebaut werden kann und die Einnahmen die Ausgaben nicht mehr decken. Eine weitere Verschlechterung wird sich dadurch ergeben, daß ab 1. September die Pflegesätze in den Krankenhäusern angehoben werden.

Arbeitsdirektor Doese teilte mit, daß der Vorstand in einer Sitzung, die am Vormittag stattfand, einstimmig der Vertreterversammlung empfehle, den allgemeinen Beitragssatz von 7 auf 7,6 % anzuheben und die Sätze für freiwillige Versicherungen ohne Anspruch auf Barleistungen von 6,4 auf 6,7 % und für Versicherungen bei Auslandsaufenthalt von 3,5 auf 3,8 % zu erhöhen. Bei Versicherungen ohne Anspruch nach dem Lohnfortzahlungsgesetz soll der Beitragssatz von 10,5 auf 10 % herabgesetzt werden. Nach längerer Beratung stimmte die Vertreterversammlung einstimmig diesen Vorschlägen zu. In der Diskussion wurde mitgeteilt, man hoffe mit den neuen Beitragssätzen auszukommen, jedoch hänge das weitgehend von der Entwicklung des Krankenstandes ab. Gegenwärtig beträgt der Krankenstand im Hamborner Bereich der ATH durchschnittlich 8,36 % und liegt damit um 2,35 % über dem Jahresdurchschnitt 1969 und fast 3 % über 1968. Der Krankenstand der Angestellten allein beträgt dagegen nur 3,8 %.

Arbeitsdirektor Doese bei seinen Ausführungen vor der Vertreterversammlung





Dreizehn Jahre lang diente Haus Thyssenstahl der ATH und der Thyssen-Gruppe als Ausstellungs-Pavillon auf der Hannover-Messe, bevor das Haus an der Westallee des Messegeländes im Januar, kurz vor Eröffnung der Constructa-Ausstellung, völlig ausbrannte. Mit dem Bau eines neuen Messehauses der Thyssen-Gruppe, das zur Hannover-Messe 1971 an der Mittelallee eröffnet werden soll, wurde Anfang August begonnen.

Nach dem Brand von „Haus Thyssenstahl“

Ein neues Thyssen-Messehaus auf der Hannover-Messe in Bau

des Obergeschosses mit Edelstahl verkleidet werden.

Die von den Architekten gewählte Form des neuen Messehauses bietet die Möglichkeit, die vielseitigen Aufgaben, die eine moderne Ausstellungstechnik heute und in Zukunft an unser Unternehmen stellt, optimal zu lösen.

Nachdem die Gesellschaften der Thyssen-Gruppe bei der diesjährigen Hannover-Messe in den Pavillon der Deutschen Edelstahlwerke ausgewichen waren, werden sie sich also im nächsten Jahr wieder in einem eigenen Haus der Öffentlichkeit präsentieren können. Das neue Messehaus wird eine Grundfläche von über 900 Quadratmetern erhalten. Es wird dreige-

schossig sein mit einem umbauten Raum von etwa 10 000 Kubikmetern. Der Entwurf des Hauses stammt von dem Architekten-Büro Hentrich-Petschnigg & Partner, Düsseldorf, die auch das Thyssenhaus in Düsseldorf erbauten.

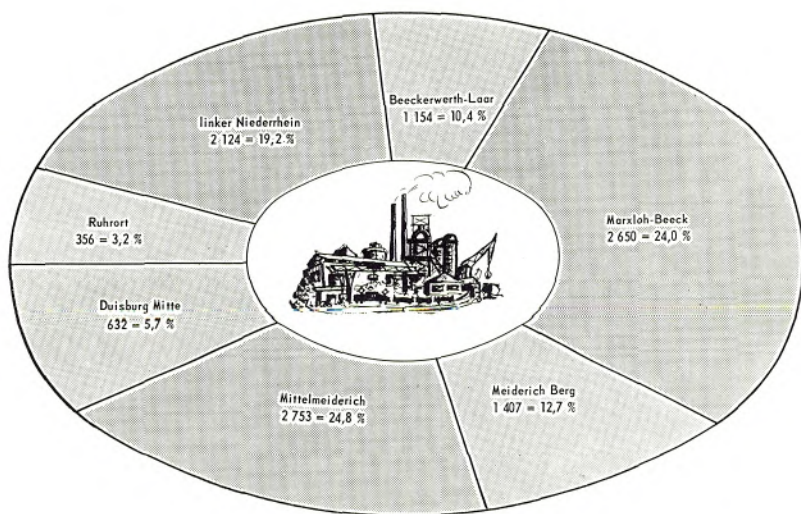
Das Haus besteht aus zwei gegenüber versetzten viereckigen Baukörpern. Das Erdgeschoß wird ausschließlich Ausstellungszwecken

dienen. Darüber befindet sich der Trakt mit den Besprechungsräumen. Im Keller gestattet ein großer Saal mit einem Fassungsvermögen für etwa 200 Personen auch größere Gruppen von Ausstellungs-Besuchern zu empfangen und ihnen hier Vorträge zu halten und Filme zu zeigen. Während das Erdgeschoß des Pavillons mit großen Fenstern versehen wird, soll die Außenhaut

UNSERE BILDER ZEIGEN

Oben: Das Modell des neuen Messehauses mit dem zur Mittelallee gelegenen Haupteingang — Unten links: Erste Arbeiten an der Herrichtung der Baugrube, die wegen Fließsand mit Spundwänden versehen werden mußte, im Hintergrund der Kuppelbau des neuen Informations-Zentrums der Hannover-Messe — Unten rechts: Auf dem Baugelände mußten umfangreiche Bodenproben zur Feststellung der Untergrundstabilität genommen werden





Parkprobleme zum Schichtwechsel

In den nächsten zwei Jahren entstehen in Ruhrort 1800 neue Parkplätze

Wenn die Prognosen des Verbandes der Automobil-Industrie zutreffen, wird die Zahl der Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik im nächsten Jahrzehnt von 15 auf 22 Millionen Einheiten, also um knapp sechzig Prozent ansteigen. Allein für die nächsten beiden Jahre wird mit einem Zuwachs von zwanzig Prozent gerechnet. So manches Belegschaftsmitglied wird angesichts dieser Zahlen bedenklich den Kopf schütteln und sich fragen, wo er dann wohl seinen Wagen abstellen kann, wenn er zur Arbeit kommt. Aber niemand braucht sich deswegen heute schon graue Haare wachsen zu lassen, für Abhilfe wird nämlich gesorgt.

Der stetige Anstieg der Motorisierung ist gewiß keine Neuigkeit. Wir alle kennen die verstopften Straßen während der Hauptverkehrszeit, namentlich also bei Schichtwechsel. Dazu gehört auch die Parkraumnot in den Kerngebieten der Städte. Das gleiche gilt natürlich auch für alle die Stellen rings um das Werk Ruhrort, die zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt werden, gleichgültig, ob es sich dabei um ordnungsgemäße Parkplätze handelt oder ob die Fahrzeuge am Straßenrand stehen. Vor Jahren angelegte Parkplätze, die man damals mit dem Prädikat „großzügig“ bezeichnete, platzen heute aus allen Nähten. An vielen Stellen bilden die dicht gedrängt stehenden Fahrzeuge auf den Straßen oft beachtliche Verkehrshindernisse.

Die Werksleitung hat die schwierige Situation erkannt und Maßnahmen eingeleitet. Vorab jedoch ein Wort an die Belegschaftsmitglieder, die in verhältnismäßig großer Werksnähe wohnen. Es ist nicht recht einzusehen, daß beispielsweise jemand aus Laar unbedingt mit dem Auto zum Werk fahren muß. Die wenigen hundert Meter könnte man sicherlich gut zu Fuß zurücklegen. Natürlich kann dies nur ein gut gemeinter Rat sein und nicht mehr, vor allen Dingen kein Verbot. Aber dieser gute Rat, würde er beherzigt, würde auch der Gesundheit nicht schaden.

Unabhängig davon aber ist in einigen Bereichen Abhilfe bei der Parkraumnot dringend geboten. Bisher fehlte jedoch der umfassende Überblick über die Gesamtsituation. Einzeln durchgeführte Zählungen brachten nicht den erforderlichen Aufschluß über die jetzt und in Zu-

bogen bei einigen Belegschaftsmitgliedern ein verständliches Mißtrauen aufkommen. Die Bedenken konnten aber nach persönlicher Aufklärung doch sehr rasch zerstreut werden. Sowohl der Betriebsrat als auch die Mitarbeiter in den Betriebsbüros wirkten in dankens-

der ausgegebenen Formulare wieder zurückgegeben wurden und damit ausgewertet werden konnten. Das Ergebnis ist aus diesem Grunde durchaus repräsentativ für die jetzige Situation des Werkes Ruhrort.



Als Ergebnis der Fragebogen-Aktion liegt nun eine Fülle von Zahlen vor. Von 11 100 Mitarbeitern des Ruhrorter Werkes kommen 4500 mit eigenem Personenwagen zur Arbeitsstelle. Dabei weist der Zustrom aus allen Himmelsrichtungen mit seiner Verteilung auf die einzelnen Torhäuser ganz erhebliche Unterschiede aus. Wie aus der Zeichnung links oben ersichtlich, kommt der größte Teil aus Mittelmeiderich, nämlich fast ein Viertel. Kaum geringer ist die Zahl der Belegschaftsmitglieder, die aus Richtung Marxloh-Beek nach Ruhrort fahren. Hinzugehören auch die in Walsum, Dinslaken und Voerde Wohnenden. Auch diejenigen, die vom linken Niederrhein kommen, bilden eine beachtliche Gruppe.



Beides zusammen, also sowohl der Fahrzeugstrom aus den verschiedenen Richtungen als auch der Fahrzeugstrom zu den einzelnen Torhäusern, mußte miteinander kombiniert werden, um festzustellen, wo noch Parkflächen ausgebaut bzw. neu geschaffen werden müssen. Dabei stellte sich heraus, daß der Schwerpunkt des Bedarfs an Abstellmöglichkeiten für Personenwagen im Meidericher Raum liegt. Das

kunft benötigten Parkflächen. Die Werksleitung genehmigte daher eine Umfrage großen Stils, deren Ergebnis nach der Auswertung durch unsere Datenverarbeitungsanlage Anfang April vorlag. Danach konnten dann auch die weiteren Planungen durchgeführt werden.



Anfangs ließ die Verteilung der für diesen Zweck erforderlichen Frage-

werter Weise mit, daß die Aktion zu einem vollen Erfolg wurde.



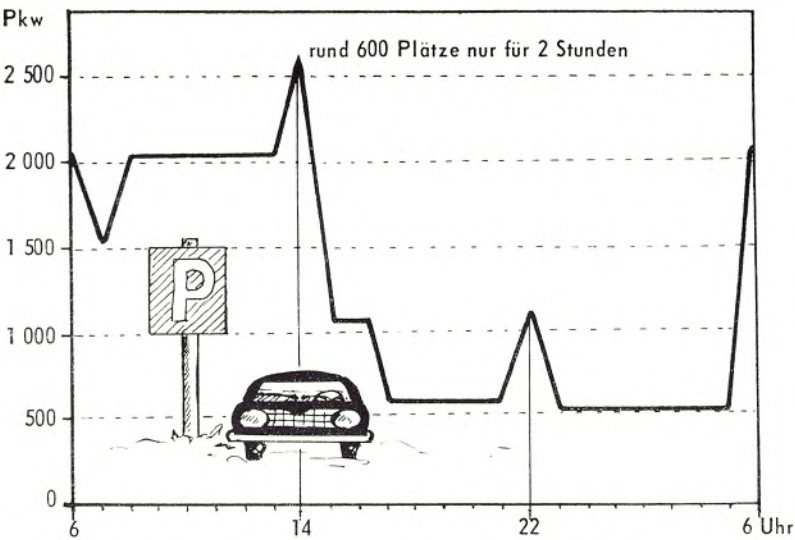
Die Beantwortung der einzelnen Fragen war besonders für unsere Gastarbeiter nicht ganz leicht. In vielen Fällen führte auch mangelnde Ortskenntnis zu Verwechslungen beim Ankreuzen der im Fragebogen angeführten Parkplätze. Immerhin ist anzuerkennen, daß 96 Prozent

Voraussichtliche Entwicklung bis 1972

Parkplätze	Ruhrort-Laar	Mühlenfeld Meiderich-Berg	Nordhafen Vohwinkelstraße
Heute:			
Bedarf	804	726	1 084
ausgebaut	654	220	600
Deckung	— 150	— 506	— 484
Ende 1970:			
Bedarf (+ 7,5 %)	864	780	1 165
ausgebaut	950	920	790
Deckung	+ 86	+ 140	— 375
1972:			
Bedarf (+ 20 %)	965	871	1 300
ausgebaut	1 050	1 430	790
Deckung	+ 85	+ 559	— 510

Benutzte Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	Tor-Bereiche						Gesamt	
	Ruhrort-Laar		Mühlenfeld Meiderich-Berg		Nordhafen Vohwinkelstraße			
	Zahl	v. H.	Zahl	v. H.	Zahl	v. H.	Zahl	v. H.
Eigener Pkw	1 515	35,8	1 394	39,2	1 617	49,2	4 526	40,9
Pkw-Mitfahrer	197	4,7	150	4,2	159	4,8	506	4,6
Motorrad, -roller	30	0,7	32	0,9	48	1,5	110	1,0
Moped	227	5,4	234	6,6	254	7,7	715	6,4
Fahrrad	295	6,9	447	12,5	394	12,0	1 136	10,2
Öffentliche Verkehrsmittel	1 123	26,6	304	8,5	356	10,9	1 783	16,1
Zu Fuß	842	19,9	1 001	28,1	457	13,9	2 300	20,8
Summe:	4 229	100,0	3 562	100,0	3 285	100,0	11 076	100,0



ist verständlich, nachdem dort im Laufe der letzten Jahre unsere Hauptproduktionsstätten ausgebaut wurden.

Während im Gebiet zwischen Tor 5, 5a und 9a ausreichende Flächen zur Anlage guter Parkplätze zur Verfügung stehen, ist die Lage vor den Toren 8 und 8a wesentlich schlechter. Hier muß die Straßenplanung der Stadt Duisburg berücksichtigt werden, und es sind unter anderem noch die Randgebiete im Bereich der Bergstraße zu erschließen, ehe hier Voraussetzungen für die endgültige Behebung der Parkraumnot geschaffen werden können.



Aufgrund der Verkehrszählung konnte die Neubau-Abteilung für die Werksleitung ein Sofortprogramm erarbeiten, das bereits genehmigt wurde. Nach diesem Programm sollen bis zum Jahre 1972 rund 1800 Parkplätze ausgebaut bzw. neu angelegt werden. Der Anfang ist bereits gemacht worden, und zwar meinen wir den großen Parkplatz, der an die neu errichtete Tankstelle anschließt. In Verbindung mit diesem Parkplatz an der ehemaligen Thielenstraße werden dann zur Laarer Seite hin keine Parkschwierigkeiten mehr bestehen, zumal er später noch für 100 Pkw erweitert werden soll.

Darüber hinaus entstehen neue Parkflächen an der Apostel- und Rheinstraße. Der Ausbau gerade an diesen Stellen bringt aber noch einen

weiteren Vorteil mit sich. Es hat sich nämlich in der Vergangenheit gezeigt, daß im Werksgelände vor dem Zentralmagazin durch parkende Fahrzeuge ein gewisser Engpaß entstand. Hier könnte dann mehr freie Fläche geschaffen werden.

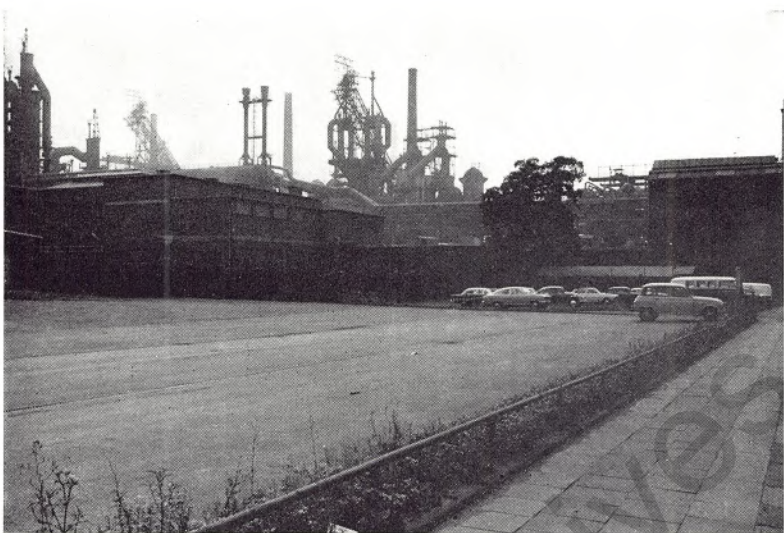


Gehen wir jetzt einmal von Laar aus ein Stück die Mühlenfelder Straße Richtung Meiderich hinauf, denn hier hat sich in der letzten Zeit einiges getan. Das Tor zur früheren Schachanlage Westende wurde inzwischen für den Personenverkehr freigegeben. In unmittelbarer Nähe sind heute sehr gute Parkflächen mit verhältnismäßig geringem Staubanfall vorhanden.

Es ist bestimmt für viele Mitarbeiter der Überlegung wert, diese Möglichkeit zu nutzen. Wahrscheinlich ist sie noch gar nicht bekannt genug; denn zahlreiche Belegschaftsmitglieder des Bereiches Hochofen und der Erhaltungsbetriebe/Hochofen, vielleicht auch der Bauabteilung, könnten besser durch das Tor der ehemaligen Schachanlage Westende gehen als durch andere Werkstore. Da unmittelbar vor diesem Tor genügend Parkfläche vorhanden ist, sollte man eigentlich annehmen, daß diese glückliche Situation ausgenutzt wird.



Im Bereich Meiderich-Berg werden in Kürze ebenfalls ausreichende



Verteilung des Personenverkehrs auf die Torbereiche:

Aus Richtung	Tor-Bereiche						Gesamt	
	Ruhrort-Laar		Mühlenfeld Meiderich-Berg		Nordhafen Vohwinkelstraße			
	Zahl	v. H.	Zahl	v. H.	Zahl	v. H.	Zahl	v. H.
Linker Niederrhein	1 025	24,2	416	11,7	683	20,8	2 124	19,2
Beeckerwerth — Laar	723	17,1	306	8,6	124	3,8	1 153	10,4
Marxloh — Beek	1 106	26,2	980	27,5	564	17,2	2 650	23,9
Meiderich-Berg	194	4,6	953	26,8	260	7,9	1 407	12,7
Mittelmeiderich	638	15,1	781	21,9	1 334	40,6	2 753	24,9
Stadtmitte Duisburg	301	7,1	86	2,4	246	7,5	633	5,7
Ruhrort	242	5,7	40	1,1	74	2,2	356	3,2
Summe:	4 229	100,0	3 562	100,0	3 285	100,0	11 076	100,0
Alle Richtungen nach:		38,2		32,2		29,6		100,0

UNSERE BILDER ZEIGEN
Oben: Der Parkplatz vor dem Tor zur früheren Schachanlage Westende. Hier können noch zahlreiche Autos abgestellt werden — Mitte: Drangvolle Enge herrscht an der Vohwinkelstraße. Kurzfristig sollen hier zweihundert neue Parkplätze eingerichtet werden — Darunter: Trotz seiner Größe ist der Parkplatz am Tor 8 namentlich beim Schichtwechsel stets überfüllt
Das Schaubild auf der linken Seite oben erläutert, aus welchen Einzugsbereichen unsere Mitarbeiter zum Werk Ruhrort kommen



Abstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen.



Eine schwierige Situation besteht an der Vohwinkelstraße. Hier ist kurzfristig mit etwa 200 neuen Parkplätzen zu rechnen. Zwar reichen auch diese noch nicht aus, es sind jedoch Überlegungen im Gange, die weitere Verbesserungen an dieser Stelle erhoffen lassen. Außerdem sollten die Belegschaftsmitglieder, die in diesem Bereich ihre Fahrzeuge abstellen, folgendes bedenken: In absehbarer Zeit wird das neue Sozialgebäude an der Stranggießanlage fertiggestellt. Für manchen wird dann der Weg von Meiderich-Berg aus durch Tor 5a näher sein als durch Tor 8. Das würde eine weitere Entlastung des Gebietes Vohwinkelstraße bedeuten. Auch der Parkplatz am Schlackenberglar, der zum Tor 3 gehört, wird vergrößert, um den künftigen Belangen an dieser Stelle gerecht zu werden.

Besonders schwierige Situationen entstehen auf fast allen unseren Werksparkplätzen zur Zeit des Schichtwechsels, vor allen Dingen während des Wechsels von der Früh- zur Mittagschicht. Heute müssen zu diesem Zeitpunkt 2600 Fahrzeuge vor den Werkstoren untergebracht werden. Daß das nicht einfach ist, wird sicherlich jedem einleuchten. Im weiteren Tagesverlauf schwankt der Bedarf und erreicht zu jedem Schichtwechsel einen gewissen Höhepunkt, wie das Diagramm zeigt.



Sicherlich werden unsere Leser dafür Verständnis aufbringen, daß weder alle Fahrzeugbesitzer das Werksgelände befahren dürfen, noch daß für sie alle eigens reservierte Parkplätze zur Verfügung gestellt werden können. Der größte Teil unserer Belegschaftsmitglieder muß nun eben einmal Außenparkplätze benutzen. In diesem Fall sollten unsere Mitarbeiter aber ihrem Ärger über augenblicklich vielleicht unzulängliche Zustände nicht durch Reibereien mit dem Wachpersonal Ausdruck verleihen. Der zufällig an diesem Tor oder an dem Parkplatz postierte Werkschutz-Angehörige kann nichts da-

Das ist die Ecke Apostel- und Rheinstraße vor dem Kraftwerk Hermann Wenzel in Duisburg-Laar. In absehbarer Zeit soll hier ein neuer Parkplatz entstehen

für, wenn ein anderer Kollege seinen Wagen nicht ganz ordnungsgemäß abgestellt hat, oder wenn der Parkplatz überfüllt ist. Man sollte besser den Weisungen des Werkschutzes Folge leisten; meist tragen sie wesentlich zur Besserung der Situation bei.

Zum Thema Werkschutz wäre übrigens noch einiges zu sagen. Er ist — wie die Polizei in der Öffentlichkeit — für den Straßenverkehr im Werk verantwortlich. Schadensfälle an Kraftfahrzeugen werden beim Werkschutz registriert. Sie sind gar nicht einmal so selten. In diesem Geschäftsjahr wurden bis einschließlich Monat August neben 58 Verkehrsunfällen 149 Sachbeschädigungen an Kraftfahrzeugen im Werk und auf den Parkplätzen verursacht. Innerhalb von acht Monaten mußten die Verkehrsstreifen des Werkschutzes 104 Ordnungswidrigkeiten feststellen. Die wirkliche Zahl wird wesentlich höher liegen.

Allen Mitarbeitern, die eine Erlaubnis zum Befahren des Werkes besitzen, wird deshalb nahegelegt, die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von dreißig Stundenkilometern auf den Werksstraßen einzuhalten und nur auf zugeteilten oder als Besucherplatz gekennzeichneten Abstellflächen zu parken.



Faßt man alles zusammen, läßt sich sehr leicht erkennen, daß die Ruhrorter Werksleitung alles unternimmt, was der Ordnung an den Torhäusern dienlich ist. Dazu gehören eben ausreichende Abstellmöglichkeiten für Personenwagen. Umgekehrt genügt das allein aber auch nicht, sondern es bedarf der Mithilfe der Belegschaft. Der Bau von neuen Parkplätzen erfordert



Kesseldruckprobe im Oxygen-Stahlwerk Beeckerwerth

Zur traditionellen Druckprobe des Abhitzekekessels für den dritten Konverter im Oxygen-Stahlwerk Beeckerwerth hatten sich die Mitarbeiter der Firma Babcock als Herstellerwerk, die Herren des Tech-

nischen Überwachungs-Vereins Duisburg, sowie Vertreter der Betriebsleitung und Mitarbeiter der ATH im Stahlwerk versammelt. Dipl.-Ing. Rump vom TÜV Duisburg überreichte Werksdirektor Dr. Zimmermann den Prüfstempel, den er nach der Druckprobe in das Kesselschild einschlug. Dann sprach Obering. Gröbe von der Werksleitung der Firma Babcock den Dank an alle Beteiligten aus.

Um die mit etwa 1600 Grad Celsius aus dem Konverter austretenden Gase entstauben zu können, ist eine Kühlung auf etwa 1000 Grad Celsius erforderlich. Diese Temperatur-Absenkung erfolgt im Abhitzekekessel. Mit einer Heizfläche von 1295 Quadratmetern werden durchschnittlich neunzig Tonnen Dampf pro Stunde erzeugt. Das Gewicht des Kessels beträgt 315 Tonnen, seine Höhe 50,8 Meter über Hüttenflur. Insgesamt wurden 25 600 Meter Rohrleitungen verarbeitet. Bei einer Rohr-Steg-Rohr-Konstruktion waren über hundert Kilometer Schweißnähte herzustellen.



einen hohen Kapitalaufwand. Dieser ist nur dann gerechtfertigt, wenn die Möglichkeiten zum sicheren Abstellen der Fahrzeuge genutzt werden, selbst wenn dann noch ein kleinerer Fußweg bis zum eigentlichen Arbeitsplatz verbleibt. Es wurde vorhin davon gesprochen, daß auch Parkplätze zu klein werden, die vor Jahren noch genügend groß waren. Das wird sich immer

wieder ereignen. Aus diesem Grund wird die Betriebswirtschaft die Verkehrsumfrage in den nächsten Jahren wiederholen, um die Lage zu überwachen und die Planungen zu erleichtern. Schon jetzt bittet sie um die Mitarbeit der gesamten Belegschaft, damit alle in diesem Zusammenhang stehenden Probleme bestmöglich gelöst werden.

Christian Küchenmeister

Ganze Herden wurden geschlachtet

In einem Jahr ließen 75 Hirsche für unsere Belegschaft ihr Leben

Am 19. August war es genau ein Jahr her, daß das neue Belegschaftskasino des Werkes Ruhrort unweit des Tores 2 zum ersten Mal ein Mittagessen präsentierte. Was hat sich in diesem ersten Jahr getan, geht die Belegschaft mehr oder weniger regelmäßig hier zum Essen? Kann eigentlich eine Küche auch mit „Produktionszahlen“ aufwarten? Die Werkzeugzeitung ist diesen Fragen einmal nachgegangen.

Vorab eine Feststellung: Man darf rundherum zufrieden sein. Sicherlich tauchen auf dem Speisezettel immer mal wieder Mahlzeiten auf, die dem einen oder anderen nicht zusagen. Aber man hat einmal die Möglichkeit, auf ein anderes Gericht auszuweichen, und zweitens kann man neben den beiden warmen Gerichten ja auch zwischen mehreren kalten Platten und verschiedenartigen Suppen wählen. Jedenfalls dürfte feststehen, daß — im Gegensatz zu vielen anderen Dingen — nach einem Jahr nichts schlechter geworden ist.



Wie sieht es nun aus, was ging in den vergangenen 365 Tagen über die blitzblanke Edelstahl-Theke der Küche? Eine Zusammenstellung ergibt imponierende Zahlen. So wurden, rund gerechnet, in diesem einen Jahr 390 000 verschiedenartige Essen gekocht. Davon wurden im Belegschaftskasino selbst 176 120 einschließlich der 13 654 Tellergerichte ausgegeben. Die übrigen Portionen gingen an die verschiedenen Essenausgabestellen im Werk.

Bei zwei weiteren Zahlen könnte man fast zu dem Schluß kommen, daß sich ein Teil unserer Belegschaftsmitglieder aus „Leckermäulern“ zusammensetzt. So wurden nämlich 14 562 Portionen Eis zu 25 Pfennig und 10 169 Portionen Eis zu 50 Pfennig verzehrt. Wie beliebt übrigens gerade jene Ecke der Aus-

gabetheke ist, zeigt noch eine andere Zahl. Es wurden 45 913 Tassen Kaffee ausgeschenkt.



Wie setzt sich nun der übrige Verbrauch zusammen? Da kann man eigentlich nur sagen: „Ganze Herden mußten sterben.“ Zählt man das verzehrte Schweinefleisch zusammen, also Bratfleisch, Schinken, Mettwurst, Mett, Leber und Nieren, kommt man auf rund 20 250 Kilo. Bei einem heute üblichen Schlachtgewicht der Schweine von 90 Kilogramm bedeutet das, daß rund 225 Schweine nicht mehr quieken, weil unsere Belegschaft Hunger hatte. Zu einem genauso erstaunlichen Ergebnis kommt man bei Rindfleisch, wenn man die verschiedenartigen Fleischsorten und das Rindergehacktes zusammenzählt. Das absolute Gewicht liegt bei rund 15 000 Kilogramm. Ein Rind hat üblicherweise ein Schlachtgewicht von etwa 250 Kilo, so daß etwa 60 Rinder



verarbeitet, gekocht oder gebraten wurden.

Das sind aber nicht alle Fleischarten, die hier verbraucht wurden. Für unsere Belegschaft mußten weitere Tiere ihr Leben lassen, so 27 Hammel (960 Kilogramm), ferner 120 Puter (960 Kilogramm) und außerdem etwa 75 Hirsche (1080 Kilogramm). Darüber hinaus schied ein großes Hühnervolk aus der Schar der Eierlieferanten und wanderte durch unsere Kochtöpfe, nämlich 470 Stück à 2 Kilogramm. Dieses Hühnerfleisch im Gesamtgewicht von 940 Kilogramm kam als Suppen oder Frikassee auf den Tisch. Einige Male standen auch „Hähnchenschlegel“ auf dem Speiseplan. Rechnet man jede dieser Hähnchenkeulen einschließlich Knochen mit einem Gewicht von etwa 200 Gramm, dann krähen 3600 Hähnchen nicht mehr.



Hühner waren aber nicht nur als Fleischlieferanten in unserem Ruhr-

orter Belegschaftskasino begehrt. Im ersten Jahr verbrauchte die hiesige Küche für die verschiedenartigsten Speisen und für das kalte Tellergericht Russisch Ei rund 26 520 Eier. Rechnet man das wiederum um, so kommt man auf eine Hühnerschar von 74 Stück, die — was im allgemeinen wohl kaum vorkommen dürfte — jedes täglich je ein Ei legt.



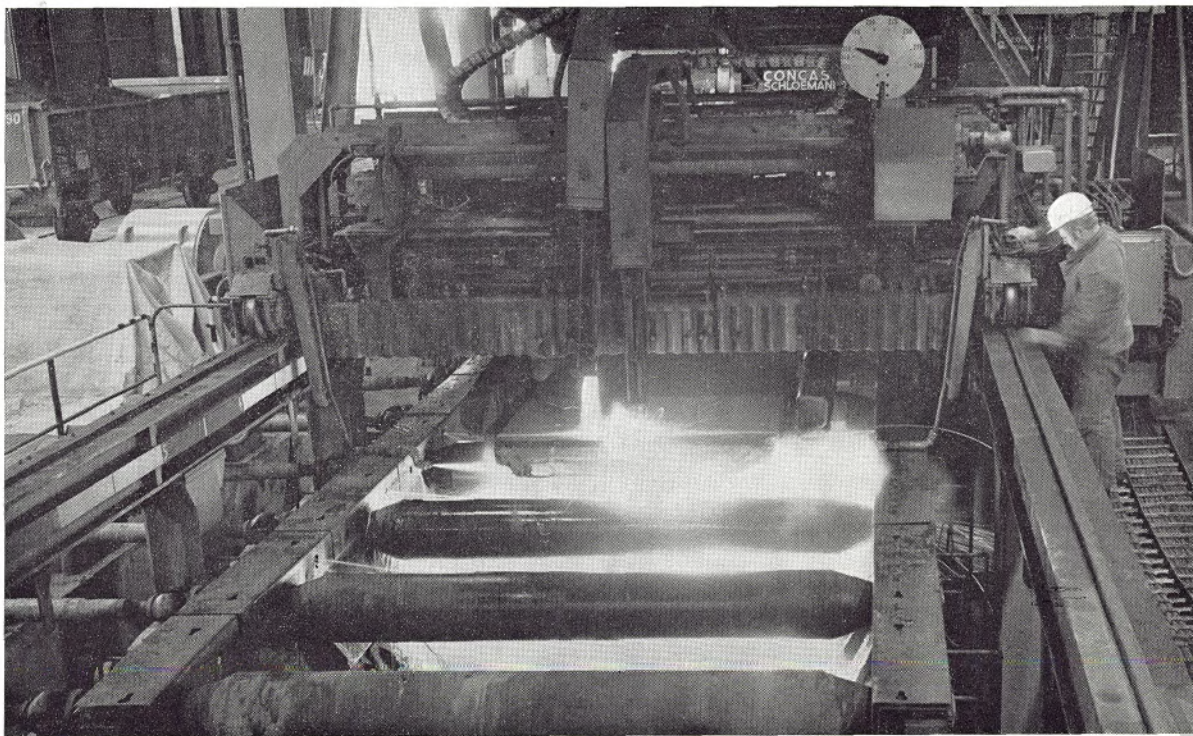
Die Reichhaltigkeit des Speisezettels läßt sich aus den verschiedenartigen Fleischsorten bereits deutlich erkennen. Hinzu kommen aber noch andere Dinge, wie z. B. Schaschlik. 7920 Spießchen wurden im vergangenen Jahr gebraten. Außerdem verzehrte die Belegschaft 3604 Kilogramm Knackwurst. Zählt man die gesamte zubereitete Fleischmenge zusammen, ergibt das genau 44 312 Kilogramm.

Gar nicht zu berechnen ist die Fülle des Gemüses. Man wird aber wohl kaum übertreiben, wenn man sagt, daß ein Feld, auf dem mehrere Sportstadien einschließlich Tribünen Platz finden, abgeerntet worden ist. Und um allen noch die Krone aufzusetzen, sei eine letzte Zahl genannt: den Speisezettel machten 6500 Kilogramm Fisch erheblich reicher.



Neuer Betriebsratsvorsitzender beim Gemeinschaftsbetrieb

Rangiermeister Karl-Heinz Diercks (39) hat im Betriebsrat des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen den Vorsitz übernommen. Er wurde Nachfolger von Johannes Hol, der aus gesundheitlichen Gründen von diesem Posten zurücktrat, aber bis zu den Betriebsrats-Neuwahlen im kommenden Frühjahr Mitglied des Betriebsrates bleibt.



DAS BILD ZEIGT
Die Bramme läuft über den Rollgang aus der Stranggieß-Anlage aus
Unten: Die beiden Schaubilder verdeutlichen den Anstieg der Produktion der Vakuum- und der Stranggieß-Anlage. Auf dem linken Diagramm ist außerdem erkennbar, daß die Planung für das Jahr 1970 bereits überschritten worden ist

Markante Höchstleistungen im Ruhrorter Blasstahlwerk

Stahlentgasungs- und Stranggieß-Anlage im Werk Ruhrort überschritten die 500000-Tonnen-Grenze

Der Monat August 1970 war für das Ruhrorter Blasstahlwerk hinsichtlich neuer Höchstleistungen besonders bemerkenswert. Sowohl in der Stahlentgasungs-Anlage als auch in der Stranggieß-Anlage gab es „Jubiläums-Tonnen“. Außerdem wurden neue Produktionsrekorde gemeldet.

In der Stahlentgasungs-Anlage, die im Mai 1968 in Betrieb genommen wurde, ist Anfang August die 500 000. Tonne Vakuumstahl erzeugt worden. Gleichzeitig wurde im Monat Juli mit einer Erzeugung von 46 500 Tonnen Vakuumstahl ein neuer Produktionsrekord für einen Monat erzielt.

Die Stranggieß-Anlage, die im Februar 1969 in Betrieb genommen wurde, konnte am 15. August den Abguß der 500 000. Tonne Stranggußstahl melden. Auch hier wurde im Juli mit 40 076 Tonnen ein neuer Produktionsrekord aufgestellt.

Außerdem konnte im Juli in der Zentralen Zustellungshalle die tausendste Pfanne mit Hilfe der Pfannenslinger-Anlage fertiggestellt werden. Die neue Anlage arbeitet seit März 1969; sie wird demnächst in der Werkzeitung vorgestellt.

Die genannten Zahlen sind für die Ruhrorter Blasstahlwerke und darüber hinaus für die gesamte ATH von Bedeutung. Sie bilden daher den Anlaß, sich noch einmal mit den neuen Verfahren, die innerhalb der Thyssen-Gruppe im Ruhrorter Werk als neue Produktionstechniken in den vergangenen

Jahren in Betrieb genommen worden sind, zu beschäftigen. (Die Werkzeitung hat ausführlich in den Ausgaben 6/7 des Jahres 1968 sowie 3, 8 und 9 des Jahrgangs 1969 über den technischen Aufbau und die Inbetriebnahme dieser Anlagen berichtet.)

Im Zuge der ständig steigenden Qualitätsanforderungen ist 1968 die Stahlentgasungs-Anlage für hochwertigen Vakuumstahl in Betrieb genommen worden. Das Schaubild zeigt, daß seit diesem Zeitpunkt die monatliche Produktion an Vakuumstahl ständig gesteigert werden mußte, um den Kundenwünschen gerecht zu werden. Ursprünglich rechnete man mit einer Monatsproduktion von etwa 30 000 Tonnen; doch wurde nach ungefähr einem

Jahr Produktionszeit deutlich, daß mit Sicherheit 1970 monatlich 40 000 Tonnen Vakuumstahl zu verkaufen waren. Wahrscheinlich muß zur Jahreswende 1970/71 die Erzeugung von Vakuumstahl weiter gesteigert werden.

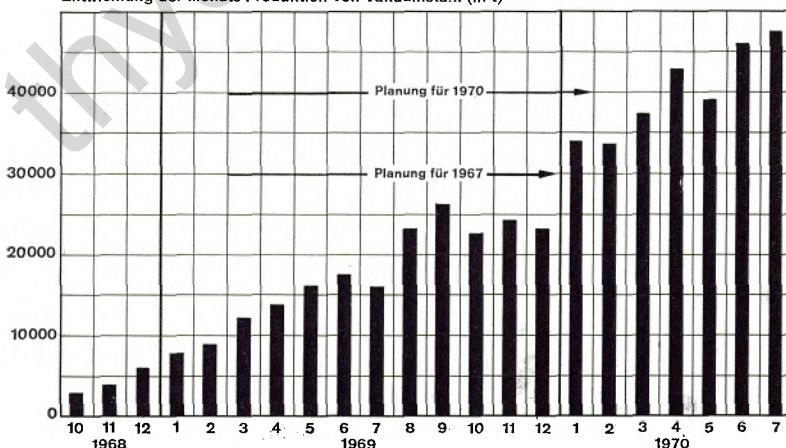


Im wesentlichen werden vier Bereiche innerhalb der Thyssen-Gruppe mit Vakuumstahl versorgt: Einmal geht ein sehr hoher Anteil in den Sektor der Elektroblech-Erzeugung, wobei die Kombination Oxygen-Konverter/Entgasungs-Anlage das ursprünglich für diese Stahlsorten eingesetzte Thomasverfahren abgelöst hat. Da in Ruhrort seit August 1969 die Produktion von Thomasstahl eingestellt worden ist, erzeugt die Ruhrorter Entgasungs-Anlage heute den gesamten Elektroblech-Stahl der ATH von 25 000 bis 30 000 Monats-tonnen. Auf diesem Gebiet konnten auch erhebliche qualitative Fortschritte gegenüber dem Stahl aus Thomaskonvertern erzielt werden.

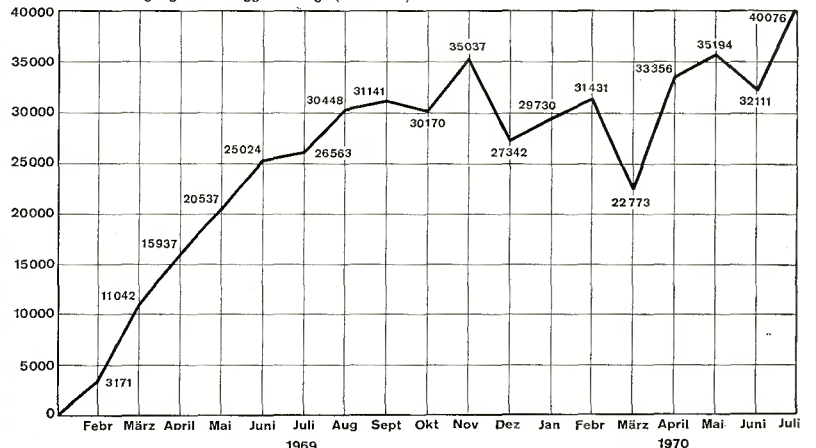


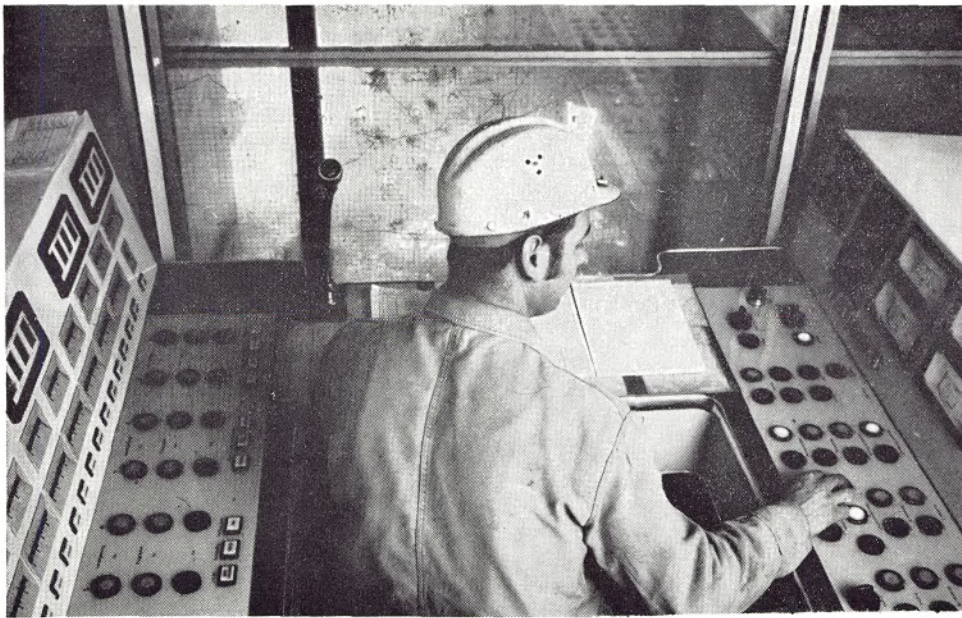
Eine zweite Aufgabe ist die Erzeugung von Qualitäts- und Edelmetallen für die Deutschen Edelstahlwerke in Krefeld. Diese Stähle werden als Rohblöcke im Warmtransport von Ruhrort nach Krefeld.

Entwicklung der Monats-Produktion von Vakuumstahl (in t)



Monatserzeugung der Stranggieß-Anlage (in Tonnen)





feld transportiert. Hierbei handelt es sich besonders um Kugellager-Stahl und mittellegierte Baustähle für die Automobil-Industrie zu nennen. Etwa 8000 bis 10 000 Tonnen dieser hochwertigen Stahlqualitäten werden heute als Vakuumstahl in Ruhrort erzeugt.



Ein dritter Bereich ist mit der Produktion von Sonderdrahtgütern gegeben, wobei es die Vakuumtechnik erlaubt, einen hochqualifizierten, sehr sauberen Stahl für Sonderdrähte zu erzeugen. Das vierte große Gebiet, auf dem die Entgasungsanlage erfolgreich eingesetzt wird, ist die Entfernung von Wasserstoff aus dem flüssigen Stahl, die überall dort interessant ist, wo überhöhte Wasserstoffgehalte Materialfehler im Halbzeug oder im gewalzten Fertigprodukt ergeben würden.



Der kurze Überblick mag zeigen, daß man mit der neuen Technik der Behandlung des flüssigen Stahles vor dem Vergießen für den Oxygenstahl Qualitätsgebiete erschlossen worden sind, die ihm vorher versperert waren.

Die Stranggieß-Technik fand innerhalb kurzer Zeit eine sehr erfolgreiche Anwendung im Ruhrorter Blasstahlwerk. Die Anlage konnte

Brammen aus der Stranggieß-Anlage sind die HOAG (Baustähle der Güten St 37 bis St 52), das neu zur ATH gekommene Breitflach-Walz-

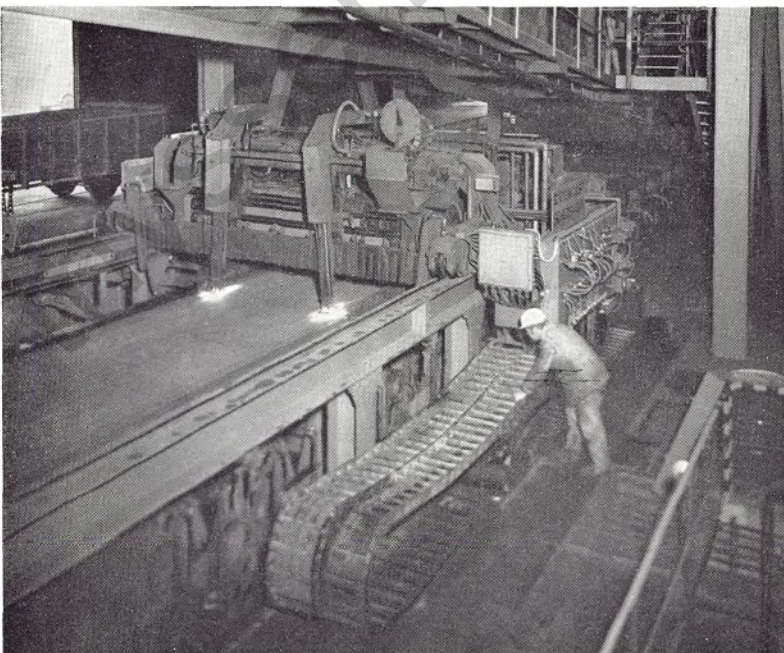


von Februar 1969 an sehr rasch auf ihre vorgesehene Kapazität von 30 000 Monatstonnen gebracht werden. Aus dem Diagramm ist zu ersehen, daß sie seither zwischen 30 000 und 40 000 Monatstonnen gependelt und im Juli den Produktionsrekord von 40 000 Tonnen erreicht hat. Hauptabnehmer der

werk der ATH in Duisburg-Süd sowie unser ehemaliges Werk Mülheim.

Generell kann man zur Stranggieß-Anlage sagen, daß die neue Technik einen erheblichen qualitativen Vorteil gegenüber dem konventionellen Blockguß-Verfahren gebracht hat und daß für das Ruhrorter Blasstahlwerk — und das gilt für beide Anlagen — die Produktionsmöglichkeiten wesentlich erweitert werden konnten.

Betram/Weber



UNSERE BILDER

Links unten: Ein Blick auf den Brennschneid-Rollgang der Stranggieß-Anlage — Oben links: Steuerstand der Vakuum-Anlage, rechts die Pfanne während des Entgasungsvorgangs

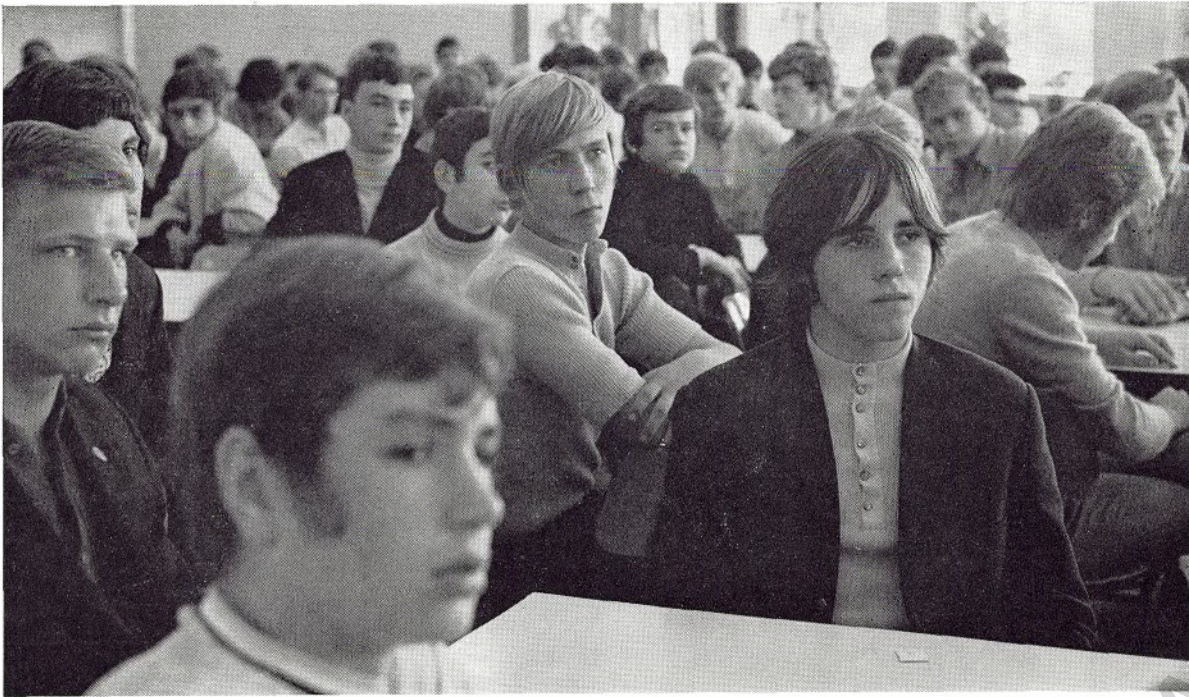
Bild Mitte: Das überaus große Interesse an unseren Neuanlagen wird durch Besuch aus aller Welt immer wieder bekundet. Unser Foto zeigt japanische Vakuum-Spezialisten, die unter Führung von Dr. Watanabe die Ruhrorter Entgasungs-Anlage besuchten. Sie hatten vorher an einer internationalen Vakuumtagung in Salzburg teilgenommen und vertieften ihre Eindrücke von der Vakuum-Technik durch einen ganztägigen Besuch in Ruhrort

Theatersaison begann beim Kulturring Hamborn

Am 17. September begann beim Kulturring Hamborn die neue Spielzeit mit Molières Komödie „Tartuffe“ in einer Aufführung des Theaters am Niederrhein, Kleve. Der Spielplan sieht in den kommenden Monaten bis Mai weitere sieben Theaterabende vor und zwar am 15. Oktober „Mann ist Mann, eine Parabel von G. Brecht, 12. November Georg Büchners Fragment in Prosa „Woyzek“, am 14. Januar 1971 das Schauspiel „Lenin-grader Romanze“ von Arbusow, am 25. Februar den Kammer-Western „Wind in den Zweigen des Sassafras“ von René de Obaldia; am 18. März bringt die Burghofbühne Dinslaken, die sich mit dem Klever Ensemble in die Aufführungen teilt, das neueste Stück von Günter Grass „Davor“, dessen Handlung in Berlin spielt. Den Spielplan beenden am 22. April „Warte bis es dunkel ist“ von Frederik Knott und das Lustspiel von Ann Jellicoe „Was ist an Tolen so sexy?“ am 3. Juni 1970.

Satzungsänderung der Sterbekasse

Eine Satzungsänderung, die in der letzten ordentlichen Mitgliederversammlung beschlossen worden ist, macht die Sterbegeld-Selbsthilfe der Angestellten der rheinsch-westfälischen Eisen- und Stahlindustrie, bei der zahlreiche Belegschaftsmitglieder versichert sind, bekannt. Danach wurde das Sterbegeld für die einzelnen Gruppen erhöht und beträgt nunmehr in Gruppe I 1250,— DM, in der Gruppe II 625,— DM und in der Gruppe III 310,— DM. Außerdem besteht nach der neuen Satzung die Möglichkeit, auch die Ehefrauen, sofern sie das vierzigste Lebensjahr noch nicht überschritten haben, nach der Gruppe I versichern zu lassen.



UNSERE BILDER ZEIGEN:
Die Begrüßung unserer neuen jungen Mitarbeiter in den einzelnen Werksbereichen — Bild links: Interessiert lauschen sie den Ausführungen von Direktor Höfges in Ruhrort (Bild Mitte) und Arbeitsdirektor Doese in Hamborn (Bild unten)

432 Jungen und Mädchen begannen am 1. September ihre berufliche Ausbildung bei der ATH, davon 145 im Kaufmännischen Ausbildungswesen, 170 im Technischen Ausbildungswesen in Hamborn und 117 im Technischen Ausbildungswesen in Ruhrort.

Seit 1. September

432 junge Mitarbeiter bei der ATH

Arbeitsdirektor Doese, Vertreter der Betriebsräte und die Leiter der Ausbildungsabteilungen hießen die jungen Mitarbeiter bei der ATH herzlich willkommen.

Der Leiter des Kaufmännischen Ausbildungswesens, Hbv. Jacobs, unterstrich in seiner Ansprache die Bedeutung des Tages. Von heute an legten die jungen Mitarbeiter die Grundlagen für ihren Beruf. Dabei ginge es nicht nur darum, einmal Geld zu verdienen, sondern auch um die Befriedigung für jeden einzelnen, später täglich mit Freude seiner Arbeit nachgehen zu können.

Der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Willing hieß die jungen Mitarbeiter im Namen des Betriebsrates und der Jugendvertretung willkommen. Er sprach dabei den Wunsch aus, sie möchten nicht nur gute Fachleute, sondern auch gute Kollegen werden.

Betriebschef Becker betonte vor den neuen gewerblichen Lehrlingen in Hamborn die vielfältigen Wandlungen, die die technischen Berufe

gerade in den letzten Jahren durchmachen mußten und von denen sie wahrscheinlich auch in Zukunft nicht verschont bleiben würden.



Gerade den technischen Berufen wüchsen bedeutende Aufgaben zu, für die die Neueingetretenen bei der ATH umfassend ausgebildet wurden.

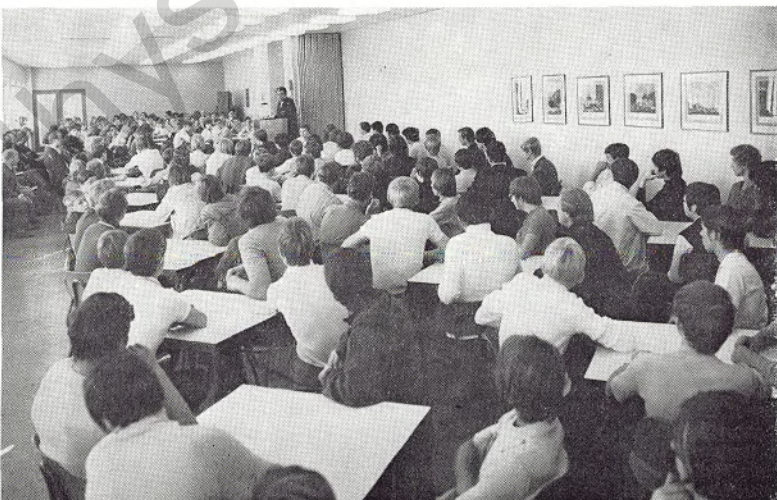
Für Betriebsrat und Jugendvertretung überbrachte Betriebsratsmitglied Schicks den technischen Lehrlingen herzliche Willkommensgrüße.

Arbeitsdirektor Doese unterstrich in herzlichen Begrüßungsworten die Bedeutung einer guten beruflichen Grundausbildung. Sie sei notwendig, damit man im gesamten Berufsleben bestehen könne. Man werde sicherlich nicht, wie man heute öfters hören könne, dauernd umlernen, aber man werde immer wieder dazulernen müssen. Um dann bestehen zu können, gelte es jetzt in der Ausbildung gute Leistungen zu erzielen. Qualifizierte Ausbilder und Meister stünden hier bei der ATH zur Verfügung, bei einem Unternehmen, das nach dem Umsatz das viertgrößte der Bundesrepublik sei und zu den bedeutendsten in Europa und der Welt zähle. Allen Jungen und Mädchen wünschte er viel Erfolg und Glück und vor allem eine gute Gesundheit.



3 Mädchen und 114 junge Männer hatten sich in der Ruhrorter Lehr-

(Schluß des Berichtes s. Seite 23)



Elektro-Diesellok EH 153 rollte von der Sieg nach Hamborn

Vor sieben Jahren hat der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen die letzte Dampflokomotive ausrangiert. Jetzt erhielt die Werksbahn die fünfzigste Elektro-Diesellok einer einzigen Bauserie von der Maschinenfabrik Jung in Kirchen. Unter der Nummer EH 153 verstärkt sie seither den Lokomotivpark. Elf weitere Lokomotiven sollen bis Mitte nächsten Jahres geliefert und eingesetzt werden.

Insgesamt 54 Elektro-Lokomotiven dieser Bauserie von zusammen 111 E-Loks versehen im Bereich Ruhrort und Hamborn der ATH sowie bei den Hamborner Zechen und Kokereien der Ruhrkohle AG den Werksverkehr.

Die neue Elektro-Diesellok wurde wie ihre Vorgängerinnen mit eigenem Antrieb von Kirchen an der Sieg nach Hamborn überführt. Da die Oberleitung der Bundesbahn eine Spannung von 15 000 Volt Wechselstrom hat, konnte sie je-

doch nicht mit ihrem Elektro-Antrieb fahren; denn sie ist für 600 Volt Gleichstrom ausgerüstet, den die Oberleitung des Gemeinschaftsbetriebes aufweist. Die Lok mußte die 160 Kilometer weite Strecke von der Sieg zum Rhein deshalb mit ihrem Diesel-Hilfsantrieb bewältigen.

Für diese Überführung sah der Fahrplan bei einer Geschwindigkeit von fünfunddreißig Stundenkilometern eine Fahrtzeit von sechs Stunden und neunzehn Minuten vor. Aber erst nach acht Stunden und fünfzehn Minuten traf die neue Lok, mit der Zahl 50 geschmückt, am 28. Juli um 15.25 Uhr auf dem Übergabe-Bahnhof Oberhausen-West ein. Bis dahin hatte ein Monteur der Maschinenfabrik Jung die Lok geführt. Im Führerhaus befanden sich gleichzeitig ein Lotse der Deutschen Bundesbahn sowie Abnahmemeister Aust vom Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, der für die restliche Fahrstrecke die Führung der Lok übernahm.

Bei ihrer Ankunft in Oberhausen zeigten alle drei zufriedene Gesichter; denn die Fahrt war, insge-

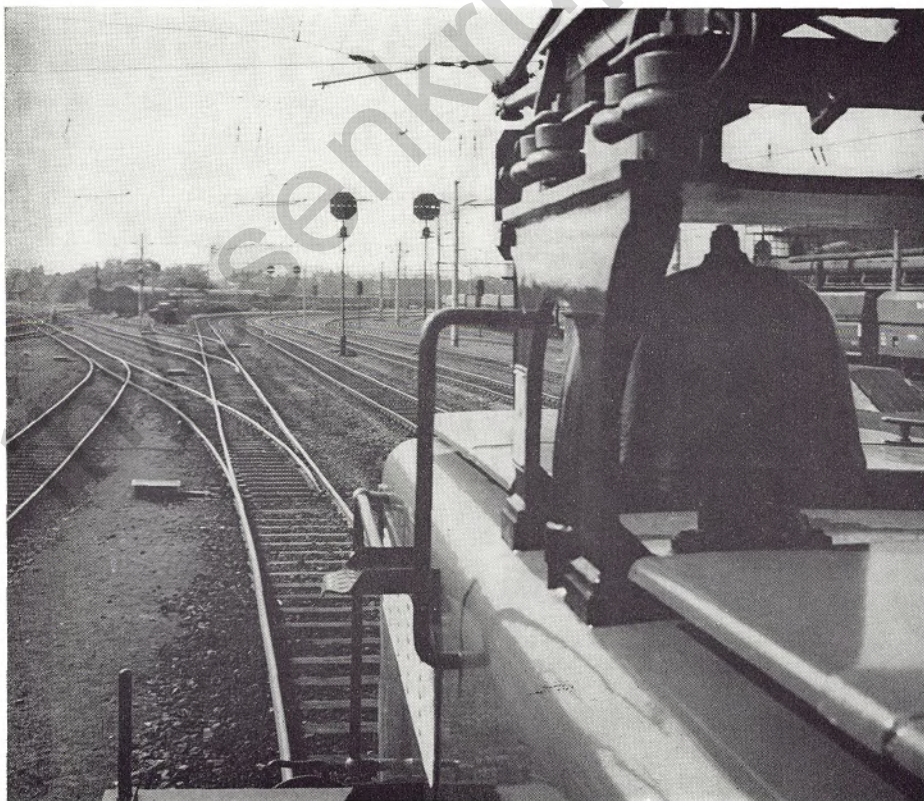


samt gesehen, gut verlaufen. Auch die Routinekontrollen hatten keinerlei Mängel gezeigt. Zu diesen Kontrollen gab es auf der langen Überführungsstrecke oft genug Gelegenheit, da der übrige Eisenbahnverkehr den Vorrang hat. Nicht zuletzt deshalb konnte auch der vorgesehene Fahrplan nicht eingehalten werden.

Vom Übergabebahnhof Oberhausen-West der Bundesbahn stand Abnahmemeister Aust selbst im Fahrstand und führte die vierachsige Lok, die ein Gewicht von achtzig Tonnen hat, auf dem hei-

DIE BILDER

Oben: Mit der „50“ geschmückt lief die neue Elektro-Diesellok bei der ATH ein — Unten: Von Oberhausen-West nach Hamborn stand Abnahme-Meister Aust im Fahrstand



mischen Schienenweg nach Hamborn. Vorbei an der Teerverwertung und der Kokerei 4/8 war die letzte Strecke der Überführung schnell geschafft. Um 15.52 Uhr rollte sie in den Lokomotivschup-



pen des Gemeinschaftsbetriebes. Es war ein Vorgang ohne „großen Bahnhof“. In der Werkstatt wurde die neue Lok dann mit Funk ausgerüstet, ohne den es auch im Eisenbahnbetrieb nicht mehr geht, und dann auch in den Werksverkehr eingesetzt.

Die neue Elektro-Diesellok ist die fünfzigste Einheit dieser Serie, die der Gemeinschaftsbetrieb in den letzten Jahren anschaffte, seit er im Hamborner Werksbereich und im Werk Ruhrort am 18. April 1963 die letzte Dampflokomotive verschrottete. Neben den 54 Elektro-Dieselloks und 57 E-Loks mit Batterie-Hilfskraft sind hier noch neunzehn Diesel-Lokomotiven im Einsatz.

Der Lokomotiv- und der Wagen-Park wird sich in den nächsten Jahren weiter vergrößern, da er mit der wachsenden Produktion der Stahl- und Walzwerke Schritt halten muß. Wenn der Eisenbahnbetrieb unserer Hütte in acht Jahren ein Jahrhundert alt sein wird, werden auch die Leistungen der Werksbahn gegenüber dem heutigen Stand weiter gewachsen sein.

ZU DEN BILDERN

Oben: Die neue Lok in der Werkstatt des Gemeinschaftsbetriebes — Unten: Ein Bild der Vergangenheit: Dampfloks haben ausgedient



Zum Tode von Direktor Adolf Müller



Kurz vor Vollendung seines 73. Lebensjahres verschied am 30. Juli Regierungsbaumeister a. D. Adolf Müller, von 1949 bis 1963 Geschäftsführer des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen.

Am 1. Juli 1927 war Direktor Müller, der zuvor fünf Jahre bei der Reichsbahn in Wuppertal tätig gewesen war, als Betriebsingenieur des Eisenbahn-Amtes in die Dienste der August Thyssen-Hütte in Hamborn getreten.

Zehn Jahre später übernahm er die Leitung des gesamten Eisenbahnbetriebes der ATH. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde er 1949 zum Geschäftsführer des neugegründeten Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen berufen, der als gemeinsames Verkehrs-Unternehmen der ATH, der damaligen Hüttenwerke Phoenix in Ruhrort sowie der Hamborner und der Friedrich Thyssen-Bergbau AG die Verkehrsverbundwirtschaft zwischen den Hütten und Zechen nördlich der Ruhr fortführte.

Die großen Erfahrungen von Dir. Müller auf dem Gebiet des Eisenbahn- und Hafenbetriebs wurden auch bei vielen Projekten im In-

und Ausland genutzt. Durch Gutachten und Planentwürfe wirkte er zum Beispiel beim Ausbau des Rotterdamer Hafens Vlaardingen und von Eisenbahnstrecken in Asien, Afrika und Südamerika mit. Ihm sind die Pläne für die Bahnverbindung zwischen der Bong Rang-Erzgrube in Liberia und für den Ausbau des Hafens Monrovia zu verdanken, sowie Gutachten für die Erzbahnen in Brasilien, vor allem für die Vitoria-Minas-Bahn zwischen dem „Eisernen Viereck“ und den Atlantikhafen Tubarao südlich von Vitoria, über deren Eröffnung die Werkzeitung im letzten Heft berichtete.

Direktor Müller konnte sich weit über den Rahmen des Unternehmens hinaus durch sein lebenswürdiges Wesen zahlreiche Freunde schaffen. Für die Belange der Belegschaft hatte er stets ein offenes Herz und tiefes menschliches Verständnis.

Zwei Portalkrane gingen auf die Reise

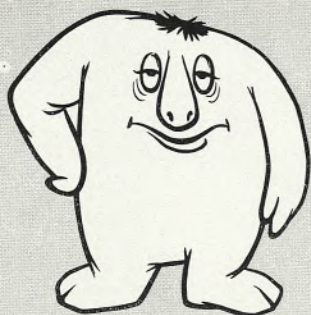
Kran 7 und Kran 12, bisher am Ostufer des Hafens Schwelgern eingesetzt, mußten zum Westufer umgesetzt werden. Am Ostufer wird eine neue Bandanlage errichtet. Beide Krane sind jedoch für den Erzumschlag über Bunkerwagen auf Band ungeeignet. Zu gegebener Zeit wird der Portalkran Nr. 4 vom Westufer zum Ostufer transportiert und dort

zusammen mit zwei neuen 1971 in Betrieb gehenden Schiffsentladern für den Erzumschlag eingesetzt werden.

Beim Umsetzungsvorgang wurde zunächst das drehbare Oberteil vom Portal abgehoben und auf einen Spezialtransportwagen verladen. Dann folgte das Portal nach. Beide Transporte verliefen ohne Schwierigkeiten. Mit dem gleichen Montagekran, der die Demontage der Krane am Ostufer durchführte, wurden die Hebezeuge auch an ihrem neuen Einsatzort am Westufer wieder montiert.



Kennen Sie den?



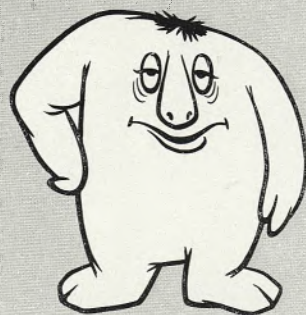
Achtet auf ihn...

Eine böse Bilanz

In 6 Monaten fast 2 Mill. DM Schäden an Eisenbahnwagen der Werksbahn

Zwei Plakate in zahlreichen Produktionsbetrieben und Adjustagen der ATH haben in den letzten Wochen die Aufmerksamkeit der dort tätigen Mitarbeiter erregt: „Jonny Wagenschreck“ springt auf ihnen jedem Leser aus der feuerroten Bildfläche entgegen. Dabei macht er eine böse Bilanz auf über die Schäden, die an Eisenbahnwagen der Werksbahn laufend festgestellt werden müssen.

Kennen Sie den?



Das ist Jonny Wagenschreck...



In den letzten 6 Monaten verursachte er für 1.754.707 DM Schäden an 14.381 Wagen



Das muß nicht sein!



Achtet auf ihn...

Im Bilde — wir drucken beide Plakate, jedoch ohne Farbe, hier ab — konnte jeder dabei erkennen, wie „Jonny Wagenschreck“ zu Werke geht: Beim Beladen, beim Entladen und beim Befördern von Eisenbahnwagen lauert er stets im Hintergrund und schlägt zu, wenn ihm auch nur die geringste Möglichkeit gegeben wird.

Im Verlauf von nur sechs Monaten mußte der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, in dessen Hand der Betrieb auch der Werksbahn der ATH liegt, Schäden an Eisenbahnwagen in Höhe von nahezu zwei Millionen DM feststellen. Das ist in der Tat eine erschreckend hohe Summe.

Im Einzelfall mag der Schaden verhältnismäßig gering erscheinen; denn bei über fünftausend Wagons, die durchweg täglich auf den Werksgleisen unterwegs sind und

beladen oder entladen werden, sind es je Wagen in einem halben Jahr „nur“ rund vierhundert DM. Aber in der Gesamtsumme ergibt es doch einen hohen Betrag, welcher die Betriebskosten belastet.

Wagenschäden sind reine Unkosten. Sie verteuern das Verkaufsprodukt und müssen deshalb irgendwie von allen getragen werden, wenn wir konkurrenzfähig bleiben und unseren Arbeitsplatz sichern wollen. Deshalb sollten sich vor allem die Mitarbeiter, die mit Eisenbahnwagen zu tun haben, stets bemühen, nicht selbst „Jonny Wagenschreck“ zu werden.

Ein besonders anschauliches Beispiel für den Umfang, den Schäden im Werk annehmen können, gibt ein Unfall, der sich kürzlich im Hafen Schwelgern ereignete. Dort erfaßte eine EH-Diesellok, nachdem sie ein „Halt“ zeigendes Signal

überfahren hatte, eine Kranbahnstütze der Verladebrücke V, drückte sie weg und brachte sie zum Entgleisen.

Infolge der statischen Überbeanspruchung stürzte die gesamte Verladebrücke schließlich ein. Es konnte — bei allem Unglück — wirklich noch von Glück sagen, daß keine Menschen dabei zu Schaden kamen; denn nicht nur die Lok, auch die Verladebrücke war besetzt und im gesamten Unfallbereich wurde gearbeitet.

Der materielle Schaden geht in die Millionen. Hinzu kommt, daß die Verladekapazität dieser Verladebrücke — die verschrottet werden mußte — für über zwei Jahre ausfällt, da für den notwendigen Ersatz lange Lieferzeiten in Kauf genommen werden müssen.

Unser Bild unten zeigt die 160 Meter lange Verladebrücke, von

der durch den Unfall nur noch ein Haufen verbogener Stahlkonstruktionsteile übriggeblieben war, nach dem Unfall.

Sperrgut-Abfuhr ist keine Müllabfuhr

Die Städte Dinslaken und Walsum haben das Thema aufgegriffen, aber es ist ein Problem aller Städte: die Verunreinigung der Straßen an den Tagen, an denen der „Sperrmüll“ abgefahren wird.

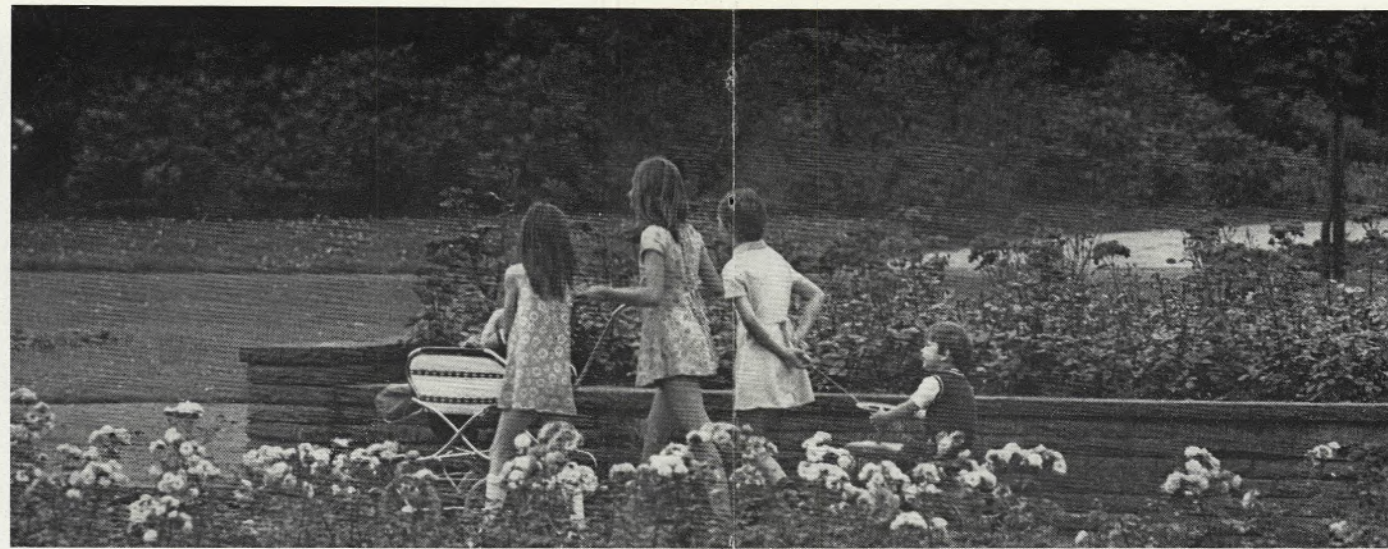
Dieser „Sperrmüll“ ist aber gar kein Müll — oder soll wenigstens keiner sein —, man müßte ihn besser als „Sperrgut“ bezeichnen. Bekanntlich fahren die Müllabfuhr einmal monatlich sperrigen Abfall kostenlos auf die Müllkippen. Die damit befaßten Dienststellen bitten dringend, in die Sperrgut-Abfuhr nur Gegenstände zu geben, die ihrer Größe wegen nicht in die Mülltonnen passen. Müll, Küchenabfälle oder Asche gehören nicht für die Sperrgut-Abfuhr bereitgestellt.

Außerdem ist es nötig, die abzufahrenden Sperrgut-Sachen zu verpacken und zwar so, daß auch ein Regenguß die Behälter nicht aufweicht. Fast immer wird das Sperrgut abends auf die Straße gestellt, weil die Abfuhr am frühen Morgen erfolgt. Papiertüten sind ebenso ungeeignet wie offene Behälter; die Abholer haben Anweisung, so verpacktes Sperrgut nicht mitzunehmen. Es eignen sich zur Verpackung allein Plastiksäcke oder die großen Papiersäcke aus besonders widerstandsfähigem Material. Ein Problem können allerdings auch die sorgsamsten Anwohner nicht lösen: die „Müll-Fledderer“, die sich nachts aus dem herausgestellten Sperrgut Brauchbares herausuchen und dann ein Chaos hinterlassen.

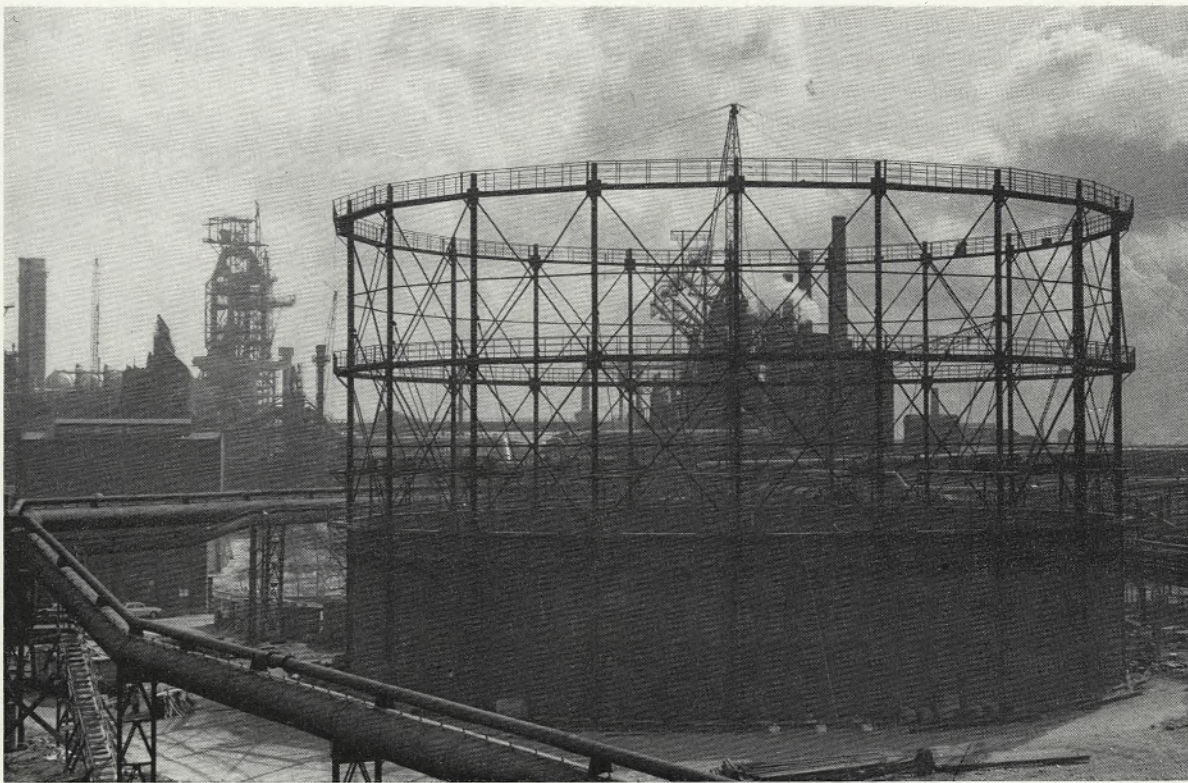




Industriestadt mit grüner Lunge



In den letzten Jahren hat Hamborns Stadtbild Veränderungen erfahren, die alle Bereiche dieser Industriestadt erfaßten. Ob es sich dabei um das Aussehen der ATH handelt oder um die Neuordnung der Wohnbezirke dieser Stadt, stets wurde dabei auf die Erhaltung und Erweiterung von Grünflächen geachtet. Bei der ATH haben die Grünflächen im Bereich Hamborn und Beeckerwerth jetzt eine Gesamtgröße von neunzig Hektar erreicht. Bei der Stadt selbst sind erklärlicherweise die Grünflächen zusammengerechnet weitaus größer. Allein die Parkanlagen haben eine Größe von rund siebzig Hektar. Immer wieder ist man erstaunt, welch beschauliche Plätzchen es in den Hamborner Parkanlagen gibt, wie unsere Fotos zeigen. Hier gibt es selbst für alte Hamborner stets etwas zu entdecken. Wer gerne zu Fuß geht, dem sei der Emscher-Wanderweg empfohlen; denn mit einer Länge von 4,5 Kilometern ist er für Spaziergänge geradezu ideal. Am Mattlerbusch wird durch landschaftliche Neugestaltung eine Verbindung zum Emscher-Wanderweg hergestellt. Wenn diese Arbeiten beendet sind, wird Hamborn in diesem Bereich eine in sich geschlossene Grün- und Parkfläche von 120 Hektar besitzen. Bei der ATH haben sich die Grünflächen mittlerweile als fester Bestandteil zwischen den Produktionsanlagen erwiesen. Auch hier ist die Entwicklung noch nicht beendet.



Wer in den letzten Monaten die Friedrich-Ebert-Straße von Hamborn nach Ruhrort befuhr, entdeckte nach Unterquerung der Eisenbahn am Beecker Bahnhof, daß sich die seit Jahren bekannte Silhouette des Werkes Ruhrort durch ein feines, spinnwebartiges Stahlgerippe verändert hat. Der im Industriegebiet Beheimatete wird auf den ersten Blick erkennen, daß es sich um das Gerüst eines im Entstehen begriffenen Gasbehälters handelt, der inzwischen weitgehend fertiggestellt ist.

Mit Hochofen und Kraftwerk verbunden

„Schneller Gasbehälter“ in Ruhrort fängt Produktionsschwankungen auf

Nun wird sich mancher fragen: „Wer baut denn heute, im Zeitalter des Erdgases, noch diese alttümlichen Behälter?“ Die Frage läßt sich nicht mit wenigen Worten beantworten.

Doch bewegen wir uns auf der Friedrich-Ebert-Straße noch ein wenig weiter in Richtung Ruhrort! Hinter der Laarer Kirche, kurz vor dem Tor 1 in Höhe des Parkplatzes entdecken wir unschwer, daß sich zu den bereits vorhandenen Rohrleitungen, die vom Werk Ruhrort in das Kraftwerk „Hermann Wenzel“ hineinführen, eine weitere, wesentlich dickere Leitung hinzugesellt hat.



Wir alle wissen, daß bei der Gewinnung des Roheisens im Hochofen große Mengen Gas — wir nennen es Gichtgas — frei werden. Heiztechnisch gesehen handelt es sich um ein relativ minderwertiges Gas mit einem Heizwert von 900 bis 1000 Kilokalorien je Kubikmeter (kcal/m^3). Dazu zum Vergleich: Der Heizwert des Erdgases beträgt etwa 8000 und der des sog. Stadtgases 4000 kcal/m^3 .

Dieses Gichtgas, ein „Abfallprodukt“, ist beim Verlassen des Hoch-

ofens stark verschmutzt. Es kann aufgrund dieser Verschmutzung und wegen seiner chemischen Bestandteile nicht einfach in die Atmosphäre geblasen werden. Man müßte es erst reinigen und könnte es dann in sog. Fackeln verbren-

nen. Dieses Verfahren wird auch heute noch oft in Hütten und Kokereien angewandt, um überschüssiges Gas loszuwerden.

Man kann aber dieses „Abfallprodukt“, wenn man die entsprechenden Voraussetzungen schafft, auch

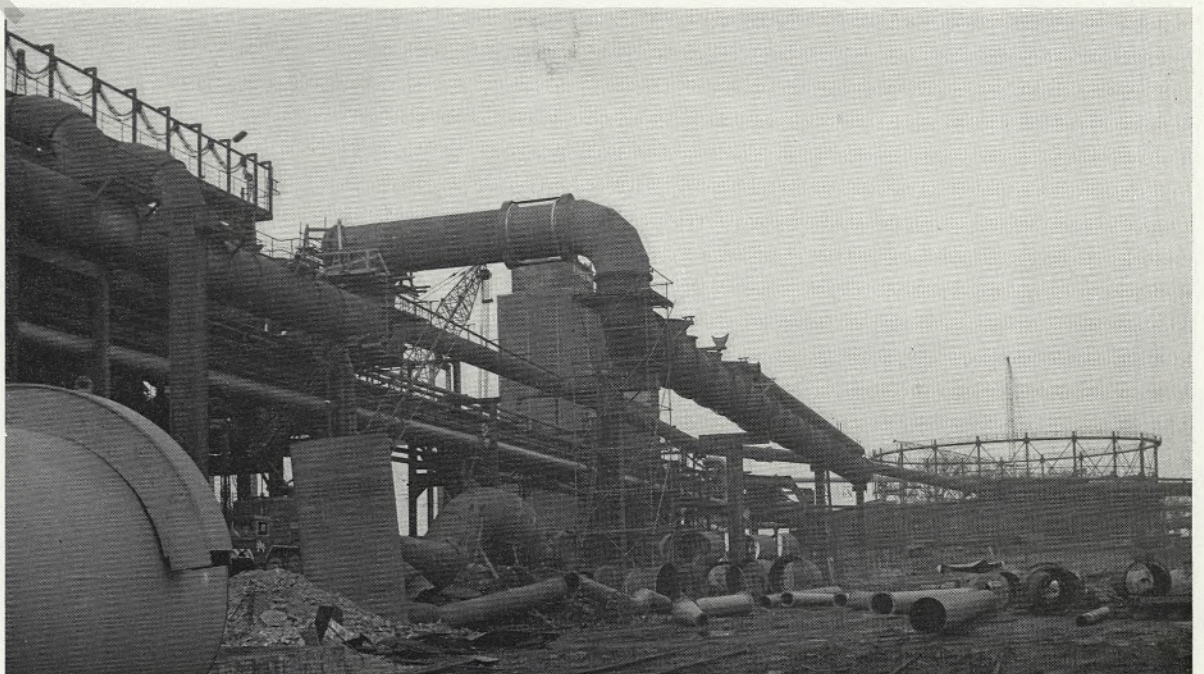
nutzbringend verwenden. So wird es beispielsweise in den Tiefofenanlagen der Walzwerke — gegebenenfalls mit einem Erdgas- oder Koksgaszusatz — verwandt, um Stahlblöcke für die Weiterverarbeitung aufzuheizen. Oder man betreibt mit diesem Gas die sog. Pfannenfeuer, mit denen man die Transport- oder Gießpfannen trocknet und aufheizt.

Natürlich kann auf diese Weise nur ein kleiner Teil des erzeugten Gichtgases verwertet werden. Um es aber möglichst restlos auszunutzen, ging man vor etlichen Jahren daran, Dampfkessel für Kraftwerke zu bauen, die geeignet sind, Gichtgas zunächst ohne Zusatz anderer Gase mit gutem Effekt für die Dampf- und Stromerzeugung einzusetzen. Eine wichtige Vorbedingung war, daß der Brennstoff „Gichtgas“ konstant zur Verfügung stehen mußte.

Wer den Hochofenbetrieb kennt, weiß um die Schwierigkeit, diese Forderung zu erfüllen. Betriebsbedingte Vorgänge, wie zum Beispiel das Auswechseln einer Winddüse oder kurzzeitige Schwankungen im Versorgungsnetz, bringen immer wieder einen zeitweiligen Gasausfall mit sich, der den normalen Betrieb eines Kraftwerkes erheblich stören würde. Als der Hochofenbetrieb Ruhrort noch aus vielen kleinen Ofen bestand, konnten sich diese Gasausfälle bei weitem nicht so störend auswirken, wie das in Zukunft bei dem Einsatz weniger Großhochöfen der Fall sein wird.

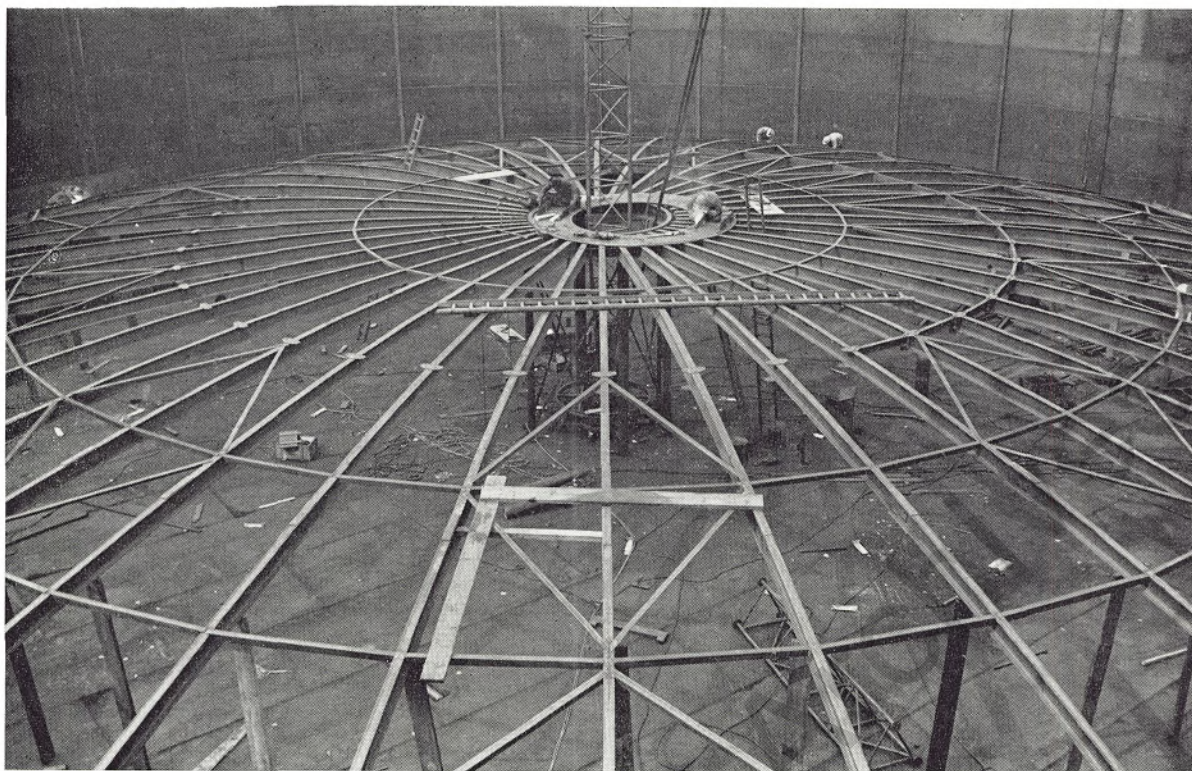
Wohl haben die Steuerungs- und Regeltechniker Einrichtungen entwickelt, die den Betrieb eines Kraftwerkes auch unter schwierigen Verhältnissen ermöglichen, doch können diese Lösungen — auf die Dauer gesehen — Leistungseinbrüche in der Stromversorgung nicht ganz verhindern.

So kam man auf den vielleicht modernen erscheinenden Gedanken, die Gasregelung mit einem Gasbehälter vorzunehmen. Ein solcher Behälter, der allgemein als Gasometer bezeichnet wird, sollte dabei weniger als Speicher denn als



Druckregler dienen. Ein Gichtgas-speicher wäre in jedem Falle eine Illusion geblieben. Wie wollte man ein Gas speichern, das stündlich in Mengen von 500 000 bis 600 000 Kubikmetern mit dem geringen Druck von zur Zeit 0,035 und später 0,07 atü angeboten wird!

So hat man sich für einen verhältnismäßig geringen Behälterinhalt von 50 000 Kubikmetern entschieden (der Großbehälter an der Franz-



derum abweichend von der Konstruktion des Hamborner Großbehälters — es handelt sich hier um einen sog. Scheibengasometer — ein mehrhubiger Glockengasometer gewählt. Viele von uns haben diese Gasometerbauart sicherlich schon in unserer nächsten Nachbarschaft, vorzugsweise aber in Kleinstädten gesehen, wo sie vorwiegend die gleiche Aufgabe haben, wie sie unserem Gasbehälter zuge-dacht ist, nämlich für die Stabilisierung des Gasnetzdruckes zu sorgen. Um die Größe und Wirkungsweise des Gasometers ein wenig zu veranschaulichen, wollen wir ein kurzes Beispiel anführen: An einem Hochofen moderner Bauart fallen in der Minute etwa 6000 Kubikmeter Gichtgas an, die voll vom Kraftwerk übernommen werden. Das Kraftwerk stellt sich also auf diese Gasmenge ein. Fällt die Gasproduktion durch einen betrieblichen Vorgang kurzzeitig aus, muß der Gasometer für einen Ausgleich sorgen. Um den Netzdruck zu halten,

wird er also 6000 Kubikmeter Gas in der Minute abgeben.

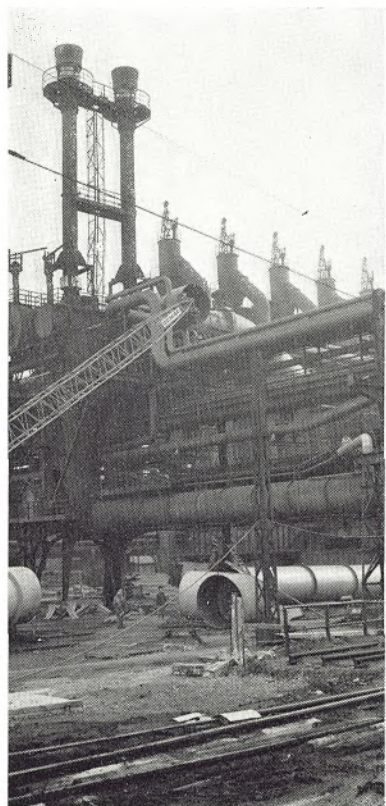
Bei einem Gasometer-Durchmesser von etwa 50 Meter muß sich die Gasometerglocke zu diesem Zweck in der Minute um mehr als drei Meter senken können. Jedem, der in dieses Metier einmal „hineingerochen“ hat, wird klar, daß das eine enorm hohe Geschwindigkeit ist. Man stelle sich vor, eine Fläche von nahezu 2000 Quadratmetern, das ist mehr als ein Viertel eines Fußballfeldes, senkt sich in der Minute um drei bis vier Meter.

Auf diese Weise gewinnen die „Steuerleute“ im Kraftwerk Zeit, gegebenenfalls einen oder mehrere Kessel auf eine Ersatzenergie (Staubkohle, Emscherschlamm, Koks-gas oder Mischgas) umzustellen.

Der neue Gasometer wird direkt über eine 2,60 Meter dicke Rohr-

ZU DEN BILDERN:

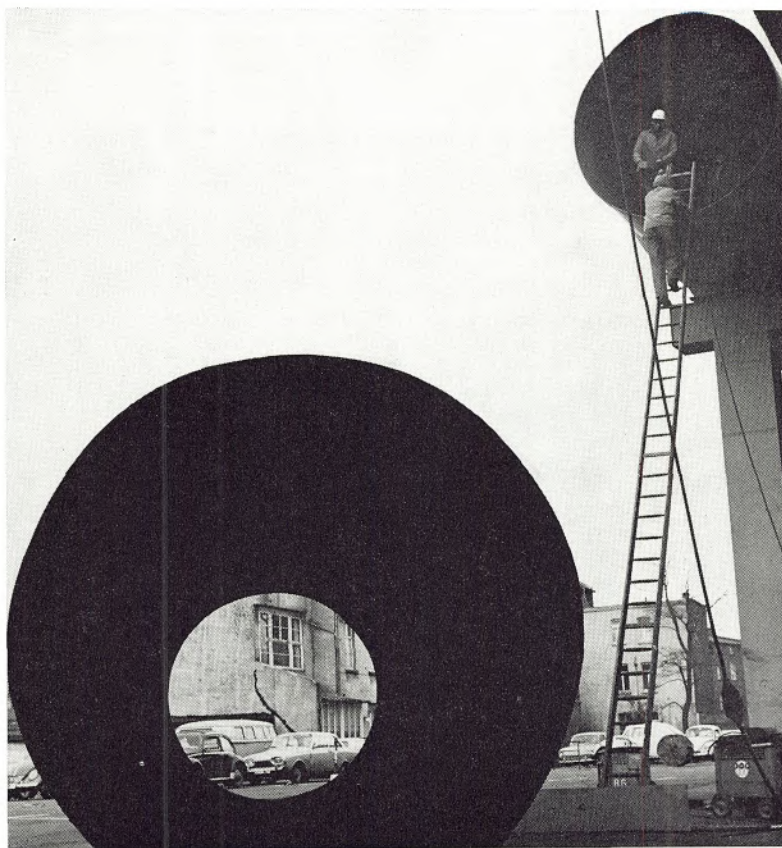
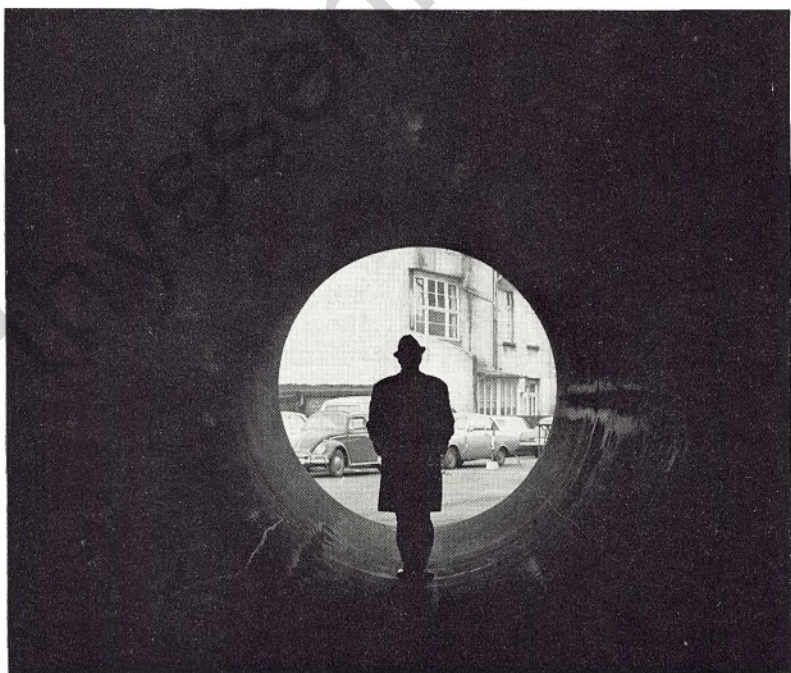
Linke Seite oben: Vor der Silhouette des Werkes Ruhrort fällt das Führungsgerüst des neuen Gasbehälters ins Auge — Unten: Verbindungsrohrleitung mit der Nennweite 2600 Millimeter zum Gasbehälter während der Montage im Januar und März — Die Größe der Rohrleitung verdeutlichen besonders gut die beiden Aufnahmen am Fuß der rechten Seite. Nicht nur, daß man hindurchgehen kann, nein, ein kleiner Lastwagen könnte hindurchfahren, ohne anzustoßen. Rechte Seite oben: Das Glockendach wird montiert; deutlich erkennbar ist die Tragkonstruktion, das sog. „Gespärre“; im Hintergrund ein Teil des Beckens — Links: Reingasfackeln über der Elektro-Gasreinigung; mit ihrer Hilfe wird das überschüssige Gichtgas ohne Gefahr für die Umgebung verbrannt



Lenze-Straße in Hamborn hat zum Vergleich dazu einen Inhalt von 300 000 Kubikmetern); es ist aber, abweichend von allen bisher gebauten Gasometern, die Möglichkeit eingeplant, dreimal schneller Gas zu entnehmen als normalerweise üblich.



Es handelt sich in Ruhrort also um einen „schnellen“ Gasbehälter. Aus diesem Grunde wurde auch, wie-



leitung mit dem Gasnetz des Werkes Ruhrort und indirekt über eine 2,80 Meter dicke Leitung mit dem Kraftwerk „Hermann Wenzel“ verbunden. Letztere überquert die Friedrich-Ebert-Straße in Höhe des Fahrradstandes am Tor 1. Nach Inbetriebnahme des Hochofens 6 in Ruhrort wird es keine Schwierigkeiten bereiten, das erhöhte Gichtgasangebot durch die vergrößerte Leitungskapazität zum Kraftwerk zu fördern. Produktionsschwankungen werden vom Gasbehälter aufgefangen.



Ein solcher Gasbehälter wird übrigens — abweichend von sonstigen Gepflogenheiten — von oben nach unten gebaut. Wenn Fundament, Führungsgerüst und Becken — also der untere Behälterschuß — erstellt sind, wird zuerst das Glockendach montiert. An den zwanzig Pfosten des Führungsgerüsts werden Zugvorrichtungen angebracht, mit deren Hilfe man das fertige Dach so weit hochzieht, daß der nächste Blechschuß untergeschweißt werden kann. So wird nach und nach das Glockendach bis annähernd in seine obere Stellung gezogen. Auf diese Weise wird die Möglichkeit geschaffen, den größten Teil des Gasbehälters zu ebener Erde oder zumindest in geringerer Höhe zu montieren.

Einzelheiten über die besondere Technik des Baues von Gasbehältern und Großrohrleitungen wird die Werkzeitung in einer späteren Ausgabe bringen.

Rudolf Bauer



Überalterte Walzstraße stillgelegt

Breitflach-Walzwerk II in Großenbaum produzierte in 65 Jahren 4,4 Millionen Tonnen



Die Anlage arbeitete mit je einem Stoßofen für schwere und für kleinere Brammen und mit einem Lauth'schen Trio-Universalgerüst. Sie produzierte sogenanntes Universalisen, das vor allem im Stahlhoch- und Brückenbau sowie im Schiffs- und Fahrzeugbau Verwendung fand.

Oberingenieur Füssgen konnte bei der letzten Schicht neben den Belegschaftsmitgliedern auch seinen Vorgänger, Oberingenieur Zawada, begrüßen, der — heute 83 Jahre alt — von 1910 an im Werk tätig war und es zuletzt bis 1955 leitete. Auch Betriebsratsvorsitzender Rawe, Oberingenieur Wende sowie die Betriebsleiter Dürselen und Dening waren mit dabei, als um 12.33 Uhr der letzte große Block und eine Stunde später der letzte kleine Block von der 32 Mann starken Schicht unter Meister Erker und Walzmeister Folta gewalzt wurden. In einer Ansprache wies Oberingenieur Füssgen darauf hin, daß diese

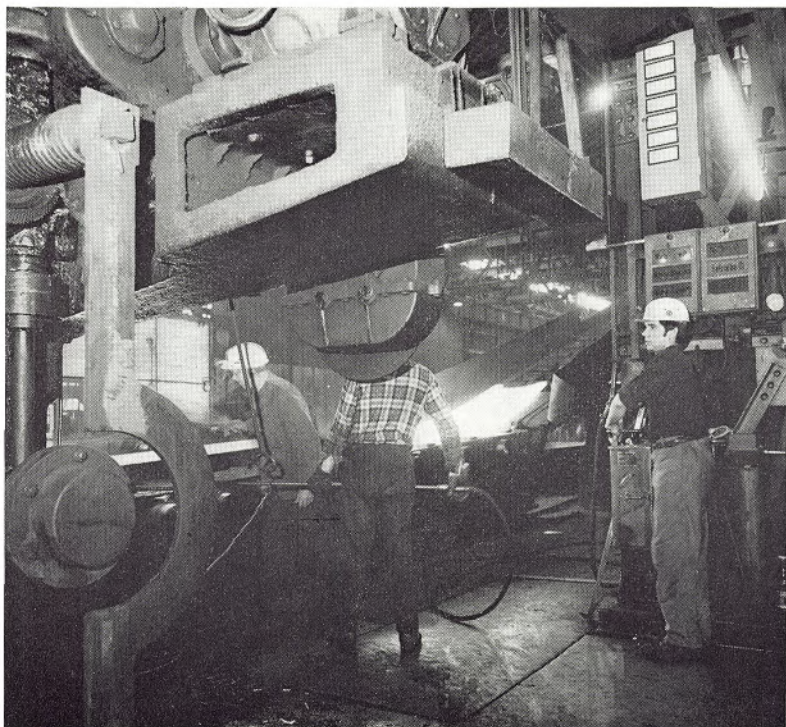
Bereits im Jahre 1958, als das neue Breitflach-Walzwerk I in Großenbaum anlief, wollte Mannesmann — zu dem der Betrieb bis zu der im Frühjahr 1970 erfolgten Übernahme durch die ATH gehörte — die überalterte Straße stillsetzen. Sie blieb aber auch in den folgenden Jahren, zum Schluß nur noch einschichtig, weiter in Betrieb, bevor sie jetzt endgültig stillgesetzt wurde.

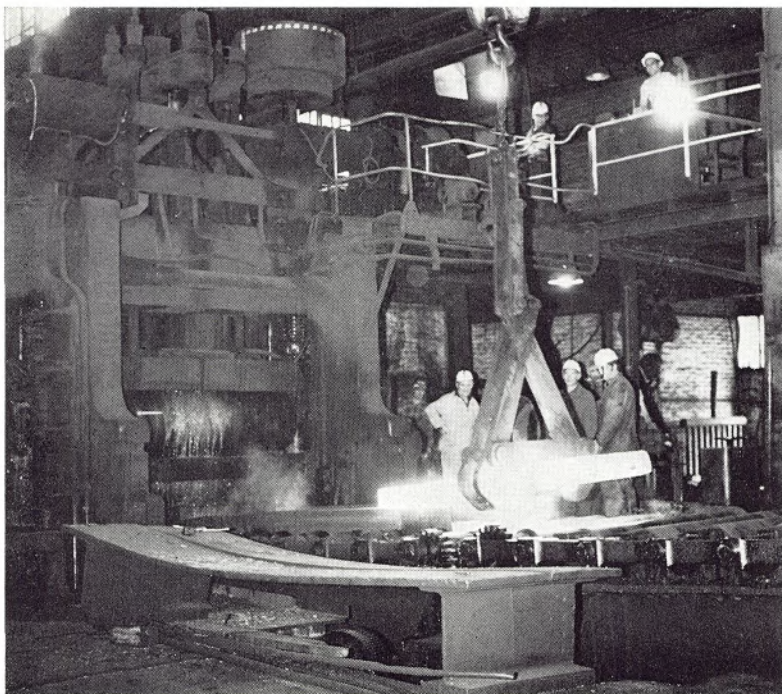
Auf ein Alter von 65 Jahren konnte das Breitflach-Walzwerk II in Großenbaum zurückblicken, als seine Walzstraße am 31. Juli aus technischen und wirtschaftlichen Gründen stillgelegt wurde. Ein Durchlaufglühofen und die mit ihm in Zusammenhang stehende Richtmaschine bleiben vorerst weiterhin in Betrieb.

DIE BILDER ZEIGEN:

Linke Seite oben: Oberingenieur Füssgen bei seiner Ansprache an die Belegschaft der letzten Schicht im Breitflach-Walzwerk II in Großenbaum — Unten: Walzen der letzten Blöcke

Rechte Seite: Mit einem Greifer-Kran wird einer der letzten Blöcke auf den Rollgang der Walzstraße gesetzt — Mitte: Reisig wird zur Säuberung der Oberfläche beim Walzen benutzt — Unten: Das Blechband im Auslauf

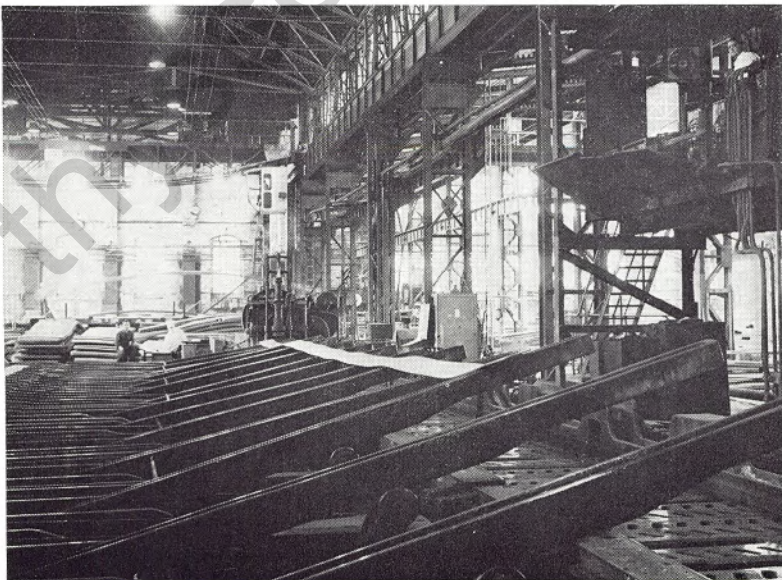




Anlage in den vergangenen 65 Jahren insgesamt 4,4 Millionen Tonnen produzierte. Die von den Hahnschen Werken 1905 gebaute Anlage entspreche jedoch heute nicht mehr dem technischen Stand, zumal der Betrieb im Breitflach-Walzwerk I über eine modernere Anlage verfüge. Oberingenieur Füssgen sprach allen Belegschaftsmitgliedern herzlichen Dank für ihre Mitarbeit aus und bat sie, sich

auch am neuen Arbeitsplatz tatkräftig einzusetzen.

Von der Stilllegung werden insgesamt 61 Mann betroffen. Von ihnen ist ein Teil zum Breitflach-Walzwerk I versetzt worden. Eine Gruppe ausländischer Mitarbeiter, die ihre von der Bundesbahn gekündigten Unterkünfte am Grunewald räumen mußte, erhielt Arbeitsplätze im Werk Beeckerwerth und neue Unterkünfte in Wehofen.



Stahltradition in Duisburg-Süd

Seit 80 Jahren produziert und verarbeitet man Stahl in Großenbaum und Hüttenheim

Mit dem Werksbereich Duisburg-Süd hat die ATH Produktionsstätten hinzugewonnen, die ihre heutige Bedeutung mit einer bemerkenswerten Historie verbinden, von der an dieser Stelle kurz berichtet werden soll.

Eine für den deutschen Industrialisierungsprozeß typische Entwicklung weist das Werk Großenbaum auf. Im Jahre 1873 in Düsseldorf unter dem Namen „Albert Hahn Röhrenwerke“ von Albert Hahn als Fabrikationsbetrieb zur Herstellung von feuergeschweißten Gas- und Siederohren gegründet, siedelte dieses Werk aus Standortgründen schon im Jahre 1888 nach Großenbaum um. Hier arbeitete es zunächst mit einem Puddelwerk, dem ein Universal-Walzwerk und eine Röhrenstreifen-Straße angeschlossen waren.

Die 1896 erfolgte Umwandlung des Unternehmens in eine Aktiengesellschaft schuf die finanziellen Voraussetzungen für Erweiterungspläne. Sie konnten mit der Errichtung von Rohr-Schweißanlagen für die Herstellung von stumpf- und überlapptgeschweißten Rohren und dem Ausbau des Breitflach-Walzwerkes ausgeführt und mit der Schaffung einer eigenen Rohstahl-Basis durch Errichtung eines Siemens-Martin-Stahlwerkes, dem sich die Aufnahme der Produktion nahtloser Rohre nach dem Ehrhardt-Verfahren anschloß, noch vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges abgerundet werden.

Im Zuge einer erneuten durchgreifenden Modernisierung in den zwanziger Jahren erfolgte die Umstellung der SM-Ofen und Wärmeöfen auf Ferngas-Beheizung und schließlich die Umstellung des Universal-Walzwerkes auf größte Breiten.

Im Jahre 1939 bot die Aktionärgruppe Hahn das Unternehmen mit Tochtergesellschaften Mannesmann zum Kauf an. Das Aktienkapital der Hahnschen Werke wurde durch Mannesmann erworben, die Gesellschaft vorübergehend als Stahl- und Walzwerke Großenbaum AG dem Konzern angeschlossen. 1940 wurde das Werk Großenbaum dann im Zuge der gegenseitigen Produktionsabstimmung mit Huk-

kingen als Abteilung Großenbaum in die Mannesmannröhren-Werke eingegliedert. Der Schwerpunkt seiner Walzstahl-Produktion lag weiterhin bei nahtlosen Röhren, geschweißten Winderohren und Breitflachstahl.

Das Werk überstand den Krieg verhältnismäßig heil und gehörte zu den ersten, die nach dem Krieg bereits im September 1945 Rohstahl und Breitflachstahl produzieren durften. Allerdings währte dieser erste Wiederanlauf nur einen Monat. Danach wurde es ein Jahr still, bis im Oktober 1947 auch Großenbaum die Produktion endgültig wieder aufnehmen konnte. Im Zuge von Entflechtung und Restitutionen erhielt die Gruppe Hahn im Jahre 1949 55 Prozent der Vermögenssubstanz der inzwischen aus dem Mannesmann-Konzern entflochtenen und wieder als Stahl- und Walzwerke Großenbaum AG firmierenden Großenbaumer Anlagen. Und nachdem das Unternehmen vorübergehend auch seinen alten Namen „Hahnsche Werke Aktiengesellschaft“ wiedererworben hatte, ging es einige Jahre später durch Kauf erneut in den Mannesmann-Besitz über, bis es im Zuge der Arbeitsteilung mit Mannesmann in diesem Frühjahr von der ATH übernommen wurde.



Das Grobblech- und Kaltwalzwerk der ATH in Hüttenheim geht auf eines der ältesten Unternehmungen der Essener Eisen- und Stahlindustrie, die im Jahre 1855 von dem Kaufmann K. J. Schulz gemeinsam mit dem Ingenieur Adolf Knaudt als „Puddelings- und Walzwerk“ gegründete Firma „Schulz, Knaudt und Co.“ in Essen zurück. Es zählt zu den Unternehmungen, die zur ersten Industrialisierungsphase des Ruhrgebietes der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts einen wichtigen Beitrag geleistet haben.

Beginnend mit Schmiedestücken für Maschinenfabriken in ihren Essener Produktionsstätten, folgten bald Grobbleche bis zu 3500 Millimeter Ballenlänge. Den Bedürfnissen des Kesselbaus im Zusammenhang mit der Verbreiterung der Dampfmaschine folgend, entwickelte man bei Schulz-Knaudt neben anderen Neuerungen in der Grobblech- und Kesselfabrikation ein Verfahren



ZU DEN BILDERN:

Karl Julius Schulz, Adolf Knaudt und der Engländer Samson Fox sind die Gründer der Essener Firma „Schulz, Knaudt und Co“, die das Puddlings- und Walzwerk in Hüttenheim errichtete (oben von links nach rechts) — Unten: Heute gehören das Kaltwalzwerk und das Grobblech-Walzwerk Hüttenheim (rechts das Tor zum Betrieb) sowie das Breitflach-Walzwerk II in Großenbaum (links die Kühltürme) zur ATH

für die Anfertigung maschinell geprüfter Kesselböden, die bisher von Hand durch stückweises Umbrödeln hergestellt wurden. Durch die Verbindung mit dem Engländer Samson Fox in Leeds, dem Erfinder der gewellten Feuerrohre, nahm Schulz-Knaudt seit 1879 die Fertigung von Wellrohren in das Herstellungsprogramm auf.

Gemeinsam mit seinem Freund Eduard Blaß löste schließlich Adolf Knaudt als einer der ersten die Aufgabe, Wassergas technisch herzustellen. 1882 führte er die Wassergas-Schweißung in Deutschland ein.

Den entscheidenden Einschnitt, der das weitere Schicksal dieses frühindustriellen Unternehmens bestimmte, brachte der Übergang vom Schweiß- zum Flußeisen. Die kostspielige Anschaffung einer Bessemer-Anlage umgehend, beschränkte man sich darauf, zunächst Bessemer-Stahl von Krupp zu beziehen, bis zu Beginn des neuen Jahrhunderts die technische Entwicklung schließlich dazu zwang, die Puddelöfen endgültig stillzulegen.

Eine gründliche Modernisierung des Betriebes war notwendig. Die finanziellen Voraussetzungen wurden nach dem Tode beider Gründer im Jahre 1889 durch die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft geschaffen. Das Unternehmen änderte seinen Namen in „Blechwalzwerk Schulz-Knaudt A. G.“. An der Spitze stand jetzt Otto Knaudt, der Sohn eines der Gründer, seit 1881 als Ingenieur im Unternehmen tätig und einer der Wegbereiter der Verwendung von Wellrohren im Dampfkesselbau.

In Essen gestatteten die schon beengten Raumverhältnisse keine weiteren Ausbauten der Anlagen. Und da man neben einer modernen Siemens-Martin-Stahlanlage auch an den Bau von Hochöfen dachte, ergab sich fast zwangsläufig die Übersiedlung an den Rhein. Auf der Suche nach einem geeigneten Objekt ergab sich die Möglichkeit, im Jahre 1907 in Angerort vom Grafen Spee ein zweihundert Hektar großes, unmittelbar am Rhein auf hochwasserfreiem Gelände gelegenes Areal anzukaufen.

Zunächst errichtete man hier, noch unter der Leitung von Otto Knaudt, ein Siemens-Martin-Werk für kalten Einsatz mit drei Schmelzöfen und einer Jahresleistung von rd. 110 000 Tonnen Rohstahl. Der erste Ofen kam 1909 in Betrieb. — Im gleichen Jahr gründeten übrigens mit Schulz-Knaudt die Firmen Thyssen und Co., Grillo, Funke & Co. in Gelsenkirchen-Schalke und die Rheinischen Stahlwerke in Meiderich den Wellrohrverband mit einer gemeinschaftlichen Verkaufsstelle für Kesselmaterial.

Während des Ausbaues des Siemens-Martin-Werkes wurde es deutlich, daß man — wollte man wirklich preisgünstig liegen — das ganze Werk an den Rhein verlegen und gleichzeitig die Walzwerks-Anlagen auf den neuesten Stand der Technik bringen mußte.

Der Umzug — zwar sorgfältig vorbereitet, um die Produktion nicht zu unterbrechen — zog sich durch Lieferschwierigkeiten länger hin, als vorauszusehen war. Er hatte die Finanzkraft des Unternehmens über Gebühr strapaziert.

Als daher Mannesmann, auf der Suche nach Möglichkeiten, seine Pro-

duktion nach der Grobblechseite hin zu arrondieren, das Angebot der Fusion machte, griff man zu. Am 18. Mai 1914 beschlossen die Hauptversammlungen beider Gesellschaften die Verschmelzung. Das Unternehmen wurde als die Abteilung Schulz-Knaudt Huckingen in die Mannesmannröhren-Werke eingegliedert, das Produktionsprogramm mit dem zu gleicher Zeit zu Mannesmann gestoßenen Werk Grillo Funke und Co. in Gelsenkirchen-Buer abgestimmt. (Vgl. hierzu den Bericht über Grillo Funke in Heft Nr. 6/7 der Werkzeitung.)

Huckingen bildete seitdem die Stahlgrundlage der Mannesmann-Werke, versorgte die Röhrenwerke mit Halbzeug, machte die Wassergas-Schweißereien in Rath und Worms unabhängig von fremden Lieferanten und ergänzte das Röhrenprogramm durch die Aufnahme wassergasgeschweißter Röhren und Behälter größter Abmessungen. Mit einem Hochofenwerk und dem Thomas-Stahlwerk sollte das Produktionsprogramm einen in sich geschlossenen Kreislauf bilden.

Die Pläne für den Ausbau der Anlagen hatte Heinrich Bierwes entworfen. Zu seinem 65. Geburtstag

erhielt das Werk den Namen Heinrich-Bierwes-Hütte.

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges unterbrach zunächst die bereits in Angriff genommenen Ausbaupläne bis zum Jahre 1921. Jetzt erfolgte der Bau des Hafens, dem sich zwischen 1927 und 1929 das lange geplante Hochofenwerk mit zwei Hochöfen sowie das Thomas-Stahlwerk mit den dazugehörigen Nebenanlagen anschlossen.

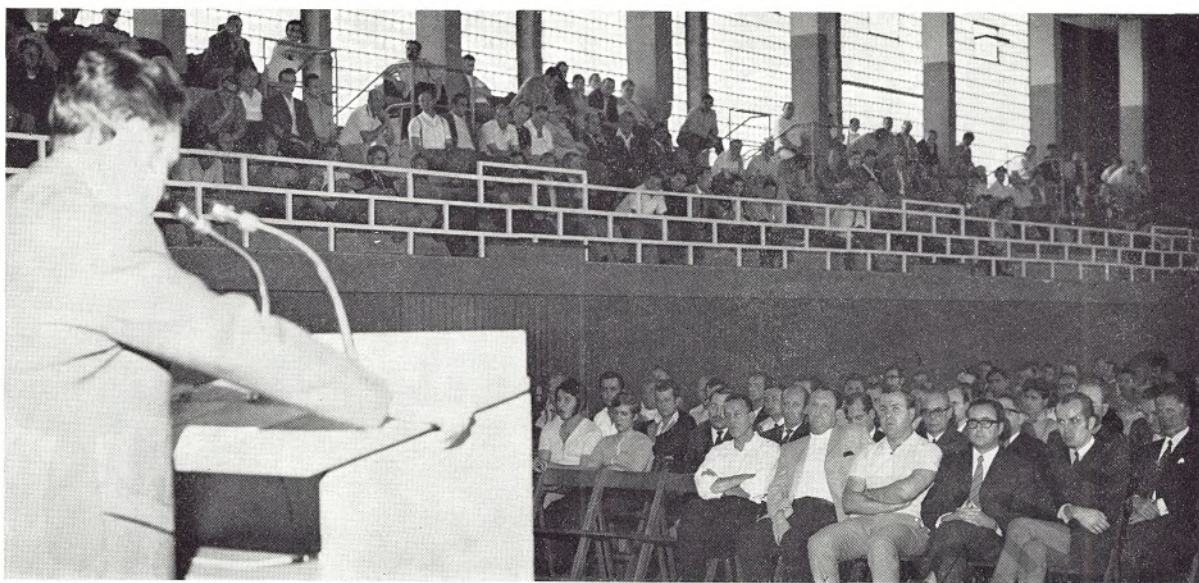
Auf der Walzstahl-Seite erfuhr das Produktionsprogramm mit dem Bau eines neuen Stahl- und Formeisen-Walzwerkes eine wertvolle Ergänzung, das in den dreißiger Jahren zu den modernsten seiner Art zählte. Das Schweiß- und Preßwerk war unter anderem mit Schweißeinrichtungen für Wassergas-Elektro- und Autogen-Schweißung für die Herstellung von Böden, Kesseln, Rohren und Apparaten ausgerüstet. Die Leistungsfähigkeit für die Wassergas-Schweißerei betrug etwa 30 000 Tonnen, für das Preßwerk etwa 10 000 Tonnen.

Huckingen überstand den Krieg zwar wenig beschädigt, aber abgenutzt wie alle Werke. Da es bis auf Teile des Elektro-Stahlwerkes nicht demontiert wurde, gehörte es zu den Anlagen, die bereits im Jahre 1946, zwar bescheiden, die Eisen- und Stahlproduktion wieder aufnehmen konnten. Im Zuge der Arbeitsteilung zwischen ATH und Mannesmann kamen das Grobblech- und das Kaltwalzwerk Hüttenheim im Frühjahr 1970 zur Thyssenhütte.

Dr. Gertrud Milkereit



Betriebsratsvorsitzender Wagner gibt in der gutbesuchten Belegschaftsversammlung in der Sporthalle Duisburg-Süd einen Bericht über die ersten sechs Monate im Kreise der Thyssen-Gruppe



Zu zwei Belegschaftsversammlungen, die am Freitag, 28. August und Montag, 31. August, in der Sporthalle Duisburg-Süd stattfanden, hatte der Betriebsrat Hüttenheim die Belegschaft eingeladen. Betriebsratsmitglied Bäumler konnte neben zahlreichen Mitarbeitern Werksdirektor Dr. Zimmermann, Personaldirektor Dr. Isselhorst sowie Gewerkschaftssekretär Bulitz begrüßen.

Betriebsratsvorsitzender Wagner gab der Belegschaft einen ausführlichen Überblick über die ersten sechs Monate, die die Hüttenheimer Belegschaft nach der Arbeitsteilung mit Mannesmann im Kreise der Thyssen-Gruppe gearbeitet hat. Dabei wies er darauf hin, daß die gegenüber dem Jahre 1969 erhöhte Erzeugung eine wesentlich stärkere Auslastung der Anlagen mit sich gebracht habe, da sie in die voll ausgelastete Produktion der ATH einbezogen werden konnte. Infolgedessen seien die Anforderungen an die Belegschaft, zum Teil auch durch vermehrtes Verfahren von Zusatzschichten, größer geworden.

Mit besonderem Nachdruck unterstrich der Betriebsratsvorsitzende dann bei einer Übersicht über die Auslastung der einzelnen Anlagen, daß man bei der Verteilung der Produktion die Bedeutung des Betriebes Hüttenheim besonders be-

rücksichtigt habe. So habe sich zum Beispiel die Produktion der Warmblechschere mehr als verdoppelt, und auch beim Kaltwalz- und beim Blechwalzwerk habe sie wesentlich gesteigert werden können, wenn man hier auch fast überall im Zuge der Entwicklung inzwischen seit August kürzer treten müsse. Insgesamt gesehen könne festgestellt werden, daß die Hüttenheimer Betriebe mit ihrer Übernahme in die ATH an der Vollbeschäftigung des Konzerns teilgenommen hätten und die Belegschaft auch ohne größere Sorge in die Zukunft blicken könnte.



Betriebsratsvorsitzender Wagner berichtete dann über die Entwicklung der Löhne an bestimmten Arbeitsbereichen der Betriebe. Die inzwischen erfolgte Abschaffung der Stempeluhren könne von der Belegschaft nur begrüßt werden, da

damit ein altes Relikt abgeschafft werde.

Sorge bereite die Entwicklung der Unfallziffern. Nachdem sie zum Jahresbeginn gegenüber 1969 erfreulicherweise gesunken seien, müsse man neuerdings eine stärkere Zunahme feststellen. Im August hätten sich mit Ausnahme des Kaltwalzwerkes alle Betriebe verschlechtert.

Der Betriebsratsvorsitzende teilte mit, daß in der Versorgung der Belegschaft mit warmem Essen und Getränken eine Besserung zu erwarten sei. Anstelle des inzwischen aufgestellten Verkaufswagens werde es in absehbarer Zeit eine feste Kantine geben, zu deren Bau sich die Pläne bereits in Bearbeitung befänden.



Die steigenden Mietpreise machten dem Betriebsrat, so betonte der Be-

triebsratsvorsitzende, große Sorge. Es wäre zu wünschen, daß das Unternehmen verstärkt Mittel für den Wohnungsbau bereitstelle. Zur Zeit gebe es in Hüttenheim 124 Mitarbeiter, unter ihnen 32 Ausländer, die eine Wohnung suchten. Als erfreuliche Tatsache konnte er mitteilen, daß neue Wohnungen an der Posener Straße, der Mündelheimer Straße und der Rahmer Straße in den nächsten Monaten bezogen werden könnten.

Der Betriebsratsvorsitzende teilte dann noch Einzelheiten mit über die Anerkennungsvergütung bei Umsetzung aus persönlichen oder betrieblichen Gründen, über die Gestaltung der Gehälter im Hüttenheimer Bereich sowie über den neuen Gehaltsrahmentarif, der am 1. Oktober in Kraft treten soll, sobald die zuständigen Gremien der Tarifpartner zustimmen.



Zu den bevorstehenden neuen Tarifgesprächen, bei denen seitens der Gewerkschaft eine Lohn- und Gehaltserhöhung um fünfzehn Prozent gefordert werde, sprach er die Hoffnung aus, daß die Verhandlungen ein gutes Ergebnis bringen möchten. Zu dem in der Öffentlichkeit diskutierten Problem, daß die Kreditinstitute für die Führung der Lohn- und Gehaltskonten Kosten erheben könnten, gab er der Belegschaft ein Schreiben des Vorstandes bekannt, nach dem die ATH diese Kosten durch pauschale Leistungen bereits abgegolten habe.

432 junge Mitarbeiter bei der ATH

(Schluß von Seite 12)

werkstatt eingefunden. Unter den Gästen befanden sich Werksdirektor Höfges, Personaldirektor Billen, Betriebschef Koch als Leiter des Ruhrorter Technischen Ausbildungswesens sowie Vertreter der Betriebe, des Betriebsrats, der Jugendvertretung und der Berufsschule. Elektromeister Hugo Schneider stellte in seiner Begrüßung die Bedeutung dieses neuen Lebensabschnittes heraus sowie die nun

beginnende Eigenständigkeit. Sinn einer modernen Berufsausbildung sei es, mehr als nur Wissen und Können zu vermitteln. Von den 5,5 Millionen Jugendlichen in der Bundesrepublik nähmen rund 75 % an keiner weiteren Fortbildung teil. Er forderte die Auszubildenden auf, später einmal zu den restlichen 25 % zu gehören.

Personaldirektor Billen, der auch Grüße des Vorstandes ausrichtete, stellte heraus, daß in Ruhrort alle Möglichkeiten für eine umfassende und erfolgversprechende Ausbildung gegeben seien; es läge an

jeden einzelnen, das zu nützen und etwas daraus zu machen. Auch Direktor Höfges unterstrich den Wert einer guten Ausbildung, betonte aber, daß das Ende der Lehrzeit nicht das Ende des Lernens sein dürfe. Mit der jetzt begonnenen Zeit der Ausbildung würde auch eine neue Art der Zusammenarbeit im Werk für die jungen Menschen beginnen. Ohne diese Zusammenarbeit sei heute keine Entwicklungsmöglichkeit gegeben.

Oberstudiendirektor Krüger wünschte für die gewerbliche Berufs- und Berufsfachschule in Ham-

born einen guten Anfang und riet, die gebotenen Chancen wahrzunehmen. Sowohl im Betrieb als auch in der Schule könnten nur die Grundlagen des Wissens und Könnens vermittelt werden, jeder müsse selbst darauf aufbauen.

Für Betriebsrat und Jugendvertretung sprach Betriebsratsmitglied Karl Bischoff herzliche Begrüßungsworte und erinnerte daran, daß ein gesunder Geist nur in einem gesunden Körper wohnen könne. Daher solle jeder neben der Arbeit für einen entsprechenden sportlichen Ausgleich sorgen.



ZU DEN BILDERN

Links: Prominente Gäste bei der Ausstellung „DU 70“: Oberbürgermeister Masselter informiert Ministerpräsident Heinz Kühn über die Kreuzungsführung zwischen Nord-Süd-Straße und Emscher-Schnellweg. Vor allem unsere Belegschaftsmitglieder des Hüttenbetriebs können erkennen, wie der Verkehr demnächst fließen soll. Der Hüttenbetrieb liegt etwa dort, wo die Gasleitung des Modells bei Oberbürgermeister Masselter endet

Rechte Seite: Linienführung der Stadtbahn im Modell: Vorn links kommt die schon aufgeständerte Bahn vom Bahnhof Meiderich-Süd, schwingt am Schlachthof vorbei (die beiden hellen Komplexe rechts) und überquert etwa in Höhe der jetzigen Straßenbahnhaltestelle „Am Zuschlag“ die Neumühler Straße. Hier zweigt links die zum Hüttenbetrieb führende Emscherstraße ab

Übermäßig große Verkehrsprobleme werden sich in den nächsten Jahren vor uns allen auftürmen. Das gilt für die Planer und für die bauausführenden Firmen genauso wie für uns als Verkehrsteilnehmer. Wie soll nun wirklich das Verkehrskonzept der Stadt Duisburg aussehen? Wie werden wir in den nächsten Jahren unsere Arbeitsplätze bzw. unsere Wohnungen erreichen können? Diese Frage will die Werkzeitung hier zu beantworten versuchen.

Alle sollen davon profitieren

Viele Milliarden Mark für S-Bahn, Stadtbahn und Straßenbau

Werkdirektor Höfges hat in einer Belegschaftsversammlung und in einem späteren Artikel in der Werkzeitung gesagt: „Es ist keine Frage, daß die technische Entwicklung — richtig gesteuert und in den Dienst der Menschheit gestellt — Vorteile für alle bringen wird.“ Er ging davon aus, daß gerade im Verkehrsbereich in den letzten Jahren ungeheure Fortschritte erzielt worden waren und legte dar, daß die Verstädterung des heutigen Menschen, der Zug vom Land in die Stadt, immer stärkere Formen annimmt. Gleichzeitig — so Direktor Höfges — sei aber die Sehnsucht des Städters nach möglichst unberührter Natur stark angewachsen. Und genau an dieser Stelle liegt das Kernproblem für die wachsende Motorisierung. Der eine lebt in der Stadt und sucht Erholung im Grünen, der andere wohnt im Grünen und sucht und findet — glücklicherweise — Arbeit in der Stadt.

In der Ausstellung DU 70, die anläßlich der Duisburger Woche in der Mercator-Halle gezeigt wurde, konnte man Zukunftsplanungen der Duisburger Städteplaner begutachten. Doch für manchen mag das wie utopische Zukunftsvisionen ge-

wirkt haben. Sicherlich sind viele unserer Belegschaftsmitglieder in diesen Tagen in der Mercator-Halle gewesen. Man hörte von den Besuchern Kommentare wie: „Mensch, ist das eine Wucht, die Kurve möcht' ich mal ausfahren“ bis zu „Wer soll das bezahlen, die sind ja...“ waren keine Seltenheit.



Die moderne Verkehrskonzeption der Stadt Duisburg unterscheidet sich zunächst einmal nicht grundsätzlich von der, die allgemein gefaßt worden ist. Danach soll vor allen Dingen versucht werden, den Massenverkehr auch mit Massenverkehrsmitteln durchzuführen. Das bedeutet eine Umlagerung auf die Massenverkehrsmittel, die in der Vergangenheit immer mehr über Fahrgastschwund geklagt hatten. Der Individualverkehr durch Personenzüge soll also abgelöst werden. Wichtigste Voraussetzung ist dann allerdings, daß diese Massenverkehrsmittel attraktiv genug gestaltet werden, um auch wirklich Fahrgäste anlocken zu können. Wichtigste Voraussetzungen hierfür sind: dichte Zugfolge, kurze Fahrzeiten, Preiswürdigkeit und genügendes Raumangebot.

In ost-westlicher Richtung übernimmt diesen Massenverkehr im gesamten Ruhrgebiet die von der Bundesbahn geplante, zum Teil schon gebaute und später betriebene S-Bahn. Diese S-Bahn hat mit Sicherheit als westlichen Ausgangspunkt den Bahnhof Ruhrort. Wahrscheinlich — aber das steht noch nicht ganz fest — beginnt sie aber bereits in Moers.

Sie würde von dort aus nach Ruhrort weiter über Meiderich nach Oberhausen und in Richtung Wanne-Eickel/Dortmund führen. Eine zweite Strecke geht von Ruhrort aus über Meiderich nach Mülheim. Vorgesehen ist, die S-Bahn nach einem festen Fahrplan verkehren zu lassen, wobei man daran denkt, die Zugfolge je nach Frequenz immer dichter zu gestalten.



In nord-südlicher Richtung soll der Massenverkehr durch die von der Stadtbahn-Gesellschaft Ruhr betriebene, auf eigenen Bahnkörpern verkehrende Stadtbahn aufgefangen werden. Diese Stadtbahn wird von Duisburg-Mitte aus parallel zur Berliner Brücke ihre erste Haltestelle etwa im Bereich der Herbststraße in Meiderich haben.

Sie wird dann in einem großen Bogen auf den jetzigen Bahnkörper der Eisenbahnlinie Ruhrort/Meiderich geführt. An der Biesenstraße wird ein Haltepunkt eingerichtet. Am Bahnhof Meiderich-Süd wird die S-Bahn der Bundesbahn erreicht. Der Bahnhof Meiderich-Süd wird als Knotenpunkt ausgebaut. Hier ist eine Umsteigemöglichkeit in vier bis fünf verschiedene Richtungen gegeben.

Die Strecke der Stadtbahn führt dann weiter etwa bis zur Emmericher Straße, dem jetzigen Bundesbahnkörper, und schwingt in einem weiten Bogen über diesen hinweg. Weiter geht es etwa parallel zur Neumühler bzw. Duisburger Straße in den Hamborner Raum. Dabei wird das Werk Hüttenbetrieb tangiert. Die Haltestelle für den Hüttenbetrieb würde etwa in der Gegend am Zuschlag liegen.

Alle Haltepunkte — das sei noch am Rande bemerkt — die über Straßenniveau liegen, sollen durch Rolltreppen erreichbar sein. Im Hamborner Raum wird wiederum ein großes und wichtiges Teilstück in Tieflage gebracht, so daß in diesem Raum die Stadtbahn fast als U-Bahn anzusprechen wäre.

Utopie — glauben Sie? Keineswegs! Die Pläne für die Stadtbahn sind schon sehr weit gediehen. Ein Ingenieurbüro arbeitet zur Zeit die Einzelheiten aus. Sollten Sie einmal nach Rotterdam kommen, vergessen Sie nicht, eine Fahrt mit der Metro zu machen, vielleicht von der Zentralstation bis zur Südstadt. Sie könnten dann einen Eindruck davon bekommen, wie die Stadtbahn einmal im Duisburger Raum aussehen und verkehren wird. Unsere Planer haben aus dem gelernt, was andere schon getan haben.

Diese beiden Massenverkehrsmittel S-Bahn und Stadtbahn sollen also einen großen Teil des bisherigen



Individual-Verkehrs aufnehmen. Man kann sich gut vorstellen, daß sie auch von unseren Mitarbeitern benutzt werden können: Die Wege zur Stadtbahn sollen — so sehen es die Planer vor — in keinem Fall länger als fünf bis acht Minuten sein. Alle unsere Betriebsstätten, ob in Hamborn, Bruckhausen, Meiderich, Ruhrort oder Hüttenheim, werden demnach in unmittelbarer Nähe der Stadtbahn liegen.

Mit dem Bau der Stadtbahn werden natürlich noch keine paradiesischen Verhältnisse auf unseren Straßen zu erwarten sein. Ganz im Gegenteil, der Pkw-Verkehr wird auch in Zukunft noch zunehmen. Die Straßen müssen breiter werden, ob man will oder nicht. Milliardensummen werden noch in den Straßenbau gesteckt, obwohl der Pkw eines der unwirtschaftlichsten Fortbewegungsmittel ist, das wir überhaupt kennen.

Diese Bemerkung wird sicherlich einiges Kopfschütteln verursachen und auch Widersprüche herausfordern. Aber stellen wir uns doch nur einmal vor, wieviel Raum ein Pkw einnimmt. Oder noch besser, versuchen wir einmal, eine geläufige Redewendung auf ihren Kerngehalt zu untersuchen. Die Redewendung, die hier gemeint ist, ist die Frage: „Was fährst Du für einen Wagen?“ Einfach, denken Sie? Überlegen wir uns doch, daß es der ursprüngliche Zweck des Autos war, Menschen oder Güter von einer Stelle zu einer anderen zu transportieren und daß es — in dieser Fragestellung — genau umgekehrt ist.

Wenn ein Lkw mit drei Block Stahl beladen ist und ächzend in die Kurve geht, schüttelt man sich den Kopf und denkt im stillen: „Warum verladen sie die paar Blocks nicht auf die Eisenbahn?“ Gleichzeitig bewegen wir aber

eine Tonne verarbeiteten Stahl über unsere Straßen, um vielleicht eine Person mit einem Gewicht von achtzig Kilogramm von einem Ort zum anderen zu bringen. Hier kann man also wirklich davon ausgehen, nicht das Auto transportiert den Menschen, sondern der Mensch fährt sein Auto spazieren, nur er beansprucht damit auch eine Straßenfläche von mindestens zwölf Quadratmeter. Dazu kommt noch die Fläche der Garage in gleicher Größenordnung.

Über das alles sollte man einmal nachdenken. Zwar soll nichts gegen das Auto als Fortbewegungsmittel gesagt werden, nur, finde ich, ist unseren Autokonstruktoren in den letzten fünfzig Jahren nichts besonderes eingefallen. Das Auto ist in seiner Grundkonstruktion noch genau so gebaut wie der Kutschwagen.

Wahrscheinlich liegt das aber — und das sei entschuldigend gesagt — mehr am Autokäufer als am Konstrukteur. Wer aufmerksam die Ausstellung DU 70 in der Mercator-Halle durchwandert hat, dem wird auch sicherlich der straßenraumsparende Stadtwagen aufgefallen sein. Nur — er wird nicht gekauft. Es besteht daran so lange kein Bedarf, wie das Prestigestreben vorherrschend ist.



Aber zurück zur Straßenplanung. Nach der vorläufigen Fertigstellung der innerstädtischen Nord-Süd-Strecke der Autobahn wird es jetzt verstärkt darauf ankommen, die nördliche Ost-West-Verbindung herzustellen. Im Norden, etwa zwischen unserem Werk Hüttenbetrieb und dem Ortsteil Alt-Hamborn bzw. Bruckhausen, wird diese Ost-West-Verbindung, die unter dem Namen „Emscher-Schnellweg“ vielen unserer Belegschaftsmitglieder bekannt ist, entstehen. Dieser Emscher-Schnellweg wird sowohl an die Bundesautobahn als auch an die Nord-Süd-Straße, also die Stadtautobahn, angebunden. Er bekommt dann — und das ist wahrscheinlich für unsere Belegschaftsmitglieder, die auf der anderen Rheinseite wohnen, sehr wichtig — durch eine neue Rheinbrücke, etwa in Höhe von Beeckerwerth, Anschluß an das linksrheinische Straßennetz.

Eine weitere äußerst wichtige Ost-West-Verbindung ist die sog. Meidericher Schnellstraße, die, von der Friedrich-Ebert-Brücke kommend, über das Eisenbahngelände parallel zur S-Bahn auf dem Bahnkörper bleibend am Tor 8 vorbeiführt und ebenfalls mit der Nord-Süd-Straße kreuzungsfrei verbunden wird, etwa in Höhe der Gartsträucherstraße. Diese Meidericher Schnellstraße tangiert ebenfalls das Werk Hüttenbetrieb. Wir können also davon sprechen, daß durch diese Ost-West-Verbindung und durch den Emscher-Schnellweg die Erschließung unserer Werke im Norden Duisburgs auch auf dem Gebiet des Straßenverkehrs optimal sein wird.

Das gilt vor allem auch für den Hüttenbetrieb, an dem die Nord-



Sie verhüteten Schaden

Acht Hamborner Belegschaftsmitglieder für umsichtiges Verhalten belohnt

Arbeitsdirektor Doese und Dipl.-Ing. Buthe von der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft konnten im Beisein von Betriebsratsvorsitzendem Judith und Sicherheitsing. Engel acht Belegschaftsmitglieder aus dem Hamborner Werksbereich für umsichtiges Verhalten im Betrieb belohnen.

Diese Mitarbeiter hatten Schaden für Leib und Leben ihrer Kameraden und an Werksanlagen verhindert. Der herzliche Dank von Werksleitung, Betriebsrat und Berufsgenossenschaft verband sich mit der Bitte, auch in Zukunft bei der schwierigen Aufgabe einer noch größeren Arbeitssicherheit in den Betrieben tatkräftig mitzuwirken. Dieser Appell richtete sich an alle Mitarbeiter des Unternehmens. Denn nur wenn alle hier an einem Strick zögen, betonte vor allem Betriebsratsvorsitzender Judith, wer-

de man entscheidend weiterkommen.

Manfred Rösner von der Zurechtung I verhinderte durch beherrschtes Zupacken, daß ein in der Halle 6b beschäftigter Brenner durch eine im Kran hängende sieben Tonnen schwere Bramme zu Schaden kam, als die Krankatze wegen eines Fehlers in der Elektroanlage des Krans in die nicht geschaltete Richtung lief.

Einen vorbildlichen Einsatz bewiesen die beiden Belegschaftsmitglieder Heinz Teuber und Hans-Peter Kröger von der Brammenstraße II, als sie sich bei einem Brand der ölhdraulischen Schere sofort an die Löscharbeiten machten, ohne das Eintreffen der Feuerwehr abzuwarten.

Harald Kaldewey von der Blockstraße I zeigte großen Mut und Kaltblütigkeit, als er geistesgegenwärtig eine Gasflasche sofort wegräumte, als neben sie eine aus der Zange gerutschte walzwarme Bramme gefallen war.

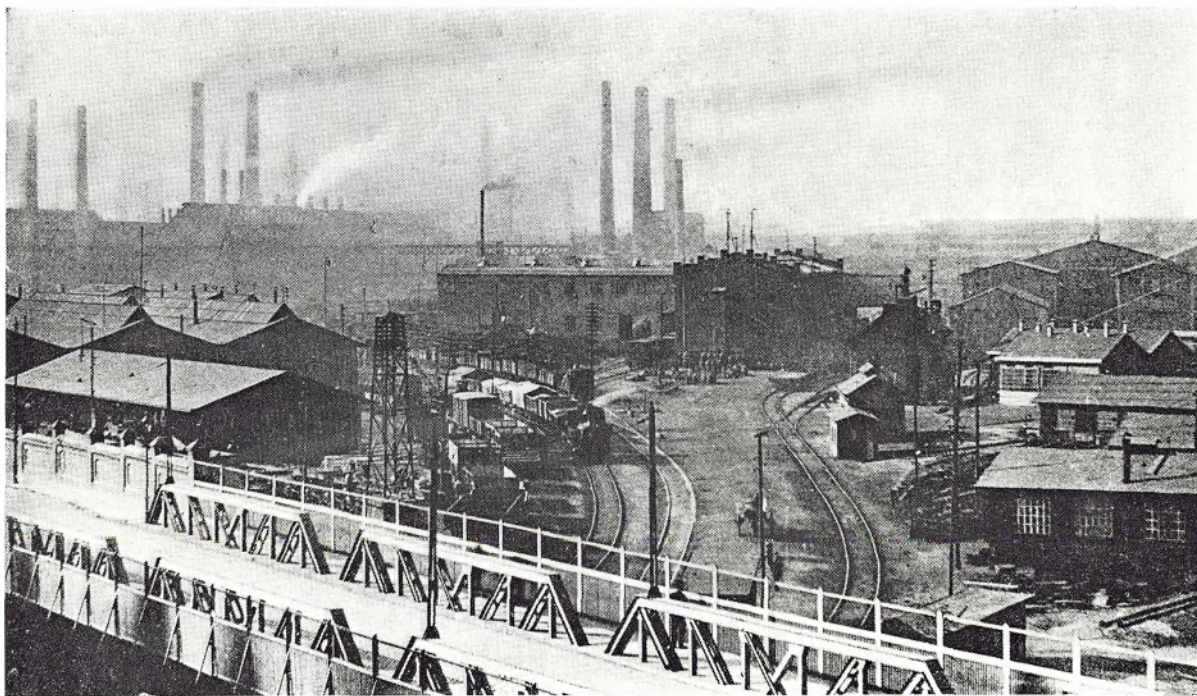
Willi Kahlert vom Erhaltungsbetrieb Bruckhausen (Block- und Profilwalzwerk) setzte sofort einen Kran still, als er einen Bruch in der Aufhängung der Lastmagnete entdeckt hatte.

Horst Bottländer vom gleichen Betrieb ließ ein kurz über dem Erdboden herabhängendes elektrisches Kabel sofort isolieren, als er festgestellt hatte, daß es unter Spannung stand.

Erster Verlager Franz Jung von der Blechzurechtung des Warmbandwerkes I veranlaßte, daß sofort ein Kran stillgesetzt wurde, nachdem er beim Wechseln der Kran-Traverse zwei Risse in der Traversen-Halterung festgestellt hatte.

Johann Sczeppek vom Erhaltungsbetrieb Oxygen-Stahlwerk Bruckhausen verhinderte durch sofortiges Absetzen der 45 t-Gespann-Platte, als er ein Auseinanderziehen der Seilspleißung während des Transportes bemerkte, daß sich ein Unfall ereignen konnte.

H. Wiczorek



Ansicht der ATH von der Thyssenbrücke aus Mitte der dreißiger Jahre

Die Redaktion hat den Leiter der Zentralen Forschung der ATH, Direktor Dr. Werner Lückcrath, der am 1. Oktober sein vierzigjähriges Dienstjubiläum begeht, gebeten, am Beispiel seines Berufslebens die Entwicklung der ATH und den technischen Fortschritt in der Stahlindustrie darzustellen.

Dr.-Ing. Werner Lückcrath

Vierzig Jahre mit der ATH

30. September 1930 — ein trüber Herbsttag — der Schaffner ruft: Schacht 3/7 — Matenstraße — Tor 1. Ich bin am Ziel meiner Reise und am Beginn meiner beruflichen Laufbahn bei der ATH.

Ein beklemmendes Gefühl beherrscht mich in dieser trostlosen Industriegegend bei dem naßkalten Wetter. Der braune Rauch weht mir besonders stark ins Gesicht. Beklommenheit überkommt mich vor allem beim damaligen wirtschaftlichen Tiefstand.

Ja, elf Monate lang hatte ich Bewerbungsschreiben umhergesandt, nachdem ich am 31. Oktober 1929 mein Diplom-Examen in Aachen bestanden hatte. Ein Aktenstück mit 110 Absagen gehört zur Sammlung meiner Erinnerungen. Endlich, im September 1930 ein inhaltsreicher Glücksbrief! Ich durfte mich für drei Jahre als Ingenieur-Praktikant bei der ATH verpflichten (und ich blieb bis heute).

Noch immer stehe ich an der Haltestellen-Insel und betrachte die Silhouette der gigantischen ATH, die schon damals das größte Hüttenwerk Europas war. Ich drehe mich um — ein Lichtblick: das Kasino! Ohne dieses hätten wir „Ingenieur-Praktikanten-Junggesellen“ die drei Jahre unserer Verpflichtung sicherlich nicht so gut überstehen können; denn hier war Gelegenheit gegeben, Anstrengungen, aber auch manchmal Ärger im Betrieb zu vergessen und viele frohe Stunden im Freundeskreise zu verleben.

Meine Tätigkeit begann als Schichtassistent im damals neu erbauten Martinwerk II bei Dr. Eichholz. Er war ein überaus fähiger, aber keineswegs einfacher Chef. Alle seine Mitarbeiter haben viel Fachwissen bei ihm erworben und sind verantwortungsbewußte Hütten-

leute geworden. Die Zwölf-Stunden-Schicht der Assistenten war anstrengend, und da zur Ablösung morgens und abends noch mindestens je dreiviertel Stunden hinzukamen, dauerte die Arbeitszeit fast vierzehn Stunden. Durch die anschließende Erholung im Kasino, wo wir auch alle wohnten, war die Nachtruhe oft nur kurz. Der treue Portier in dieser Heimat der Junggesellen, unser lieber Bonna, klopfte morgens um 4^{3/4} Uhr an alle Zimmertüren und rief mit östlichem Tonfall im Sommer wie im Winter bei jedem Wetter: „Aufstehen — Sonne scheint!“

Da ich als Mann der Forschung weiß, daß die Betriebsleute auch heute schwer arbeiten müssen, möchte ich bei ihnen mit meiner Erzählung nicht anecken, wenn ich von unserer damaligen „Schwerarbeit“ spreche. Die Zahl der Stunden auf dem Werk war damals sicherlich größer. Die sanitären Einrichtungen waren nicht derart, daß man sich abends noch schnell genug so weit erfrischen konnte, um zum Beispiel das schon seinerzeit auf hohem Niveau stehende Duisburger Theater aufnahmefähig zu besuchen. Man hatte kein Auto, und die Straßenbahn- oder Bus-

fahrt nach dort nahm fast eine Stunde in Anspruch.

Zum Glück gab es in Bruckhausen das Apollo-Theater in der Kronprinzenstraße, welches nach dem Besitzer meist kurz „Ritzenhoff“ genannt wurde. Es faßte zweitausend Zuschauer und hatte eine moderne Bühneneinrichtung. Hier fanden laufend Gastspiele erster Bühnen statt. Wöchentlich einmal gastierte das berühmte Düsseldorfer Schauspielhaus unter der Leitung von Louise Dumont — Gustav Lindemann. Auch die Mailänder Scala war mehrfach hier. Weiter erinnere ich mich an eine einzigartige Aufführung von Gerhart Hauptmanns „Rose Bernd“ mit Paula Wessely.

Mary Wigman, die weltbekannte Tänzerin, gab ein Gastspiel und brach sich auf der Bühne des Apollo-Theaters den Fuß. Das polnische Ballett, welches 1936 bei den Olympischen Spielen die Goldmedaille gewann, gab ebenfalls eine unvergeßliche Vorstellung. Der berühmte USA-Boxweltmeister Jack Dempsey trat bei Schaukämpfen in Deutschland nur in Hamburg und hier in Bruckhausen auf.

Vor der Eingemeindung von Hamborn nach Duisburg im Jahre 1929 hatte das Apollo-Theater eine eigene Operette, und es gehörte mit zwei anderen Theatern zu den einzigen Bühnen in Deutschland, die sich ohne jeden Zuschuß trugen.

Ich schreibe darüber so viel, weil es wirklich zur damaligen Zeit wenig kulturelle Anregungen für uns Assistenten gab. Man hatte noch kein Fernsehen und Sendungen im Radio konnten wir meist nur mit Kopfhörern empfangen. Trotz der eingangs geschilderten Müdigkeit am Abend nach Schichtschluß haben

Dr.-Ing. Werner Lückcrath

Nicht weniger als achteinhalb Seiten stehen im Telefonverzeichnis der ATH unter dem Stichwort „Zentrale Forschung“. Da der Leiter dieses großen und ständig wichtiger werdenden Bereichs am 1. Oktober sein vierzigjähriges Dienstjubiläum begeht und demnächst aus dem Dienst unseres Unternehmens ausscheidet, nahm die Werkzeitung dies zum Anlaß, Direktor Dr.-Ing. Werner Lückcrath zu bitten, am Beispiel seines beruflichen Wirkens die Entwicklung der ATH und den technischen Fortschritt in der Stahlindustrie darzustellen.

In seinem Bericht „Vierzig Jahre mit der ATH“ läßt der gebürtige Kölner selbst die wichtigsten Lebensdaten bereits anklingen. Uns scheint es notwendig, ergänzend festzuhalten, wie andere über ihn urteilten. Der ehemalige Vorstandsvorsitzende der ATH, Dr. Bartscherer, schrieb 1943, daß er „auf seinem Arbeitsgebiet Hervorragendes geleistet und sein hohes fachliches Können sowie seine reichen Erfahrungen uneingeschränkt in den Dienst unseres Werkes gestellt“ habe. Neben großem fachlichen Können hob später Dr. Eichholz vor allem hervor, daß Dr. Lückcrath „... über ein schnelles Auffassungs- und Einfühlungsvermögen, rasches Erkennen des



Wesentlichen, verbunden mit einer unbeugsamen Zielstrebigkeit verfügt. Sein verträgliches, verbindliches Wesen, aufrechte und saubere Gesinnung, beherrschtes und sicheres Auftreten haben ihm die Anerkennung und Wertschätzung von Untergebenen, Kollegen und Vorgesetzten, von Kunden und Behörden verschafft.“

Kürzlich ist ein Band mit Gedichten Dr. Lückcraths unter dem Titel „Erlebtes in meist heiteren Versen“ erschienen. Zu diesem Band schrieb Dr. Brandt ein Geleitwort, in dem er Dr. Lückcrath als einen „hochgeschätzten Eisenhüttenmann“ charakterisiert, „der das Berufsleben unter den Generalnamen Freundschaft stellt“. Für die Mitarbeiter der Zentralen Forschung stellen Dr. Graue, Prof. Dr. Koozt und Dr. Willems darin fest, daß bei Dr. Lückcrath Tatkraft, Güte und Humor zusammenklingen, und daß er die Fähigkeit besitzt, „... mit einem humorvollen Wort in ernsten Augenblicken eine Verhandlung wieder in Gang zu bringen und die erhitzten Gemüter mit launigen Worten zu beruhigen.“ Teilnehmer des Thyssentages erleben seit Jahren immer wieder Proben dieses liebenswürdigen Humors, wenn Dr. Lückcrath „in meist heiteren Versen“ das Fazit der Vorträge und Diskussionen zieht.

Eine vierzigjährige Tätigkeit bei einem Unternehmen ist für einen führenden Eisenhüttenmann ein ungewöhnlich langer Zeitraum. Wenn Dr. Lückcrath die ATH verläßt, um in den Ruhestand zu treten, so darf man sicher sein, daß er innerlich die Hütte bestimmt nicht verläßt, sondern ihr weiterhin eng verbunden bleibt. Auch im Ruhestand wird dieser vitale Geist rastlos tätig sein.

es die meisten von uns immer noch geschafft, die großen Höhepunkte im Apollo-Theater mitzuerleben.

Da die Ingenieur-Praktikanten in einem gewissen Turnus ihre Arbeitsplätze wechselten, kam ich im Jahre 1931 in die damalige Technische Materialprüfungsanstalt (TMPA) zu Dr. Hans Meyer. Durch seine mustergültige Schule sind fast alle späteren Betriebschefs der ATH gegangen. Ich nenne nur Dr. Brandi, Dir. Goebel, Dr. Mehovar. Ich war einer der wenigen, die in der Forschung blieben. Mich bat nämlich der damalige Hüttendirektor Dr. Bartscherer, an einem Patent über ein Walzverfahren von Schienen mit erhöhter Bruchsicherheit bis zur Betriebsreife weiterzuarbeiten.

Damals entwickelte sich die **Metallografie** sprunghaft. Forscher wie Goerens, Houdremont, Körber, Ratz und andere waren als Freunde von Dr. Meyer ständig Besucher in unserer TMPA. Es war die Zeit, als das Eisen-Kohlenstoff-Diagramm aufgestellt und erforscht wurde, als Hanemann und Schrader ihren wegweisenden „Atlas Metallographicus“ herausgaben.

Jeder Mitarbeiter der TMPA war eifrig bemüht, Reklamationsbruchstücke zu ergattern, um sie an der Fehlerstelle anzuschleifen, zu polieren und dann mikroskopisch zu untersuchen. Am ungeätzten Schliff suchte man die Einschlüsse, die der Stahlwerker aus dem Schmelzfluß beim Erstarren der Blöcke nicht hatte entfernen können und welche die Qualität negativ beeinflussten. Diese polierten Schliffflächen wurden anschließend nach verschiedenen Methoden geätzt, um dann die „Primär“- und „Sekundär“-Gefüge im Mikroskop, meist bei 100facher Vergrößerung, zu beobachten und zu bestimmen. Hierdurch konnte man Fehler der Walztemperatur, der Wärmebehandlung, der Schweißung usw. feststellen. Die für die Untersuchungsberichte notwendigen metallografischen Aufnahmen machten wir Assistenten selbst. Heute besitzen Mikroskope vollautomatisch arbeitende Kameras, die bei Knopfdruck die Helligkeit der Gefügebestandteile messen, den Film belichten und ihn anschließend weitertransportieren.

Dort, wo die Lichtmikroskope bei etwa 2500facher Vergrößerung enden, finden Elektronenmikroskope Anwendung. So kann die Bruchfläche bei einem Schadensfall mit hoher Schärfentiefe bis zu 50 000fach vergrößert dargestellt werden. Feinste Ausscheidungen im Grundgefüge eines Stahles sowie deren atomaren Gitteraufbau kann man ebenfalls sichtbar machen.

Die **Chemie** war noch nicht so weit, schnell und genau die Gasgehalte im Stahl zu bestimmen. Besonders die Bestimmung des wichtigen Stickstoffgehaltes zur Kennzeichnung des Stahlherstellungsverfahrens — Thomas- oder Siemens-Martin-Stahl — war sehr umständlich.

Ich hatte in den ersten Wochen in der TMPA die Aufgabe, Stahlproben auf ihr Herstellungsverfahren nach folgender umständlicher Methode zu untersuchen: Stahlwürfel der be-



Dr.-Ing. Hans Meyer



Dr.-Ing. Franz Bartscherer



Dr.-Ing. Walter Eichholz

treffenden Probe mit einer Kantenlänge von einem Zentimeter mußten auf allen sechs Flächen von Hand exakt geschliffen werden. Dem spezifischen Gewicht entsprechend wogen sie 7,85 Gramm, und alle zum Vergleich herangezogenen Würfel mußten so genau hergestellt werden, daß sie das gleiche Gewicht hatten. Sie wurden dann einer bestimmten Säurelösung ausgesetzt, wobei sich Wasserstoff entwickelte. Aufgrund der Zusammensetzung des Th-Stahls mit höherem Phosphor- und Stickstoff-Gehalt war der Angriff der Säure an den Flächen bedeutend größer als beim SM-Stahl. So bildete sich in der gleichen Zeiteinheit beim Th-Stahl fast die doppelte

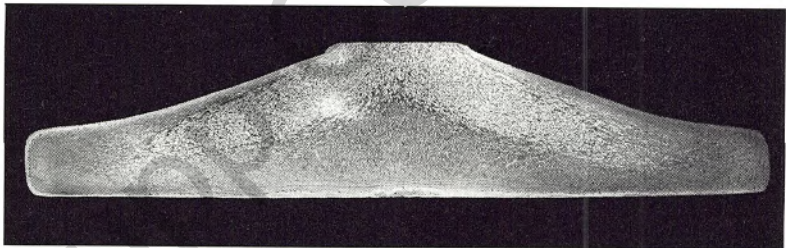
Wasserstoffmenge, die in einer Ablesebürette aufgefangen wurde. Es war sogar möglich, bei einer geringeren Wasserstoffentwicklung auf eine bessere Güte dieses Th-Stahles zu schließen. So gelang es zum ersten Mal, mit einer einwandfreien, wenn auch umständlichen Methode, Th- und SM-Stahl zu unterscheiden. Heute dient hierzu die Bestimmung des Stickstoffgehaltes, welche automatisch nach dem Schmelzextraktionsverfahren in 90 Sekunden erfolgt. Zur weiteren Beschleunigung gehen die Proben aus dem Betrieb mit Rohrpost ins Labor, und nach wenigen Minuten liefert der Fernschreiber die angeforderten Analysenwerte des eingesandten Materials.

Das Wort „Material“ gibt mir ein Stichwort, nochmals auf den von uns allen hochverehrten Dr. Meyer zurückzukommen. Er wünschte in unseren Berichten Klarheit und einfache Ausdrucksweise. Fremdworte liebte er nicht. Das ging so weit, daß er statt des Wortes „Material“ den Ausdruck „Werkstoff“ verlangte. Für ihn gab es keine „Thomasqualität“, sondern nur „Thomasgüte“. Ich habe bei ihm wirklich gelernt, mich möglichst klar und verständlich auszudrücken.

Dr. Meyer verlangte auch, daß Betriebsmann und Kunde mit unseren Berichten etwas anfangen konnten. Es durfte keinesfalls darin stehen „es ist wahrscheinlich“, oder „es ist möglich“ oder „vielleicht ist der Fehler so oder so entstanden“. Die Fehlerursache mußte eindeutig geklärt werden oder der Bericht hatte mit der Feststellung zu enden, daß die Ursache des Fehlers nicht ermittelt werden konnte.

Zu meinen ersten Arbeiten in der TMPA gehörte die Entwicklung des schon erwähnten Schienenwalzverfahrens. Im Bilde zeige ich die Primärätzung eines Schienenfußes im Querschnitt, der noch im üblichen Walzverfahren hergestellt wurde. Man erkennt, daß die Erstarrungskristalle des Eisens auf der Schienenfußauflagefläche senkrecht stehen. Dies beruht auf der natürlichen Erscheinung, daß beim Erstarren des Gußblockes von der Kokillenwand aus der Stahl nach innen erstarrt und so ein gerichtetes Kristallwachstum, die sogenannte Transkristallisation, entsteht. Bei allen nachträglichen Verformungen in der Wärme und Kälte bleibt diese Struktur mehr oder weniger erhalten.

Entlang der nadelförmigen Kristallite ist eine Spaltung des Stahles leicht möglich, ähnlich wie bei Holz in der Faserrichtung. Beim Richten der Schienen in der Rollenrichtmaschine rissen damals durch diese hohe Beanspruchung zwei bis sechs Prozent der Schienen im Schienenfuß in der Längsrichtung ein und wurden unbrauchbar. Dr. Bartscherer stellte mir und dem Kalibreur Bockhorst daher die Aufgabe, diesen Fehler auszuschalten. Die Transkristallisation sollte entweder beim Erstarren der Blöcke

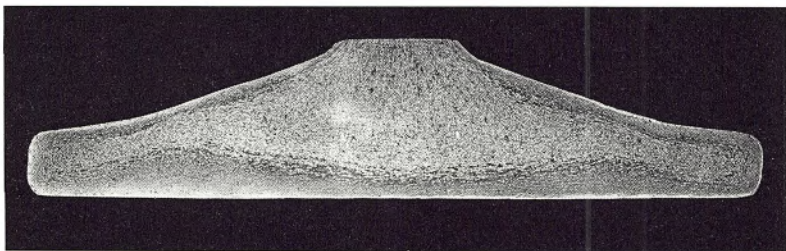


Oben: Schienenfuß-Querschliff mit senkrecht stehender Transkristallisation

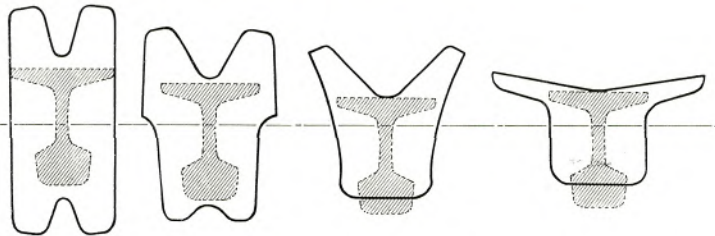


Bereich der Transkristallisation

Feinkörnige Oberflächenschicht mit Randblasen



Oben: Schienenfuß-Querschliff mit parallel zur Auflagefläche des Schienenfußes umgelegten Kristalliten — Unten: Vorstiche des patentierten Schienen-Walzverfahrens zur Umlegung der Kristallite im Schienenfuß



verhindert oder beim Walzvorgang unwirksam gemacht werden.

Gegen das Naturgesetz der Transkristallisation kämpfte mein Kollege Strohmeier jahrelang vergeblich. Er war übrigens der erste, der schon zu Anfang der dreißiger Jahre Stranggußversuche im Betrieb mit Kupferkokillen durchführte.

Das nächste Bild zeigt die Primärätzung eines Schienenfußquerschnittes nach dem neuen Schienenwalzverfahren. Man erkennt in der Schienenfußmitte die teils zerstörten, überwiegend parallel zur Schienenfußauflagefläche umgelegten Kristallite. Seit Anwendung dieses Verfahrens, das durch keilförmiges Eindringen des Vorklockes beim Walzen eine überaus starke Verformung des Schienenfußes hervorruft, treten durch das Richten keine gerissenen Schienen mehr auf.

Es ist noch erwähnenswert, daß manche Schienen nach dem alten Walzverfahren bereits den Keim eines Risses in sich trugen und sich durch die Dauerschwingungsbeanspruchung auf der Strecke Längsrisse im Schienenfuß bildeten, die zu den gefürchteten Querbrüchen führten. Diese Gefahr bestand besonders bei Kälte. So sind auf der transsibirischen Eisenbahnstrecke in einer Winternacht durch die schlagartige Beanspruchung einer fehlerhaften, abgeplatteten Radbandage eines Güterwagens 367 Schienen gebrochen.

Dieses Beispiel soll zeigen, wie gefährlich ein Schienenfußlängsriß werden kann, und wie wertvoll die Ausschaltung dieser Fehlerquelle durch das neue Walzverfahren war. Es führte im Jahre 1936 zu einem Patent. Schon bald wandten die Russen dieses Verfahren an. Die französische Firma de Wendel nahm ab 1937 Lizenz. Die deutschen Hüttenwerke ließen sich Zeit, machten eigene Versuche und zahlten lieber einen Betrag für gerissene Schienen als für Lizenzen.

In den dreißiger Jahren machte nicht nur der Stahlhochbau mit dem berühmten St 52 sprunghafte Fortschritte, sondern auch der Stahlbetonbau trat schon als ernsthafter Konkurrent auf. Rückschläge durch die zu Beginn schlechte Schweißbarkeit des St 52 — ich erwähne nur die „berühmt“ gewordenen über ein Meter langen Risse in der Eisenbahnbrücke am Bahnhof Zoo in Berlin und Risse gleicher Art bei der Rüdersdorfer Autobahnbrücke — veranlaßten umfangreiche Forschungen, bis ein einwandfreier, schweißbarer St 52 erzeugt werden konnte. Auch die Behörden zwangen uns dazu durch strengste Abnahmevorschriften.

Da wir für den Stahlbetonbau die Bewehrungsstähle (Einlegestäbe) lieferten, wurde auch auf diesem Gebiet bei der ATH eingehend geforscht. Dr. Bartscherer gewann dafür Oberbaurat Rossmann, der 25 Jahre im Dienste der Stadt Duisburg gestanden hatte und ein großer Kenner der Verbundwirkung zwischen Stahl und Beton war — ein Mann, dem ich große Hochach-

Rohstahlerzeugung 1950, 1960, 1969, 1970 in den Ländern:
(in Millionen Tonnen)

	1950	1960	1969	1970 (geschätzt)
Japan	5	22	82	100
USA	88	92	132	134
UdSSR	27	65	111	116
Bundesrepublik Deutschland	14	34	45	47
Kanada	3	5	10	10
Süd-Amerika	1	5	9	12

tung zolle und der entscheidend in mein Leben eingegriffen hat. Allem Modernen aufgeschlossen, nahm er mich zu vielen wichtigen Besprechungen oder zu Besichtigungen von interessanten Bauwerken mit. Auf seinen Reisen benutzte er gerne die ersten Verkehrsmaschinen, die bewährten Ju 52. Wir flogen beispielsweise von Mülheim über Frankfurt, Stuttgart, München nach Wien, was zur damaligen Zeit etwas Besonderes war.

Rossmann war der Vater des Drillwulststahles. Der kleeblattförmige Querschnitt des Walzstabes wurde kalt verdrillt, also um seine Längsachse verdreht, und so hatte dieser eine sehr hohe Haftfestigkeit im Beton. Die Beschreibung des jahrelangen Kampfes mit den Behörden, für diesen wirklich idealen Bewehrungsstahl die Zulassung für eine höhere Beanspruchung zu erhalten, würde Seiten füllen. Hier halfen auch nicht die Gutachten, die Oberbaurat Rossmann von fünf Hochschulen erstellen ließ.

Die Kaltverformung beim Verdrillvorgang verbesserte nicht nur die Haftfestigkeit im Beton, sondern

unterzogenen Stäbe nicht zu bändigen. Sie schossen nach allen Richtungen und „entfernten“ sich selbst durch das Dach. Ich erzähle dies so ausführlich, um anschließend eine Darstellung meines väterlichen Freundes Rossmann wiedergeben zu können, die mich außerordentlich beeindruckt hat.

Als ich Rossmann die Unerfüllbarkeit seines Auftrages meldete, lächelte er nur überlegen. Für ihn gab es in der Technik kein „unmöglich“. Es war damals gerade die Zeit der planmäßigen Ozeanflüge unserer Zeppeline, die in der ganzen Welt Aufsehen erregten. Zum Vergleich damit ergriff Rossmann einen Bleistift, dirigierte ihn wie einen Zeppelin ganz langsam durch die Luft und sagte: „Wenn ein Luftschiff in Friedrichshafen aufsteigt und nach Pernambuco in Südamerika fliegt, dort keine Landeerlaubnis erhält, umdreht und wieder nach Friedrichshafen zurückfliegt, dann werden Sie doch wohl so einen lächerlichen Drillwulststab aus der Walzhitze drillen können.“

Aber auch diese originelle Darstellung des beschlagenen Ober-



sollte zusätzlich bei dem weichen Ausgangswerkstoff eine bedeutend höhere Streckgrenze und Zugfestigkeit erzielen. Es gab zur damaligen Zeit und es gibt auch heute noch eine Reihe kaltverformter Bewehrungsstähle, die diese Festigkeitssteigerung ausnutzen. Bei allen diesen Stählen besteht eine Bruchgefahr, wenn das Profil ungünstig ist, da die zusätzliche Kaltverformung beim Verlegen durch erforderliche Biegungen an diesen Stellen eine besonders starke Versprödung bewirkt.

Die ATH ging daher von dem kaltverformten Drillwulststahl ab und auf einen naturharten Stahl über. Es wurde ein härterer Kohlenstoffstahl eingesetzt, und die Kaltverformung durch eine anschließende Glühbehandlung wieder aufgehoben. Diese Herstellungsart ergab einen ausgezeichneten Bewehrungsstahl, war aber unwirtschaftlich. Rossmann stellte mir daher die Aufgabe, das Verdrillen während des Walzvorganges durchzuführen. Die sich über zwei Jahre hinziehenden Versuche mißlangen. Bei der hohen Walzgeschwindigkeit waren die im letzten Walzstich der Verdrillung

baurates hat mich nicht dazu bewegen können, die Versuche fortzusetzen. Die „Bleistift-Zeppelin-Methode“ habe ich aber später oft erfolgreich bei meinen Mitarbeitern angewandt.

Wur Assistenten der TMPA waren häufig auf uns allein gestellt, da sich unser Chef Dr. Meyer zeitweise im Sanatorium aufhalten mußte. Aus diesem Grund hatte jeder Assistent eine große Verantwortung. Dr. Bartscherer bestellte uns laufend zur Berichterstattung. Man hatte hierdurch als junger Mann auch die Möglichkeit, bei Aufgaben eingeschaltet zu werden, die in den meisten Fällen der Chef sonst selber erledigte. So hatte ich den Vorzug, in Vertretung von Dr. Meyer an der Internationalen Schienentagung 1935 in Budapest teilzunehmen. Budapest, welche eine wundervolle Stadt und wie geeignet für Kongresse! Wie dankbar habe ich diese Reise genossen! Ich habe nie mehr eine so mustergültig geleitete Tagung erlebt wie diese unter Vorsitz von Prof. Roß. Er war an der Technischen Hochschule in Zürich Chef der Eidgenössischen Material-

prüfungsanstalt, beherrschte als Schweizer Bürger Deutsch, Französisch und Italienisch, war geborener Jugoslawe, sprach daher auch etwas Ungarisch und außerdem fließend Englisch. Wegen dieser Sprachkenntnisse konnte er die Sitzung überlegen und mit leichter Hand leiten. Seine überragende Persönlichkeit sorgte dafür, daß die Redezeit niemals um mehr als eine Minute überschritten werden durfte. Nach Ablauf der Redezeit nahm er für jeden sichtbar seine Taschenuhr in die Hand und forderte den Redner nach einer halben Minute ernstlich auf, seinen Vortrag zu beenden. Nach einer weiteren halben Minute wurde er recht unhöflich, nahm den Vortragenden beim Handgelenk und führte ihn vom Podium zu seinem Platz. So geschah es aber nur am ersten Tage, denn von da ab genügte die erste halbe Minute dieses Zwischenspiels mit der Uhr, um die Tagesordnung der gesamten Woche zeitgerecht abzuwickeln.

Der Rückblick auf diese Veranstaltung zeigt auch hier eine bedeutende Entwicklung der Technik. Damals war, um einer Tagung gut folgen zu können, ein Sprachtalent wie Prof. Roß erforderlich. Heute setzt man sich einen Kopfhörer auf, dreht an einem Knopf und hört in gewünschter Sprache den Redner.

1937 konnte ich an der Internationalen Werkstofftagung in London teilnehmen. Damals war es selten, daß ein junger Assistent ins Ausland fahren durfte. Heute dagegen kann man einem Abiturienten sagen: „Werde Eisenhüttenmann und die Welt steht Dir offen. Man schickt Dich in die USA, nach Rußland, nach Japan, nach Kanada, nach Südamerika, überall wächst dort die Stahlindustrie.“ Man denke nur an die erstaunliche Steigerung der japanischen Stahlerzeugung, die in der obenstehenden Tabelle anderen Ländern gegenübergestellt ist.

Schon vor dem Zweiten Weltkrieg hatte die ATH auf dem Gebiet der Transformatoren- und Dynamostähle einen großen Vorsprung. Hier wurden Elektroleche mit den niedrigsten Wattverlusten hergestellt. Die Mitarbeiter der TMPA durften sich auf dem gesamten Hüttengelände frei bewegen, nur das Blechwalzwerk blieb ihnen verschlossen. Es war tatsächlich mit einer Mauer umgeben, und man durfte es nur mit einer Sondergenehmigung der Werksleitung betreten. Hinter diesem Schutzwall herrschten Direktor Grisse und Betriebschef Loos und hüteten ihre Geheimverfahren. Als ich Loos einmal mit Genehmigung besuchte, um ihn in Glühofenfragen zu unterstützen, kam ich mir wie bei einem Zauberkünstler vor. Loos liebte es, Untersuchungen möglichst selbst durchzuführen. Er hatte hierzu einige Apparate für magnetische Messungen, die wir in der TMPA auch besaßen und welche nichts Besonderes darstellten. Loos warf eiligst bei meinem Eintritt große schwarze Tücher über die Geräte, weil selbst der Mann aus der Versuchsanstalt sie nicht sehen durfte. Wie hat sich dagegen heute die Zusammenarbeit von Betrieb

und Forschung erfreulicherweise gewandelt!

Erfolg einer vertrauensvollen Gemeinschaftsarbeit war damals das erwähnte Schienenwalzverfahren, über das ich meine Doktor-Arbeit geschrieben habe. Mein Doktor-Vater war Prof. Dr.-Ing. Ernst Hermann Schulz, Leiter des bedeutenden Forschungsinstituts der Vereinigte Stahlwerke AG in Dortmund, der einen Lehrstuhl an der Technischen Hochschule Braunschweig innehatte. Er gehört zu den großen Persönlichkeiten der Eisenhüttenfamilie und wurde freundschaftlich nur kurz E. H. Schulz genannt.

Für die Leistungsfähigkeit der ATH in der Schienenherstellung soll nur eine eindrucksvolle Zahl sprechen. Im ersten Jahre des Rußlandfeldzuges verlangte die Wehrmacht beim Vormarsch kurzfristig große Schienenmengen, um die zerstörten Strecken schnell wieder herzustellen. Ich entsinne mich eines Rekordmonats, in welchem wir 40 000 Tonnen Schienen erzeugten.

Was das bedeutet, kann man nur ermessen, wenn man die damit verbundenen Nebenleistungen betrachtet. Mit der Stahlherstellung und dem Walzen allein war es nicht getan. Die Schienen mußten alle gerichtet werden, und da die schnell arbeitenden Rollenrichtmaschinen bei einer solch hohen Monatsmenge zu einem Engpaß wurden, geschah das Richten zusätzlich sehr umständlich mit Stempelpressen, buchstäblich „von Hand“. Jede Schiene mußte außerdem vor den Stirnflächen genau auf Maß gefräst werden. An den Schienenenden mußten die Laschenlöcher gebohrt werden. Dazu kamen für jede Schmelze die vorgeschriebenen Schlagproben zur Prüfung der Zähigkeit, die Zerreißproben zur Bestätigung der geforderten Festigkeitseigenschaften und die chemischen Analysen.

40 000 Tonnen Schienen in einem Monat, wahrhaftig eine ungeheure Leistung! Sie konnte nur durch die von Dr. Bartscherer seit Ende der zwanziger Jahre aufgebaute, mustergültige Betriebswirtschaft erreicht werden. Die ATH gehörte zu den ersten Firmen in Deutschland, die alle hierfür geeigneten Vorgänge mit Lochkarten verfolgten, wozu schon damals amerikanische Hollerithmaschinen gemietet wurden. Morgens bei Dienstbeginn um 7 Uhr hatte Dr. Bartscherer alle Zahlen des Vortages und der Nachtschicht in übersichtlichen Tabellen

auf seinem Schreibtisch. Es wurde wirklich alles aufgeschrieben, was auf manche Mitarbeiter in übertriebener Weise abfärbte. Zur Auflockerung meiner Erzählung bringe ich ein kleines, kurioses Erlebnis:

Ein alter Betriebsdirektor war so sehr auf alle Erzeugungszahlen erspicht, daß er auch sonntags ins Werk ging, um die Produktion der Samstagnachtschicht sofort säuberlich zu notieren. In dieses Notizbuch trug er auch sonstige Begebenheiten ein. Hier fand man später in seinem Nachlaß auf einer Seite eines solchen Buches folgende Eintragung, die zur Kriegszeit gemacht worden war, als wegen der Benzinrationierung nur noch Dr. Bartscherer ein Auto zur Verfügung hatte: „Heute von Dr. Bartscherer im Auto bis Pollmann mitgenommen worden. Dr. Bartscherer dort zum Friseur. Ich zu Fuß weiter zum Tor 1. Butterbrot im Auto liegen gelassen (mit Käse).“

In die Zeit meiner Zugehörigkeit zur TMPA fällt die in den USA beginnende Bildung der Metallurgischen Abteilungen. Hierunter verstand man eine Zusammenfassung der Versuchsanstalt, des Chemischen Laboratoriums und der Abnahmezentrale eines Hüttenwerks. Die ATH war das erste europäische Unternehmen, das diesen Weg ging. Als Dr. Meyer 1937 aus dem Dienst schied, wurde eine solche **Metallurgische Abteilung** gegründet und der erfahrene Betriebsmann Dr. Eichholz zum Leiter berufen. Sein umfassendes praktisches Wissen, verbunden mit einer ungewöhnlichen Auffassungsgabe und einem verblüffenden Gedächtnis schufen die Voraussetzung für den Beginn großer Forschungsaufgaben.

Es fehlte nicht an Problemen, besonders da uns die damaligen Verhältnisse zu Einschränkungen auf dem Rohstoffmarkt zwangen, und schon vor dem Krieg die Zeit der Ersatzstoffe einsetzte. Dr. Eichholz gehörte zu den Pionieren, die sich die längst fällige Verbesserung des Thomasstahles zur Aufgabe gemacht hatten. Er hatte in dem heutigen Werksleiter von Ruhrort, Dir. Höfges, einen überragenden Fachmann auf dem Gebiet des Windfrischverfahrens und als wissenschaftlichen Mitarbeiter den jetzigen Prof. Dr. Kootz.

Es begann die Entwicklung der HPN-Stähle, an der noch eine Reihe weiterer Mitarbeiter von Dr. Eich-

holz, wie Dr. Behrendt, Dr. Gille und Dr. Willems maßgeblich beteiligt war. HPN-Stähle wurden im Thomas-Konverter mit möglichst niedrigen Stickstoffgehalten erblasen. Es gelang hierdurch, diese Stähle in ihren Eigenschaften den SM-Stählen erheblich anzunähern. Dieser Fortschritt fiel zeitlich mit dem Kriegsbeginn zusammen und war daher wegen der Verschärfung der Rohstoffschwierigkeiten von besonderer Bedeutung.

Viele meiner Mitarbeiter und ich hatten schon einige Jahre vor Beginn des Krieges eine kurze militärische Dienstzeit abgeleistet. Am 23. August 1939 wurde ich etwa eine Woche vor Kriegsbeginn eingezogen. Als ich um Mitternacht von einer Reise zu den Bayreuther Festspielen in gehobener Stimmung allein nach Hause kam — meine Familie war schon in den Urlaub vorausgefahren — leerte ich den überquellenden Briefkasten. Der Zufall wollte es, daß neben das auf den Tisch gelegte Bayreuther Programm „Tristan und Isolde“ aus dem Poststoß mein Gestellungsbeehl rutschte. Welch ein Gegensatz!

Auf dem Sammelplatz in Neumühl wurde ich trotz meiner Ausbildung am Geschütz nur aufgrund meines Führerscheines zu einer Transportkolonne kommandiert. Ich habe dann vom Kriegsbeginn an einen Lastkraftwagen gefahren, Munition nach Polen und an die Westfront gebracht und schließlich, als die Fronten im Winter 1939/40 ruhten, wurde ich zum Bau von Flugplätzen abgestellt. Ich fuhr Steine, Zement und anderes Baumaterial und bekam Anfang April 1940 einen Tag Urlaub. Diesen benutzte ich, um auch meine Mitarbeiter in der TMPA zu besuchen.

Die Zeit verging, und ich wollte die Verspätung mit der Straßenbahn wieder aufholen. Ich stand wie vor zehn Jahren wiederum an Tor 1 und sah einer gerade abfahrenden Straßenbahn nach. Erst 24 Minuten später fuhr die nächste. Wie eine Eingebung kam mir der Gedanke, in dieser Zwangspause Dr. Bartscherer zu besuchen. Ich meldete mich beim Portier und durfte sofort eintreten. Dr. Bartscherer interessierte sich sehr für meine augenblickliche „Tätigkeit“ und war erobert, das vorher Geschilderte zu hören. Er betonte, daß er außer den vielen Einziehungen auch noch durch Dienstverpflichtungen weitere Ingenieure an die in Polen besetzten

Hüttenwerke verloren habe. Man sei daher um jeden Mitarbeiter verlegen. Daß ich als Lkw-Fahrer eingesetzt war — ein Leben, das mir übrigens bei der guten Kameradschaft unter den Fahrern gefiel — wollte ihm nicht in den Kopf. Er sagte: „Ich werde Sie sofort reklamieren lassen!“ Ich widersprach, da dies nicht der Grund meines zufälligen Besuches gewesen war.

Dr. Bartscherer äußerte sich nicht mehr dazu — fünf Tage später zog ich wieder als Mitarbeiter in die Metallurgische Abteilung ein. Alle Kameraden meiner Transportkolonne sind in Stalingrad geblieben — eine verpaßte Straßenbahn hat mir das Leben gerettet.



In einigen Tagen, am 1. Oktober 1970, werde ich wieder zum Tor 1 in Bruckhausen fahren. Kein Schaffner wird für mich die Haltestellen ausrufen, denn ich darf sicher wie bei meinem 65. Geburtstag auch am Tage meines 40jährigen Jubiläums den BMW aus rostfreiem Edelstahl der DEW benutzen. Ich sehe das neue Tor von Schacht 3/7, die umgestaltete Matenastraße, an deren Ecke einst die unvergessene TMPA stand, und komme zum heute so eindrucksvollen Tor 1, wo mein beruflicher Weg begann. Ich werde den Aufzug des damals nicht vorausgeahnten Hochhauses betreten und zum 11. Stock hinauffahren, wo mich sicherlich viele liebe Freunde erwarten. Ich werde dabei aber auch an jene denken, die nicht mehr unter uns weilen. Ich werde auf die geliebte, gigantisch wiedererstandene Thyssenhütte glücklich und dankbar herunterschauen.

Die in der Ferne erkennbaren entstehenden Neubauten am Hafen Schwelgern geben uns allen Vertrauen und Hoffnung, daß dieses Werk noch lange weiterleben und dank seiner vorausschauenden Führung eine glückliche Zukunft haben wird. Die mit dem weiteren Ausbau für alle Werksangehörigen verbundene schwere und verantwortungsvolle, aber auch Freude bringende Arbeit erinnert mich an den von Dr. Sohl geprägten Wahlspruch des diesjährigen Thyssentages:

„Bei Thyssen da wird es nie langweilig sein!“

Dr. Lückerrath wird die Zeit, die er nach dem 2. Weltkrieg bei der Thyssen-Gruppe erlebte, in einem weiteren Bericht für unsere Belegschaft schildern.

Zusammenarbeit bewährte sich

Die Reihe der Verkäufertagungen, die im Rahmen des Marketing-Arbeitskreises von der Abteilung Markt- und Verkaufsförderung der ATH veranstaltet werden, wurde mit einem Treffen in München fortgesetzt. Fast fünfzig Mitarbeiter aus den süddeutschen Vertretungen von Unternehmen der Thyssen-Gruppe kamen zusammen, um Erfahrungen auszutauschen und neue Kontakte zu knüpfen. Die Zusammenarbeit der Geschäftsstellen in München hat sich schon bei verschiedenen Großbauvorhaben bewährt, so beim Bau der U-Bahn oder den Anlagen für die Olympiade 1972.





BRUNO ANTONIK
Walzobermeister
Walzwerke/Ruhrort
14. Oktober



FRANZ KAMANN
Wachmann
Werkschutz/Hamborn
25. Oktober



HUBERT SCHÖTTLER
Werksbote
Bandverzinkungsanlage
Finnentrop — 27. Oktober



PETER JÜTTEN
Krankentrolleur
Techn. Büro Maschinenabt.
Ruhrort — 10. November



GERHARD ROESKEN
1. Betriebsselektiker
Elektrobetrieb Hochofen
Ruhrort — 22. November

Handlungsvollmacht wurde erteilt an:

Dr. Heribert Johann,
Steuerabteilung

Egbert von Kleist,
Besuchswesen

Friedrich Adolf Müller-
Rodén, Auslands-
beratung

Dipl.-Volksw. Joachim
Petersen, Wirt-
schaftspolitik und
Informationen

Direktor Dr. Behrens
ist nach seiner Berufung in
den Vorstand der Deutsche
Edelstahlwerke AG als
Werksdirektor der ATH,
Werk Bruckhausen, mit Wir-
kung vom 15. August 1970
ausgeschieden.

Mit dem gleichen Tage hat
Werksdirektor Dr. Zim-
mermann zusätzlich das
bisherige Aufgabengebiet
von Dr. Behrens übernom-
men.

Rheinische Wohnstätten AG Bezirk IV wurde verlegt

Ab 1. Oktober 1970 befin-
den sich die Geschäftsräu-
me der Verwaltungsstellen
34—36 des Bezirks IV nicht
mehr in Duisburg-Meiderich,
Bahnhofstr. 44 a, sondern in
Duisburg-Meiderich, In den
Groenlanden 1 (Ratingsee-
siedlung).

Die Sprechstunden sind wie
bisher jeweils

montags von 8 bis 10 Uhr
donnerstags von 15 bis 17 Uhr

40 JAHRE IM DIENST

KLARA BÜDENBENDER
Laborhilfskraft, Walzwerk
„Grillo Funke“ GmbH
1. November

Als „Walzfachmann aus dem
ff“ kann man unseren Gold-
jubilär Bruno Antonik be-
zeichnen. Nahezu sein gan-
zes Arbeitsleben hat er
in Walzwerken verbracht.
Schon kurz nach der Schul-
zeit war er groß und kräftig
genug, um an einer Walzen-
straße zu arbeiten. Auch er
began sein beruflichen
Werdegang in Hamborn.
Nach einem kurzen Zwi-
schenspiel beim Gemein-
schaftsbetrieb Eisenbahn
übernahm er zum
Bruckhausener Walzwerk 1.
19 Jahre lang arbeitete er
als Säger, Walzer und
schließlich Walzmeister an
den Straßen 5, 6 und 9.
1942 wurde er Schichtführer
an den Fertigstraßen 2 und
3. Zu Ende des Jahres 1945
kam er als Obermeister
nach Ruhrort an die dama-
lige Fertigstraße 3a, jetzt
Straße 4. Sein Goldjubiläum
feiert der begeisterte Skat-
spieler an der Ruhrorter
Halbzeugstraße 1.

Wachmann Franz Kamann,
der am 25. Oktober sein
fünfzigjähriges Dienstjubi-
läum feiern kann, wurde in
Hamborn geboren. Nach
dem Ende seiner Schulzeit
kam er zur Hütte, bei der
sein Vater bereits arbeitete.
Kurze Zeit war er zunächst
als Laufjunge im Maschinen-
betrieb I eingesetzt und
kam dann zum Walzwerk IV,
wo er überwiegend als
Rollwagenfahrer tätig war.
1947 mußte auch er — wie
viele andere Belegschafts-
mitglieder der ATH — Ar-
beiten im Außenbetrieb
übernehmen und ging da-
nach, der Not gehorchend,
für einige Jahre zum Berg-
bau. Erst 1954 konnte Herr
Kamann zur Hütte zurück-
kehren und war als Walzer
fast zehn Jahre lang auf
der Straße V tätig, bevor
er 1963 aus gesundheitlichen
Gründen zum Werkschutz
versetzt wurde. Am 30. Sep-
tember geht er in den Ruhe-
stand.

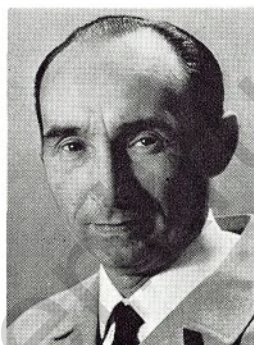
Obwohl Hubert Schöttler
ursprünglich nicht wie sein
Vater und seine beiden
Brüder sein Berufsleben im
Werk Finnentrop beginnen
wollte, blieb ihm letztlich
nach der Schulentlassung im
Jahre 1920 infolge der da-
maligen schlechten Wirt-
schaftslage keine andere
Wahl. Sein Vater nahm auch
ihn mit zum Werk. Dabei ist
es dann geblieben. 42 Jahre
arbeitete Hubert Schöttler
als Walzer im Feinblech-
Walzwerk. Im Jahre 1963
erkrankte Schöttler schwer.
Nach der Genesung konnte
er nur noch eine leichtere
Tätigkeit aufnehmen. So
wurde dieser Goldjubilär
als Werksbote eingesetzt.
Wenn er nun im nächsten
Jahr in den wohlverdienten
Ruhestand tritt, wird er
keineswegs von Langweil-
e geplagt werden. Dann
will er sich mit besonderer
Hingabe der Erhaltung und
Pflege seines Eigenheimes
widmen.

Wenn unser Goldjubilär
Peter Jütten seinen Ehren-
tag begeht, ist er offiziell
schon aus den Diensten
der Hütte ausgeschieden.
Vor 50 Jahren hatte er sehr
viele Schwierigkeiten, eine
Lehrstelle zu bekommen,
aber rund ein halbes Jahr
nach der Schulentlassung
konnte er doch als Dreher-
lehrling in der Hamborner
Werkstatt I beginnen. Spä-
ter kam er dann zum Kraft-
haus — und hier verfuhr er
zum ersten Mal nur eine
8-Stunden-Schicht; bis dahin
hatte er täglich 12 Stunden
gearbeitet. Gegen Kriegs-
ende wurde er noch Soldat
und kam in russische Ge-
fangenschaft, aber wegen
seiner damals mäßlichen
körperlichen Verfassung
kehrte er bereits Ende 1945
zurück. 1946 kam er zum
Ruhrorter Stahlbau und 10
Jahre später zur Kran- und
Gebäuderevision. Hier ver-
blieb er bis zu seinem
Ausscheiden.

Wie so viele unserer Gold-
jubiläre startete auch Ger-
hard Roesken seinen beruf-
lichen Werdegang bei der
August Thyssen-Hütte in
Hamborn und beendet ihn
im Werk Ruhrort. Nach der
Schulzeit begann der junge
Gerhard eine Lehre als
Elektriker und Schlosser im
damaligen Elektrobetrieb
Stromverteilung in Bruck-
hausen. Hier blieb er lange
Jahre und konnte am glei-
chen Arbeitsplatz auch sein
Silberjubiläum feiern. Er
erlebte den schweren Bom-
benangriff auf die Hütte im
Oktober 1944 und mußte
dann noch für kurze Zeit
Soldat werden. Als er aus
dem Krieg zurückkehrte, fand
er einige Zeit Arbeit im
Gemeinschaftsbetrieb und
kam dann zum Elektrobe-
trieb Hochofen in Ruhrort.
Hier wird der Goldjubilär
noch bis zum Jahresende
tätig sein, ehe er in den
wohlverdienten Ruhestand
geht.



KLEMENS KÖNIG
Schichtvorarbeiter
Sammelstelle/Ruhrort
1. Oktober



EDMUND RAJKOWSKI
Kohlenzuführer
Kokerei August Thyssen
3. Oktober



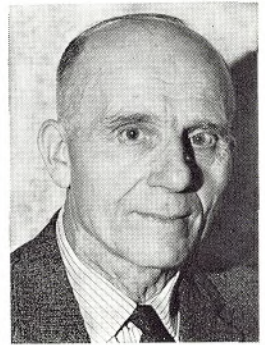
PHILIPP RHEINBERG
Gruppenleiter
Betriebswirtschaft
Hamborn — 4. Oktober



MAX SCHMEIER
Waschraumwärter
Belegschaftsräume
Ruhrort — 11. Oktober



EMIL SCHUHMACHER
Oberwachmann
Werkschutz/Hamborn
15. Oktober



NIKOLAUS GÖRRES
Ofenmann
Breitflachwalzwerk I
Duisburg-Süd — 6. Novemb.



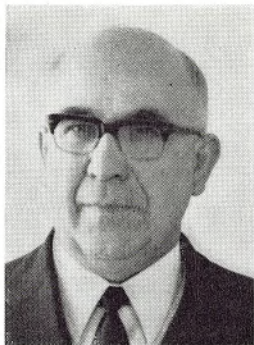
JOHANN RHEINBERG
1. Steuerer Bühne 5
Walzwerke/Ruhrort
7. November



ADOLF OSCHETZKI
Waschraumwärter
Soziale Betriebseinricht. II
Hamborn — 8. November



KARL BOEHLE
Hilfeschlosser
Belegschaftsräume
Ruhrort — 11. November



GOTTFRIED MENKEN
Betriebsratsvorsitzender
Bandverzinkungsanlage
Finnentrop — 17. November



JOHANN KÜSTERS
Büroleiter
Zentr. Kfm. Büro/Masch.-Abt.
Ruhrort — 21. November



JAKOB FABER
1. Verlager
Kaltbandwerk I/Bruckhausen
26. November

25 JAHRE IM DIENST

Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth

Werner Mues, Kaufm. Angestellter, Rechnungsprüfung, 1. Oktober

Reinhold Schachtschneider, Handwerker, Laboratorium, 3. Oktober

Erwin Prokop, Kaufm. Angestellter, Zentrale Reparaturabteilungen, 4. Oktober

Paul Dumke, Wareneingangsarbeiter, Hauptwareneingang, 6. Oktober

Erich Hambücker, Meister, Überbetriebl. Energieversorgung, 8. Oktober

Kurt Knaffla, Granulierungsarbeiter, Granulierung, 9. Oktober

Helmut Bückmann, Walzer, Warmbandwerk I, 11. Oktober

Waldemar Giezek, Reserve-Kranführer, Erhaltungsbetrieb Bruckhausen, 26. Oktober

Erich Bährmann, Betriebs-handwerker, Allgemeine Werkskolonne, 5. November

Franz-Josef Morschel, Bunkermann, Hochofen, 5. November

Egon Lindenau, Wasserwärter, Hochofen, 7. November

Anton Szymanowski, Verwieger, Verkehrswirtschaft, 8. November

Heinrich Lauterbach, Hilfsmaurer, Bauabteilung, 20. November

Werk Ruhrort

Tillmann Hausmann, Seilspfleißer, Bauabteilung, 19. Oktober

Paul Siebner, 2. Stahlbauschlosser, Zentraler Stahlbau, 5. November

95 JAHRE ALT

Eduard Bovers, Rhede b. Bochohl/Westf., Wagenfeldstr. 28, 15. November

94 JAHRE ALT

Johann Fahrenbruck, Walsum, Franz-Lenze-Platz 61, 27. Oktober

Josef Rosch, Duisburg-Hamborn, Gillhausenstr.4, 28. November

93 JAHRE ALT

Heinrich Barlen, Duisburg-Meiderich, Steinstr. 31, 18. November

Vinzens Baszanowski, Duisburg-Meiderich, Sundgastr. 24, 23. November

91 JAHRE ALT

Johann Ziolkowski, Duisburg-Meiderich, Giesenhof 10, 15. November

90 JAHRE ALT

Johann van Elten, Vynen-Wesel, Rheindamm 57, b. van Holt, 23. Oktober

Ferdinand Eversberg, Duisburg-Hamborn, Schillerstr. 2, 27. November

85 JAHRE ALT

Johann Gominski, 6401 Hattenhof/Fulda, Kerzeller Str. 30, 23. Oktober

Johann Demski, Dinslaken/Ndrh., Roonstr. 12, 28. Oktober

80 JAHRE ALT

Dietrich Bücken, Duisburg-Hamborn, Breite Str. 30, 24. September

Hochofenwerk Hüttenbetrieb

Karl-Heinz Hönig,

1. Betriebsschlosser, Maschinenbetrieb, 23. Oktober

Kokerei Westende

Kaspar Cornelius, Türheber-maschinist, 24. Oktober

Betriebsbereich Duisburg-Süd

Fritz Zaika, Assistent, Breitflach-Walzwerk Großenbaum, 3. September

Willi Wesemann, Steuer-mann, Kaltwalzwerk Adj., 5. November

Kokerei August Thyssen

Andreas Zalesinski, Ab-steller, 15. Oktober

Günter Wiesner, Türab-heber, 23. Oktober

Oswin Gräfe, Elektriker, 24. November

Walzwerk „Grillo Funke“ GmbH

Otto Hincha, Elektriker, 2. Oktober

Manfred Laudien, Schlosser, 8. Oktober

Hans Barenkau, Glüher, 15. Oktober

Karl Garba, Glüher, 16. Oktober

Heinz Kolakowski, Schlosser, 17. Oktober

Heinz Linke, Schlosser, 1. November

Winfried Kneisl, Vorarbeiter-Elektriker, 1. November

Wilhelm Parowka, Elektriker, 5. November

Adolf Reinert, Hobler, 5. November

Rudolf Radola, Dreher, 7. November

Albert Schumann, Vervielfältiger, 8. November

Günter Rogalla, Lehrlings-Ausbilder, 12. November

Adolf Sattler, Walsum, Beckersloh 99, 26. Sept.

Karl Kühlen, Dinslaken, Emscherstr. 4, 29. Sep-tember

Rudolf Matzke, Duisburg-Ruhrort, König-Friedrich-Wilhelm-Str. 21, 29. Sep-tember

Albert Wagner, Damm-Drevenack, Nr. 54/6, 30. September

Heinrich Sandkühler, Duis-burg-Meiderich, Herwarth-str. 84, 15. Oktober

Aloysius Behrendt, Duis-burg-Meiderich, Wasgau-str. 8, 23. Oktober

Julius Kelm, Duisburg-Hamborn, Cornelissen-str. 21, 25. Oktober

Otto Meister, 5431 Oberel-berb. b. Montabaur, Am Lenzengarten 6a, 26. Oktober

August Schmidt, Mülheim-Ruhr, Lerchenstr. 13, 26. Oktober

Anna Welskopf, Duisburg-Hamborn, Dahlstr. 77, 1. November

Johannes Kasch, Duisburg-Hamborn, Ottostr. 41a, 7. November

Franz Fabis, Duisburg-Hamborn, Vereinsstr. 11, 18. November

Johann Kunert, 4791 Wünnen-berg 77, über Paderborn, 18. November

Franz Figaj, Duisburg-Hamborn, Alleestr. 9, 27. November

Unsere Toten



WIR BEWAHREN IHNEN EIN EHRENDES ANDENKEN

Werke Bruckhausen/Beeckerwerth/Hochofenwerk Hamborn

LAGHANKE, Alfred
MÜLLER, Kurt
SURGES, Nikolaus
BERGRATH, Erich
BRILL, Wilhelm
WOLBERT, Gert
LIESFELD, Heinrich
MIDDENDORF, Wilhelm
ERNST, Adolf
PETRY, Johann
LEWANDOWSKI, Josef
MAGIERA, Paul
GERHARDS, Georg
KNORR, Friedrich
RICHTER, Hubert
BEUTHNER, Rudolf
BALLENINGER, Elisabeth
KEUSGEN, Konrad
SCHACHTA, Johann
SCHACHTA, Alfons
LONGERICH, Josef
SAUER, Johannes
JOB, Eduard
OHLETT, Dietrich
ALLERUP, Horst
WALRAVEN, Johann
ADLER, Ludwig
WEIGT, Gottfried
KAWULA, Franz
ELFLEIN, Michael
INGENFELD, Heinrich

Werk Ruhrort

STÖCKER, Josef
DIENERS, Georg
TOLLER, Franz
BESAU, Heinrich
LOND, Bruno
BECK, Theodor
BONGERS, Gerhard
RADTKE, Franz
BRULAND, Paul
LOPINSKI, Jakob
KAUFMANN, Feodor
KRUGER, Gottfried
KÖNIG, Philipp
GOTTSCHE, Paul
RODDECK, Gustav
PFENNIGER, Günter
MASGAJ, Franz
KEMPKEN, Wilhelm
VAN DEYK, Heinrich
GELLNER, Manfred
GEIS, Peter
ENZEL, Karl
URBANSKI, Wilhelm
KRAEMER, Max
LUKAS, Kurt

Hochofenwerk Hüttenbetrieb

SCHEPERS, Josef
BEER, Franz
FORMELLA, Johann

Betriebsbereich Duisburg-Süd

BRAUN, Georg
THIEL, Alfred
FISCHER, Helmut

Thyssen Industrie GmbH

BECKER, Ferdinand

Walzwerk „Grillo Funke“ GmbH

WEISS, Rudolf

Mannesmann-Stahlblechbau GmbH

DOLD, Franz

Werk Wolzsch

GMELCH, Max
PFAFFENEDER, Simon

Vorarbeiter, Erhaltungsbetrieb Beeckerwerth
Kolonnenführer, Erhaltungsbetrieb Hochofen
Pensionär (Kokillenmann, Martinwerk)
3. Steuerer/Haspel, Warmbandwerk II
Schlosser, Zentrale Reparaturabteilungen
Pensionär (Vorarbeiter, Betonwarenfabrik)
Pensionär (Vorarbeiter, Mechanische Werkstatt)
Pensionär (Kfm. Angestellter, Wärmestelle)
Pensionär (Kranführer, Elektrobetrieb III)
Pensionär (Vorarbeiter, Maschinenbetrieb I)
Pensionär (Waschraumwärter, Soz. Betriebseinricht. II)
Hilfsarbeiter, Allgemeine Werkskolonne/Sammelstelle
Vorarbeiter, Soziale Betriebseinrichtungen II
Pensionär (Vorarbeiter, Zurechtung I)
Waschraumwärter, Soziale Betriebseinrichtungen II
Pensionär (Bürovorsteher, Maschinenbetrieb II)
Raumpflegerin, Soziale Betriebseinrichtungen II
Pensionär (Schweißer, Maschinenbetrieb II)
Pensionär (Hilfswalzer, Walzwerk III)
Obermaschinist, Erhaltungsbetrieb Bruckhausen/Sammelst.
Pensionär (Betriebsleiter, Generatorenanlage)
Pensionär (1. Pfannenmann, Martinwerk II)
Pensionär (Hilfsschlosser, Zentrale Werkstätten EHW)
Pensionär (Schlosser und Nietler, Neubauabteilung)
1. Verlager, Zurechtung I
Pensionär (Handlanger, Bauabteilung)
Pensionär (Elektriker, Elektrobetrieb Hochofen)
Pensionär (Vorarbeiter, Thomaswerk)
Pensionär (Verwieger, Hochofen)
Pensionär (Schlosser, Bauabteilung)
Pensionär (Kfm. Angestellter, Elektro-Abteilung)

Pensionär (Abteilungsvorsteher, Lagerabrechnung)
1. Stahlbauschlosser, Stahlbau
Pensionär (Lohnbuchhalter, Lohnabrechnung)
1. Büromaschinenmechaniker, Energiew. u. Datentechnik
Pensionär (1. Schalttafelwärter, Elektrobetrieb)
Pförtner, Werkschutz
Pensionär (Schmierer, Maschinenbetrieb)
Pensionär (Kranführer, Maschinenbetrieb Thomaswerk II)
Pensionär (Vorarbeiter, Stahlbau)
Pensionär (Möllerzuberger, Hochofen)
Pensionär (1. Magazinausgeber, Zentralmagazin)
Pensionär (Hausmeister, Allgemeine Verwaltung)
Pensionär (Schweißer, Maschinenbetrieb Thomaswerk)
Pensionär (1. Maschinist, Maschinenbetrieb Hochofen)
Pensionär (Schrottmuschlagarbeiter, Martinwerk)
Zurechtungsarbeiter, Halbzugzurechtung
Pensionär (Pfannendeckelabheber, Hochofen)
Pensionär (Bürovorsteher, Maschinenabteilung)
Pensionär (Maschinist, Maschinenbetrieb)
Fahrr. Maschinenbetrieb Fahrzeugwirtschaft
Pensionär (Wächter, Werkschutz)
Pensionär (Vorarbeiter, Elektrobetrieb)
Pensionär (Kranführer, Maschinenbetrieb)
II. Hilfsmaurer, Bauabteilung
Waschraumwärter, Waschraumbetreuung

Pensionär (Aufzugsmaschinist, Dampfbetrieb)
Pensionär (1. Schlosser, Mechanische Werkstatt)
Pensionär (Pfannendeckelabheber, Hochofen)

Kfm. Angestellter, Breitflachwalzwerk
2. Regenerierer, Kaltwalzwerk
1. Ofenmann, Blechwalzwerk

Pensionär (Schlosser, Montage)

Meister, Bahnbetrieb

Maschinenarbeiter, Haushaltstankbau

Pensionär (Hilfsarbeiter, Verladekolonne)
Pensionär (Hilfsarbeiter, Verladekolonne)

geb.	gest.
1927	11. Juli
1930	14. Juli
1886	17. Juli
1938	18. Juli
1948	20. Juli
1894	22. Juli
1900	24. Juli
1899	24. Juli
1903	29. Juli
1881	30. Juli
1906	31. Juli
1920	1. August
1915	3. August
1906	3. August
1933	6. August
1902	7. August
1918	9. August
1880	10. August
1883	10. August
1918	11. August
1882	12. August
1933	14. August
1911	15. August
1889	15. August
1935	16. August
1893	17. August
1903	22. August
1907	23. August
1892	24. August
1899	25. August
1898	31. August
1892	13. Juli
1912	14. Juli
1892	20. Juli
1914	21. Juli
1897	24. Juli
1905	28. Juli
1902	28. Juli
1892	28. Juli
1901	29. Juli
1906	31. Juli
1900	1. August
1885	1. August
1894	2. August
1910	4. August
1896	6. August
1939	10. August
1897	11. August
1895	13. August
1899	16. August
1937	16. August
1897	17. August
1893	18. August
1888	18. August
1907	20. August
1913	21. August
1889	27. Juli
1898	30. Juli
1891	18. August
1921	23. Juli
1934	13. August
1932	25. August
1897	27. Juni
1924	7. August
1929	17. August
1902	12. Juli
1898	13. Juli

DIAMANTENE HOCHZEIT

Eheleute Leo Diker, Duisburg-Beeck, Johannis-str. 1, 22. November

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Wilhelm Onne-brink, Düsseldorf, Florastr. 66, 8. Oktober

Eheleute Josef Haaren, Duisburg-Beeck, Schleier-macherstr. 11, 9. Oktober

Eheleute Anton Biesemann, Duisburg-Meiderich, Salmstr. 9, 16. Oktober

Eheleute Friedrich Link, Duisburg-Laar, Jahnstr. 36, 19. Oktober

Eheleute Johannes Matyszczyk, Duisburg-Hamborn, Rentmeister-str. 5, 20. Oktober

Eheleute Johann Backes, Duisburg-Laar, Arndt-str. 56, 22. Oktober

Eheleute Gerhard Kroppen, Walsum, Auf dem Röttgen 35, 23. Oktober

Eheleute Gerhard Möll-mann, Duisburg-Hamborn, Barlenstr. 56, 23. Oktober

Eheleute Adolf Werner, Walsum, Teichstr. 45, 24. Oktober

Eheleute Karl Burau, Moers/Asberg, Ferdinand-str. 31, 25. Oktober

Eheleute Johann Kreutz, Duisburg-Beeck, Franken-str. 41, 29. Oktober

Eheleute Peter Schep-er-mann, Duisburg-Meiderich, Zoppenbrückstr. 19, 30. Oktober

Eheleute Paul Dittmann, Walsum, Auf dem Röttgen 38, 31. Oktober

Eheleute Walter Hinz, Duisburg-Meiderich, Wasgastr. 32, 2. Novemb.

Eheleute Heinrich Stoecker, Duisburg-Hamborn, Obere Holtener Str. 60, 6. November

Eheleute Johann Kunzen, Duisburg-Beeck, Wygert-str. 14, 9. November

Eheleute Walter Kohls, Duisburg-Hamborn, Holtener Str. 194, 12. November

Eheleute Karl Kubach, Duisburg-Meiderich, Reinholdstr. 10, 12. November

Eheleute Hermann Liebke, 3102 Hermannsburg, Lutherweg 23, 12. November

Eheleute Jakob Sufryd, Duisburg-Meiderich, Augustastr. 50, 12. November

Eheleute Josef Czerwinski, Duisburg-Beeckerwerth, Grafenwerther Str. 36, 13. November

Eheleute Augustin Malli, Homberg, Luisenstr. 32, 13. November

Eheleute Josef Brox, Walsum, Prinzenstr. 27, 15. November

Eheleute August Plohmman, Duisburg-Beeck, Span-nagelstr. 6, 19. November

Eheleute Wilhelm Schlüssel, Duisburg-Laar, Kanzler-str. 22a, 19. November

Eheleute Karl Uhlenbaum, Walsum, Hornstr. 18, 20. November

Eheleute Friedrich Barthel, Duisburg-Hamborn, Gertrudenstr. 60, 24. November

Eheleute Karl Erb, Duisburg-Hamborn, Mittelstr. 23, 26. November

Eheleute Anton Köhne, Duisburg-Hamborn, Westfälische Str. 4a, 27. November

