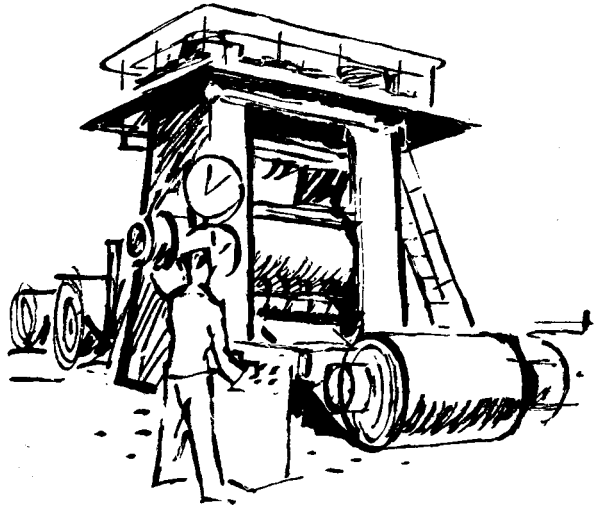


*Eine von August Thyssen
begründete Tradition
bleibt lebendig*



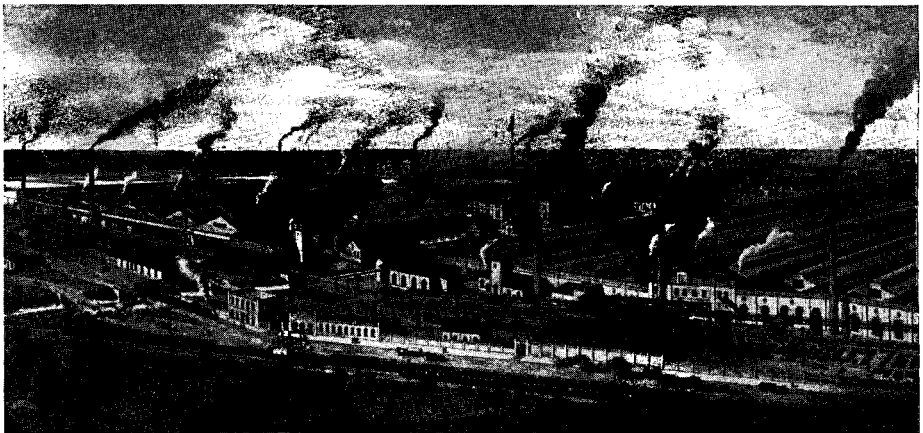
Immer noch

Bandeisen aus Dinslaken

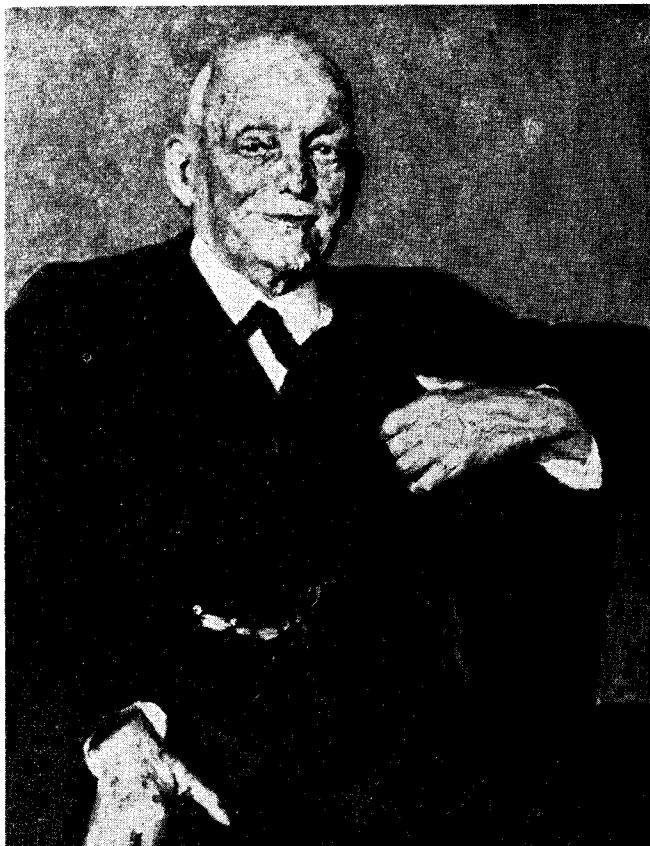
Von R. Valmaison

Hart an der Dinslaken-Hiesfelder Grenze taucht der Rotbach plötzlich unter ein großes Werksgelände, von älteren Einheimischen immer noch „Walzwerk“ genannt, obwohl sich hier inzwischen Firmen niedergelassen haben, die keine Walzwerke betreiben. Und erst jenseits des Werksgeländes, in der Nähe der ehemaligen Hauptverwaltung des Bandeisenwerks, zeigt er sich wieder; just an der Stelle, wo auch heute noch (und heute

wieder) täglich schwere Lastwagen, mit Bandeisen beladen, das Tor verlassen. Bandeisen aus Dinslaken ist seit mehr als sechs Jahrzehnten ein Begriff und für Dinslaken eine Tradition geworden, eine Tradition, die der schon zu seinen Lebzeiten mit unzähligen Anekdoten bedachte große Industriepionier August Thyssen begründet hatte. Sie schien nach Beendigung des zweiten Weltkrieges ausgelöscht, wurde aber von zwei Werken,



Ein Riesenkomplex: Das Dinslakener Bandeisenwalzwerk



AUGUST THYSSEN
1922

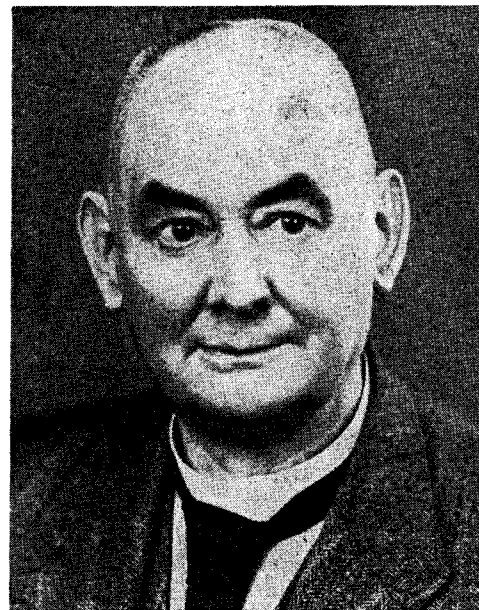
(Nach einem Gemälde
von F. Reusing)

von den Eisen- und Stahlwalzwerken Rötzel GmbH und vom Walzwerk Dinslaken GmbH, an fast der gleichen Stelle wieder aufgenommen. Bandeisen aus Dinslaken — ein Industrieprodukt, das aus dem Wirtschaftsleben der Stadt einfach nicht mehr wegzudenken ist.

Die Entwicklung der Dinslakener Industrie ist mit einer Reihe glanzvoller Namen verbunden. Aber diesmal stehen nicht Namen im Vordergrund, sondern ein Produkt, eben das Bandeisen. An diesem Erzeugnis läßt sich genau die Entwicklung des einstmals für die Kreisstadt wichtigen Werkes bis zum Niedergang 1945 verfolgen.

Der Grund zu diesem großen Unternehmen, von dem bei Ausbruch des letzten Weltkriegs die halbe Kreisstadt unmittelbar oder indirekt lebte, lag in August Thyssens Idee der Verbundwirtschaft. Der

dynamische Industrielle verfolgte, nachdem er in Mülheim (Ruhr) 1871 seine Firma Thyssen & Co., gegründet hatte, weitere große Pläne. Das Mülheimer Werk war über die ursprünglichen fünf Puddelöfen, die Luppenstraße und die Bandeisenstraße längst hinausgewachsen. August Thyssen zeigte ein deutliches ständig steigendes Interesse an der Kohle. Er hatte Kuxe erworben und wurde am 21. Juli 1883 in den Vorstand der von Daniel Morian gegründeten „Gewerkschaft Hamborn“ berufen, die sich unter dem Eindruck des gewonnenen Krieges 1870/1871 in „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“ umbenannt hatte. Seit 1890 war in Hamborn-Bruckhausen ein großes Hüttenwerk gewachsen, die heutige August Thyssen-Hütte. Kohle, Eisen und Stahl hatte Thyssen so miteinander verbunden. Nun suchte er Möglichkeiten, die produzierten Erzeugnisse zu verarbeiten und zu verfeinern. Der Bau eines neuen Band-



Der erste Direktor: Julius Kalle

eisenwalzwerks war aus verschiedenen Gründen weder in Bruckhausen noch in Mülheim möglich. Da über die Walsumer Kohlebohrungen und die „Gewerkschaft Hiesfeld“ (heute Schachtanlage Lohberg) die entsprechenden Verbindungen in diesen Raum bereits bestanden, fiel die Wahl auf Dinslaken.

Mit dem Bau dieses Bandeisenwalzwerkes (1. Spatenstich am 26. April 1897) wurde der damals erst 28jährige Julius Kalle betraut, nachdem er von einer Studienreise aus den USA zurückgekommen war. Daß der vielseitige junge Ingenieur und spätere Werksleiter nicht nur technische Anregungen und fest umrissene Vorstellungen über die Organisation aus Amerika mitgebracht hatte, sondern auch das dortige Tempo nach hier zu verpflanzen vermochte, mag die Tatsache beweisen, daß bereits acht Monate später, zu Silvester 1897, im Beisein von Landrat Wülfing und anderen Vertretern des Kreises und der Stadt, das erste Band durch die Walzen schoß. Zunächst wurden drei Walzenstraßen gebaut, deren Produktion sich gegenseitig ergänzte (wie es in Walzwerken auch heute noch der Fall ist) und deren Dimensionen von 25 bis 300 mm reichten. Zur Vervollständigung dieses Programms wurde noch vor

der Jahrhundertwende der Bau eines Kaltwalzwerkes in Angriff genommen. Fast gleichzeitig damit lief der Bau eines Röhrenwerks an. Entscheidender Initiator hierzu war neben Julius Kalle der in Wesel wohnende Aloys Fassel, der im Dinslakener Werk als Betriebsingenieur tätig war. Er war der erste, der ein kontinuierliches Rohrwalzwerk konstruierte, die nach ihm benannte Fassel-Straße. Diese Straße arbeitete mit 14 Walzenpaaren. Von August Thyssen erhielt er hierfür die grandiose Summe von 500 000 Mark. Aber das schien dem Erfinder und Konstrukteur zu wenig, so daß er einige Jahre später nach Nordamerika ging, wo er weitere Walzwerke baute. In Dinslaken aber kamen neue Betriebe hinzu, so daß gut ein Jahrzehnt später ein riesiger, abgerundeter Werkskomplex dastand, der sich folgendermaßen zusammensetzte:

ein Bandstahlwalzwerk
mit vier Walzenstraßen,

ein Drahtwalzwerk
mit einer Walzenstraße,

ein Kaltwalzwerk
mit 220 Walzgerüsten,

ein Röhrenwalzwerk
mit drei kontinuierlichen und fünf
Pilgerschrittwalzwerken,

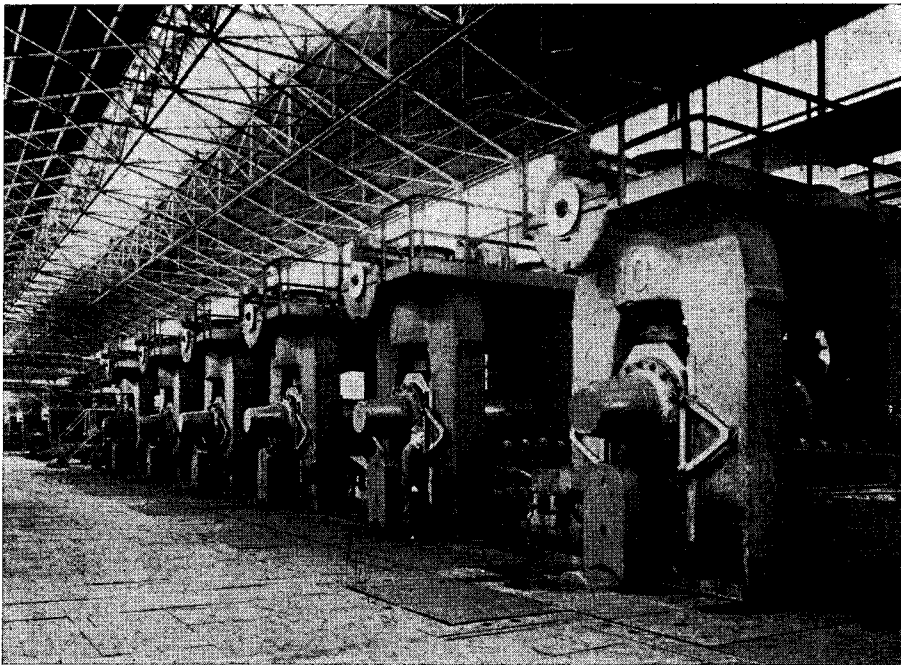
eine Stahlflaschenfabrik,

eine Stahlmastenfabrik,

eine Draht- und Drahtstiftfabrik.

Das waren aber nur die Produktionsstätten. Hinzu kamen natürlich alle Arten von Hilfsbetrieben. Und ständig wurden Methoden gefunden und übernommen, die dem neuesten Stand der damaligen Technik entsprachen.

Schon damals ging ein großer Teil der Dinslakener Erzeugnisse, Bandeisen in den verschiedensten Dimensionen, Rohre, Flaschen oder Lichtmaste, in den Export. Die enge Verbindung mit dem Stammwerk, dem Hüttenwerk in Bruckhausen, hatte naturgemäß auch ein eigenes Werksverkehrsnetz zur Folge, also auch direkte Eisenbahnlösungen. So war es keine Schwierigkeit, die Dinslakener Erzeugnisse im werkseigenen Hafen Schwelgern, dem heutigen vom Gemeinschaftsbetrieb



Die Dinslakener Breitbandstraße vor der Demontage

Eisenbahn und Häfen betriebenen Hauptumschlagsplatz der August Thyssen-Hütte, zu verladen. Einige Erzeugnisse, wie beispielsweise Flaschen und Masten, gingen zu weit über 50% ins Ausland. Auch das Bandeisen hatte einen großen Exportanteil. In dieser Zeit der Produktions-Expansion wuchs auch die Belegschaftszahl, die bis zum ersten Weltkrieg auf über 2000 stieg. Die Vielfalt der Produktion mag durch den großen Anwendungsbereich von Bandstahl unterstrichen werden. Aus dem auf den Warmwalzenstraßen hergestellten Band wurden z. B. Röhrenstreifen, Faßreifen, Fahrradteile, Flach-Schraubenschlüssel, Schösser usw., hergestellt, während das Kaltwalzwerk vornehmlich die Feinmechanik und die Uhrenindustrie belieferte.

Naturgemäß brachte die Nachkriegszeit schwere Rückschläge, zumal die damaligen allgemein-wirtschaftlichen Verhältnisse alles andere als gut waren. Dennoch aber ging die Werksleitung — immer noch unter Julius Kalle — daran, das Werk planmäßig weiter auszubauen und auf

dem modernsten Stand zu erhalten. Als 1926 die Vereinigten Stahlwerke AG gebildet wurden, bildete Dinslaken einen Werkskomplex, der sich sehen lassen konnte.

Zehn Jahre später lief die modernste Walzenstraße Europas an, die kontinuierliche Breitbandstraße, jene Straße, die weitere zehn Jahre später demontiert und nach Rußland verfrachtet worden ist. Diese damals größte und modernste Breitbandstraße des Kontinents konnte Bänder bis zu 130 cm Breite walzen. Als Einsatz hierzu dienten Brammen von entsprechendem Gewicht. Diese Straße hatte damals nicht ihresgleichen. Vorbilder ähnlicher Art gab es nur in den USA. Das Entscheidende an dieser Straße war, daß die einzelnen Arbeitsabschnitte so aufeinander folgten und derart aufeinander abgestimmt waren, daß der kontinuierliche Fluß an keiner Stelle gehemmt wurde.

Diese Straße gab dem ohnehin gutbeschäftigten Walzwerk weiteren Auftrieb.

Aber alle Weitsicht nutzte wenig, denn nach dem zweiten Weltkrieg wurde das 1934 selbständig gewordene Bandeisenwalzwerk demontiert. Fast unmittelbar nach der Besetzung Dinslakens durch die Alliierten erschien ein russischer Offizier und besichtigte die Anlagen. Niemand ahnte damals, daß das der Beginn der Demontage war. Damit wird eins der traurigsten Kapitel der Dinslakener Industrie und damit auch der Dinslakener Gesamtwirtschaft aufgeschlagen. Viele Einwohner werden sich noch erinnern, daß die die Demontage beaufsichtigenden Russen damals in einem eigens für sie freigemachten Haus auf der Heistermannstraße in Hiesfeld wohnten. Es wurden demontiert und nach Rußland verschickt:

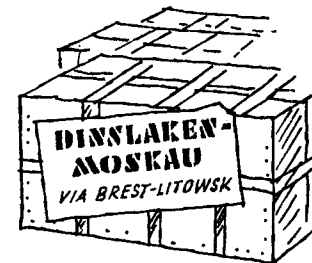
die Straßen 1 bis 5 im Warmwalzwerk,

das Kaltwalzwerk mit seinen rund 400 Gerüsten,

die vollkontinuierliche Breitbandstraße,

die zwischengeschalteten und ergänzenden Betriebe wie z. B. Glüherei, Beizerei, Feuerverzinnung, elektrische Einrichtungen, Lackiererei, Walzendreherei, Schmiede, Transportanlagen.

Insgesamt umfaßte die Demontage 32 Listen. Der Neuwert der Anlagen belief sich nach einem Gutachten von Dr.-Ing. Alfred Hilbert auf 45,4 Mill. Mark, der Zeitwert betrug 33,5 Mill. Mark. Ansprüche auf Kriegsschädenausgleich bestanden in Höhe von 3,3 Mill. Mark. Die gesamte Höhe der Kriegsschäden ist mit 6,5 Mill. Mark beziffert worden. Die Alliierten haben jedoch nur 8,7 Mill. Mark als Demontagewert angerechnet.



Nicht nur dem hochqualifizierten Facharbeiterstamm des Werkes war damit die Existenzgrundlage entzogen, sondern auch der Stadt eine lebenswichtige Steuerquelle abgeschnitten. Allein das Bandeisenwerk bestritt beispielsweise im Jahre 1939 mit seinen kommunalen Steuerzahlungen über 47% des städtischen Haushalts in Dinslaken. Der Dinslakener Etat schloß mit rund 3 800 000,— RM in den Ausgaben ab; das Bandeisenwerk allein leistete 1 800 000,— RM Gemeindesteuer.

Als im Juli 1956 eine Delegation deutscher Hütten- und Maschinenbau-Fachleute die Sowjetunion besuchte, kam sie auch zum großen Hüttenkombinat Magnitogorsk. Hier gab es ein mit trüben Erinnerungen belastetes Wiedersehen. Die deutschen Eisenhüttenleute standen vor der demontierten und dort wieder aufgebauten Dinslakener Breitbandstraße. Lange hatte es gedauert, ehe sie hier im südlichen Ural anliefe. Sie war damals Rußlands einzige Warm-Breitbandstraße mit einer Monatsproduktion von rd. 1 000 000 Tonnen.

Das Dinslakener Walzwerk war verschwunden, zurück blieben Trümmer und zerschlagene Fundamente. Nur die Schornsteine hatte man stehenlassen.

Am 12. Juni 1950 erfolgte offiziell die Löschung der Bandeisenwalzwerke AG, und wenig später nahmen die ersten neuen Firmen ihre Produktion auf. Sie vertrauten auf den alten Facharbeiterstamm und — erzeugten Bandeisen. Dipl.-Ing. Karl Hacks gründete die Walzwerke Dinslaken GmbH, und Dipl.-Ing. Wilhelm Rötzel verlegte seine Eisen- und Walzwerke von Breyell nach hier. Die ersten rotglühenden Bänder zischten wieder durch die Walzen, wickelten sich auf die Haspeln und gingen hinaus in die Welt. Erfahrene Dinslakener Walzwerker standen wieder an ihren, wenn auch veränderten, Arbeitsplätzen. Es gab wieder Bandeisen aus Dinslaken.

Breitband allerdings wird nicht mehr produziert. Die Hoffnung, die von der August Thyssen-Hütte im Frühjahr 1955 projektierte Breitbandstraße als Ersatz für das demontierte Walzwerk nach Dinslaken zu bekommen, hat sich aus mancherlei Gründen nicht erfüllt. Dafür kamen neue Betriebe nach Dinslaken, Industrien,



Glühende Schlangen schießen aus den Walzen der Eisen- und Stahlwerke Rötzel GmbH.

die zwar kein Bandeisen produzieren, aber Bandeisen zur Weiterverarbeitung verwenden.

Die Signode-System GmbH. fabriziert in einem vollautomatischen Betrieb Verpackungs-Stahlband.

Armco-Thyssen, ein Tochterbetrieb der August Thyssen-Hütte Duisburg-Hamborn (mit amerikanischer Beteiligung) hat die

Weiterverarbeitung von Breitband übernommen. Sie stellt u. a. daraus die Leitplanken für die Autobahnen her.

Von all diesen Betrieben wurden Arbeiter und Fachkräfte übernommen, die ehemals die Walzen des großen Dinslakener Bandeisenwalzwerkes bedienten. So bleibt Dinslaken weiterhin dem Bandeisen verbunden.