

---

## Gerhard Schürer

### Eisenhüttenstadt – EKO\*

Obwohl Truman, Stalin und Churchill bzw. Attlee, der ihn 1945 ablöste, im Cecilienhof in Potsdam vereinbart hatten, daß die Wirtschaft Deutschlands als einheitliches Ganzes zu behandeln ist, betrieben die Siegermächte in Wirklichkeit von Anfang an die Spaltung Deutschlands. Die Sowjetische Besatzungszone (SBZ) und die West-Zonen wurden systematisch getrennt und der einstige Wirtschaftsverbund wurde aufgelöst. Der Austausch von Gütern zwischen den Gebieten der späteren DDR und BRD, der nach Angaben des Schweizer Historikers Jörg Fisch 1936 8,6 Mrd. Reichsmark betrug, sank bis 1946 auf 176 Mio. Mark. Stalin stellte damals die These auf, daß alle Länder des sowjetischen Einflußbereiches ihre eigene schwerindustrielle Basis entwickeln müssen. Das hielt der stets strategisch denkende Stalin sicher für notwendig, um die Anforderungen der neuen, volksdemokratischen Länder an die UdSSR zur Lieferung von Rohstoffen in Grenzen zu halten. Aber die SBZ/DDR hatte gar keine geologische Basis dafür, denn auf ihrem Territorium gab es nur Restvorkommen an Steinkohle in Zwickau-Oelsnitz und saure, d.H. eisenarme Erze in Calbe.

So entstand die Idee, ein Hüttenwerk auf der Basis polnischer (schlesischer) Steinkohle und des ukrainischen Eisenerzes von Kriwoi-Rog zu errichten. Die Standortwahl war nicht schwer, denn man mußte so nahe wie möglich an die Rohstoffe herankommen, also die Ostgrenze bevorzugen, ferner mußten bestehende Wasserstraßen- und Eisenbahnverbindungen genutzt werden, um den Umschlag von Millionen Tonnen Güter bewältigen zu können und es mußte ein wenig besiedeltes, ländliches Gebiet sein, um den riesigen Flächenbedarf sichern zu können. Am 18. August 1948 erfolgte 100 Kilometer südöstlich von Berlin der symbolische erste Axthieb zum Beginn der Bauarbeiten des Eisenhüttenkombinates, und am 14. November 1950 beschloß der Ministerrat der DDR den Standort für die Stadt.

Die Bauarbeiten für die Hütte hatten absolute Priorität in der DDR. Außer den Reparationen war nichts wichtiger als das EKO und seine Stadt. Bereits am 1. Januar 1951 legte der Minister für Schwerindustrie der DDR, Fritz Selbmann, den Grundstein für den ersten Hochhofen. Fritz Selbmann war ein „Durchreißer“. Der frühere Reichstagsabgeordnete der KPD und langjährige KZ-Häftling von Sachsenhausen setzte den forcierten Aufbau

---

\* Kurzvortrag, gehalten am 18. Juni 1997.

gegen alle Widerstände durch. Ich kannte Fritz Selbmann persönlich als ersten Wirtschaftsminister der Landesregierung Sachsen, in der ich bis 1950 Ministerialrat in der Hauptverwaltung Planung war.

In den folgenden drei Jahren wurden im EKO sechs Hochhöfen, die Erzaufbereitungs- und die Sinteranlage gebaut. Hinzu kam der riesige Umschlagbahnhof und die Infrastruktur. Der Bau des Stahlwerkes nach dem LD (Linz-Donau)-Verfahren und des Walzwerkes wurde begonnen. Nichts schien die steile Entwicklung dieses modernen Hüttenwerkes der DDR, des ersten, das im vollen metallurgischen Zyklus arbeiten sollte, aufhalten zu können. Doch das Tempo des Aufbaues der Schwerindustrie mit den weiteren Werken der Metallurgie, der Kohle und Energie, der Chemie und des Schwermaschinenbaues hatte die Kräfte der DDR überfordert. Die Ereignisse des Anftandes am 17. Juni 1953 zeigten auf dramatische Weise die Grenzen der Belastbarkeit der Menschen, und nach Stalins Tod wurde auch politisch ein neuer Kurs gesteuert, der den Konsumgüterzweigen mehr Aufmerksamkeit schenkte.

Für das EKO bedeutete das eine Zäsur. Der begonnene Bau des LD-Stahlwerkes und des Walzwerkes wurden 1954 abgebrochen. Die Masseln als Endprodukt der Hochhöfen mußten abgekühlt und in andere Stahlwerke zur Weiterverarbeitung transportiert werden. Die Verlangsamung des Aufbaus des Werkes hemmte das Tempo der Stadtentwicklung. Erst 1963 wurden die Planungen für das Stahl- und Walzwerk wieder aufgenommen, aber auch dann wurde zunächst dem Bau eines Kaltwalzwerkes der Vorrang gegeben, das am 28. Juni 1968 zu Produktionsbedingungen in Probebetrieb genommen wurde.

Ab Januar 1969 folgte dann eine Periode, in der das EKO zum Stammbetrieb des neugebildeten „Bandstahl-Kombinates“ der DDR wurde. Durch die Angliederung anderer Werke an das EKO wurde es ein großes, weltbekanntes Unternehmen. Folgende Betriebe der DDR wurden dem EKO damals angegliedert:

- das Eisen- und Hüttenwerk Thale
- die Walzwerke Finow und Burg
- die Kaltwalzwerke Oranienburg und Bad Salzungen
- das Blechwalzwerk Olbernhau.

Das war eine große Herausforderung an das EKO und besonders an seine Leitung, aber in Eisenhüttenstadt selbst wurde außer dem Bau einer neuen Sinteranlage im Jahre 1973 nichts wesentliches weiterentwickelt. Erst im Juni 1981, mit der Eröffnung der Baustelle für das neue Konverterstahlwerk, das heute noch eines der modernsten in Europa ist, ging es im EKO wieder in Richtung der Schließung des metallurgischen Zyklus weiter. Am 6. November 1984 wurde dieses von der VÖEST-Alpine gebaute Konverterstahlwerk durch Erich Honecker und den Bundeskanzler Österreichs, Fred Sinowatz, in Betrieb genommen.

Nun war die Stunde gekommen, da man die fehlende Warmbandstraße noch schmerzlicher empfand, denn die heiße Übergabe des Stahls vom Hochofen in das Konverterstahlwerk war nun gesichert, aber die glühenden Brammen bzw. der Strangguß konnten nicht direkt in die Warmbandstraße geleitet werden. Es fehlte dieses letzte Stück, das jedoch ein Milliarden-Objekt war. Die Umwandlung des Warmbandes in Coils zur Lieferung an die Kaltwalzwerke war also immer noch nicht möglich. Die Brammen, das sind 20-32 Tonnen schwere Stahlblöcke, mußten deshalb abgekühlt und per Waggon in die Bundesrepublik, nach Salzgitter zum Umwalzen gefahren und das mußte in freien Devisen bezahlt werden. Die verlorene Energie und der Transport von jährlich 700.000-800.000 Tonnen Brammen, wozu etwa 20.000 Güterwagen notwendig waren, belasteten das Kombinat und die DDR auch weiterhin schwer. Die Arbeiter im EKO nannten das „Energievernichtungsanlage“ und „Stahltourismus“. Als damaliger Vorsitzender der Staatlichen Plankommission des Landes ließ mich diese Situation nicht mehr ruhig schlafen, und ich suchte trotz knapper Staatskassen und Mangel an freien Devisen nach einem Ausweg. Am 13. September 1983 reichte ich, gemeinsam mit den vier beteiligten Ministern für Metallurgie, Außenhandel, Bauwesen und Schwermaschinenbau, dem Politbüro der SED eine Vorlage zur Errichtung eines Warmwalzwerkes im Banifstahlkombinat Eisenhüttenstadt ein. Wegen Mangel an Valutamitteln sah sie vor, daß der Aufbau der Warmwalzstraße im wesentlichen mit eigenen Kräften der Bauindustrie und des Maschinenbaus der DDR zu leisten ist. Die schweren Teile der Walzstraße sollten von der Sowjetunion importiert werden, die im RGW darauf spezialisiert war und als Generalauftragnehmer fungieren sollte. Für spezifische Hochleistungstechnik, wie Steuerungen, Elektronik, Coilbox, war ein Import aus der Bundesrepublik bzw. für die Glühöfen aus Belgien oder Italien vorgesehen. Diese Vorlage wurde vom Politbüro und der Regierung der DDR beschlossen, und viele lobten mich für meine Initiative. Auf dieser Grundlage schlossen wir mit der Sowjetunion ein entsprechendes Regierungsabkommen, mit westlichen Firmen standen die Verträge kurz vor dem Abschluß. Das Bauwesen der DDR hatte im Jahre 1987 die Werkhallen schon fast fertiggestellt und in der UdSSR waren die mächtigen Walzgerüste bereits angearbeitet, als der Wirtschaftssekretär der SED, Dr. Günter Mittag, plötzlich anfing, gegen das Projekt zu polemisieren. Die Sowjetunion biete bei den Toleranzen des Warmbandes kein Weltniveau, sagte er, die Firma Schloemann-Siemag der Bundesrepublik sei politisch „CDU-gebunden“, und er wolle keinen 32 Bit-Rechner zur Steuerung einsetzen, da dieser unter Embargo steht, die belgischen Glühöfen hätten einen zu hohen Energieverbrauch und die Italiens seien auch nicht besser und im übrigen habe man in Japan eine Warmbandstraße besichtigen können, die in jeder Hinsicht bessere Parameter bietet.

Mittag setzte die Minister und eine Reihe Experten, die mit mir 1983 die Politbürovorlage ausgearbeitet hatten, politisch so stark unter Druck, daß sie, außer meinen Metallurgen in der Plankommission, umfielen oder von der weiteren Mitarbeit suspendiert wurden. Das Warmwalzen der Brammen oder des Stranggusses sei ohnehin schon eine veraltete Technologie und im Westen gehe man zum Breitbandgießen über, sagten mir einige, die noch am meisten davon verstanden, denn tatsächlich gab es in der Bundesrepublik eine solche Versuchsanlage. Mir persönlich wurde von Mittag eine Parteikontrolle auf den Hals geschickt und der Bau der Warmwalzstraße wurde durch Beschluß des Politbüros vom 21. April 1987 abgebrochen. Ministerpräsident Stoph und ich wurden verpflichtet, die Kündigung des Regierungsabkommens mit der UdSSR zu veranlassen. Als wir das mit dem sowjetischen Premierminister im Berliner Palasthotel verhandelten, nahm mich Nicolai Ryschkow, mit dem ich gut bekannt war, zur Seite und sagte: „Gerhard, Du weißt, daß alle eure Argumente nicht stimmen, warum handelt die DDR so?“ Mir fiel keine bessere Antwort ein, als: „Du weißt, Nicolai, wenn das Politbüro es so beschlossen hat, dann habe ich das durchzuführen.“ Trotzdem war er tief enttäuscht.

Die Minister für Außenhandel, für Metallurgie und für Schwermaschinenbau der DDR wurden mit dem neuen Beschluß des Politbüros beauftragt, über den Import einer kompletten Warmbandstraße mit japanischen Firmen zu verhandeln. Aber schon nach kurzer Zeit wurde es sehr still um dieses Projekt. Die früher besichtigte japanische Referenz-Warmbandstraße war für die DDR gar nicht geeignet, da sie speziell zum Walzen einer einzigen Sorte von Autohellen konstruiert war, während wir 40 verschiedene Stahlsorten walzen mußten. Das Embargo in bezug auf den 32 Bit-Rechner galt natürlich auch für Japan. Nur „CDU-gebunden“, wie angeblich Schloemann-Siemag, was doch kein wirkliches Argument, sondern eine billige Floskel war, waren diese japanischen Firmen wahrscheinlich „weniger“. Es war also alles Lug und Trug, was zur Kündigung des Baues der Warmbandstraße der DDR mit der UdSSR und einigen westlichen Ländern vorgebracht worden war, und Mittag hatte sich das ganze wahrscheinlich nur deshalb ausgedacht, weil er den bevorstehenden Besuch Erich Honeckers in Japan mit einem Großauftrag aus der DDR schmücken wollte. Für mich persönlich war diese Geschichte mit der Warmbandstraße so bewegend, daß ich sie in meinen Lebenserinnerungen mit dem Titel „Gewagt und verloren, eine deutsche Biographie“ festgehalten habe. Doch diese Geschichte hat ein Happy-End.

Zunächst jedoch war das EKO 1990 verurteilt, den Weg in die Einheit Deutschlands mit der Lücke des fehlenden Warmwalzwerkes zu gehen und so gehandicapt gegen eine Konkurrenz anzutreten, für die der metallurgische Zyklus eigentlich eine Selbstverständlichkeit ist. Im ersten Anlauf retteten unter den neuen Bedingungen eigentlich zwei Maßnahmen das

Werk vor dem Untergang, und zwar erstens die weitsichtige Entscheidung der Leitung des EKO unter Dr. Karl Döring, dem Kohlevertrag der BRD nicht beizutreten und weiter mit der billigeren polnischen Kohle zu arbeiten, und zweitens nutzte man die guten alten und neuen Verbindungen des Werkes zu den Metallurgen in der UdSSR und Belgiens aus und ließ, nicht nur wie bisher, in Salzgitter und bei Krupp umwalzen, sondern zu günstigen Bedingungen zeitweilig auch in russischen Tscherepoweit und natürlich bei Cockerill Sambre selbst.

Aus Zeitgründen möchte ich das lange Hiekhack der Privatisierung über Sanierungskonzept, Entscheidung der Treuhand für Krupp, Verzicht von Krupp, Kontakte mit Riva-Stahl Italien bis hin zum Erfolg mit Cockerill Sambre nicht behandeln. Aber vermerken muß man, daß in dieser schweren Übergangszeit durch vielseitige Aktivitäten in der Bundesrepublik, besonders durch Staatssekretär Ludwig und den Ministerpräsidenten Brandenburgs, Manfred Stolpe, und in der Europäischen Union, die bedeutende Beihilfen zur Sanierung des EKO genehmigte, sowie durch Entscheidungen des Präsidenten von Cockerill Sambre, Herrn Jean Gandois, und nicht zuletzt durch die großen Leistungen und Aktivitäten der Kräfte des EKO selbst das Werk gerettet und das Schicksal der Stadt erträglicher wurde.

Eisenhüttenstadt und das EKO stellen nun wieder etwas dar. Namhafte Politiker zählen zu den Besuchern, so Bundespräsident Roman Herzog und König Albert II. von Belgien. Heute ist das EKO auf dem besten Weg, unter Leitung von Dr. Hans-Joachim Krüger als Geschäftsführer und Sprecher ein modernes, konkurrenzfähiges Hüttenwerk in Europa zu werden, und ich bin glücklich, daß mein guter Freund Dr. Karl Döring nicht, wie das anderswo Praxis ist, in den Vorruhestand abgewickelt wurde, sondern als Geschäftsführer für Technik mit seinen großen Erfahrungen dem EKO weiterhin zur Verfügung steht.

Mit der Inbetriebnahme der modernisierten Simieranlage ist im Januar 1997 das erste Großprojekt des 1,1 Milliarden Mark umfassenden Investitionsprogrammes in Betrieb genommen worden. Diese Anlage erhöht die Qualität des Sinter, spart Energie, schützt besser die Umwelt und hat erstmalig in Europa eine besondere Filtertechnik, um die Staubemission zu vermindern. Am 2. April wurde der neue Hochhofen 5 A angeblasen, der 84 Meter in den Himmel über Eisenhüttenstadt ragt. Vorher waren bereits eine Kunststoffbeschichtungsanlage und eine Längsteilanlage für oberflächenveredelte Bänder in Betrieb genommen und die zweite Stufe der Modernisierung der Verzinkungsanlage und der Tandemstraße abgeschlossen worden. Doch nun steht der absolute Höhepunkt der Geschichte des Werkes bevor. Die Warmbandstraße des EKO, nach den Ereignissen vom 17. Juni 1953 auf Eis gelegt, 1963 zu Gunsten des Kaltwalzwerkes erneut verschoben, 1983 endlich beschlossen und 1987 durch unverantwortliches, dummdreistes Handeln von Politikern der DDR schroff abgebrochen, wird

am 1. Juli dieses Jahres in Probebetrieb genommen und wird am 11. Juli feierlich eingeweiht werden, wozu man erneut einen sehr prominenten Gast erwartet. Wenn ich mich nicht irre, wird es eine Warmbandstraße sein, die als Hauptauftragnehmer nun doch von der Firma Schloemann-Siemag errichtet wurde, die schon in den achtziger Jahren beteiligt werden sollte. Der metallurgische Zyklus wird dann vollständig geschlossen sein, der „Stahltourismus“ und die „Energievernichtung“ werden beendet und es wird auch 1997 noch eine sehr moderne Warmbandstraße und keine Breitgießanlage sein, weil sich Cockerill Sambre wegen seines Produktionsprofils so entschieden hat. Für mich wird das gerade wegen meiner dramatischen persönlichen Erlebnisse mit diesem Objekt ein großer Festtag sein, den ich zu Hause mit meiner Familie mit Freude begehen werde.