



XVII.

DIFFERDINGEN.

Greywalzwerk.

Anfangs Juni 1898 erhielt Paul Würth in seiner Wohnung in Luxemburg den Besuch des amerikanischen Ingenieurs Henry Grey, welcher von seinem Rechtsbeistand namens Prince begleitet war. Grey zeigte Paul Würth zwei Trägerprofile: ein breitflanschiges und ein dünnstegiges, die also beide von den bis dahin üblichen deutschen Normalprofilen abwichen. Grey gab sich als Erfinder einer sog. Universalwalzstraße zum Walzen dieser Eisenträger bekannt. Paul Würth erkannte sofort die Vorteile dieser neuartigen Träger als Konstruktionsmaterial, indem die dünnstegigen Träger bei gleicher Tragfähigkeit eine große Gewichtsersparnis gegenüber den Normalprofilen ergeben, die breitflanschigen dort Verwendung finden sollten wo es an Konstruktionshöhe fehlte. P. Würth setzte Grey in Verbindung mit Max Meier, der sich in Walzwerksfragen einen grossen Namen erworben hatte und sich damals noch in Micheville befand, zwecks Besprechung dieser Erfindung. Die Verhandlungen zogen sich in die Länge, was nicht zuletzt auf die eigenartige Mentalität von Grey zurückzuführen war. Schliesslich kam am 8. Juli 1898 ein Optionsvertrag zu Stande und am 11. Juli desselben Jahres wurde im Verwaltungsrat des Differdinger Werkes beschlossen, daß Max Meier sich nach Amerika begeben sollte um das, nach Grey's Aussagen, sich im Betrieb befindliche Universal-

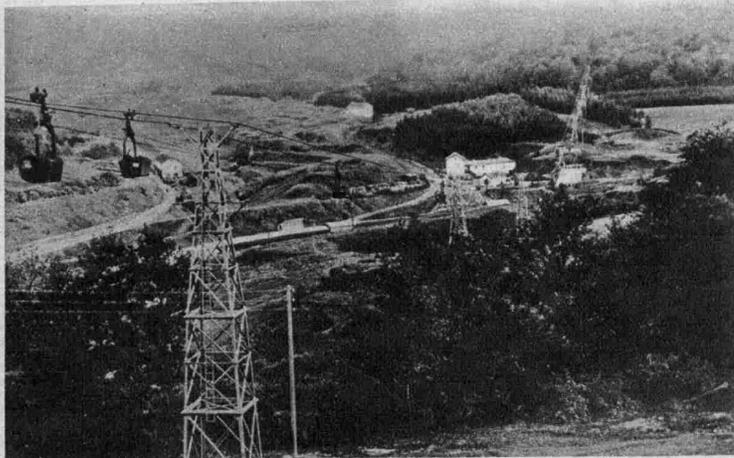


Bild 232. - Drahtseilbahn zum Transport der Minette von der Grube Oettingen nach den Hochöfen von Differdingen. Gesamtlänge der Bahn 13 km.

DATEN

AUS DER

LUXEMBURGISCHEN EISENINDUSTRIE

ZUSAMMENGESTELLT VON CAMILLE ASCHMAN

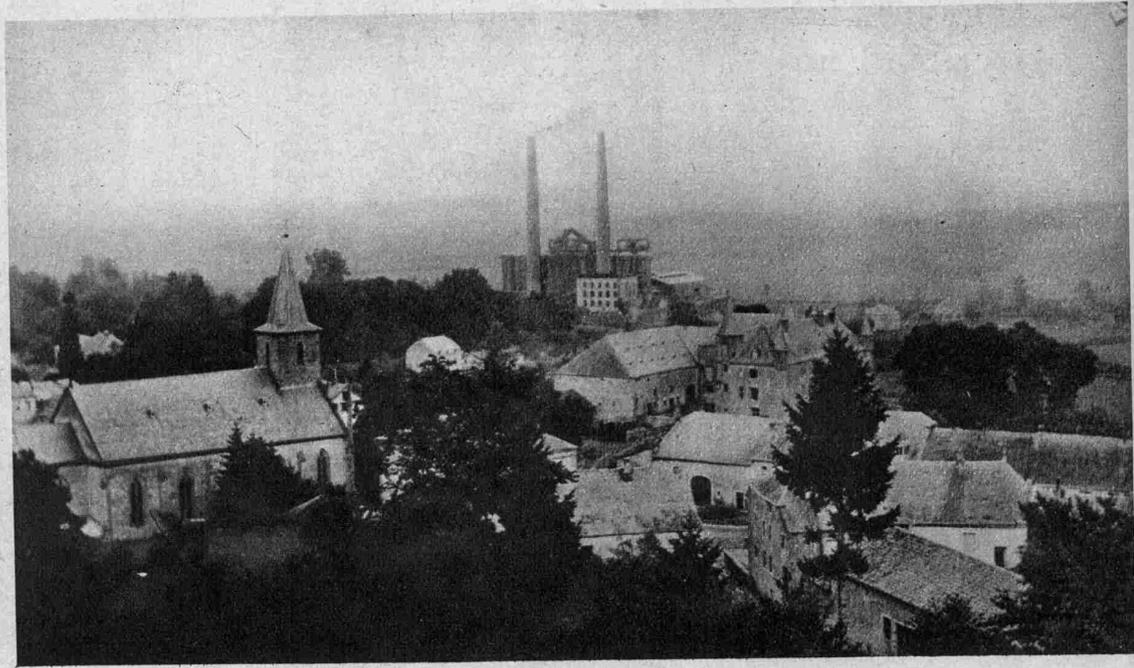


Bild 231. — Differdingen im Jahre 1897.
Im Hintergrund das Hüttenwerk mit den 2 ersten Hochöfen.

walzwerk in Duluth zu besichtigen. Max Meier wurde auf der Reise von Xavier Brasseur, Syndikus der Differdinger Gesellschaft, begleitet. Nach ihrer Rückkehr, anfangs Oktober 1898, machten beide bekannt, daß sie das Universalwalzwerk nicht in Betrieb gesehen hatten. Grey hatte den Stillstand der Walzstraße damit begründet, daß etwas an dem Antriebsmotor nicht klappte. Trotzdem hatten Max Meier und Xavier Brasseur mit der Mill Company, an welche Henry Grey seine Patente abgetreten hatte, einen regelrechten Vertrag abgeschlossen, was eigentlich gegen ihre Mission erfolgt war, da der definitive Abschluß von dem Gutheißenden des Verwaltungsrates abhängig gemacht werden sollte.

Es blieb dem Verwaltungsrat nichts anderes übrig als seine Einwilligung zu geben, was in seiner Sitzung vom 16. Oktober 1898 geschah.

Kurz darauf verließ Max Meier Micheville um endgültig die Direktorenstelle des Differdinger Werkes zu übernehmen; er begann sofort mit der Ausarbeitung der Pläne für das zu erbauende Stahl- und Walzwerk, mit deren Bau, und gleichzeitig auch einem dritten Hochofen, sofort begonnen wurde.

Am 24. April 1900 wurde die erste Charge im Differdinger Stahlwerk geblasen und auch das Blockwalzwerk in Betrieb gesetzt; am 1. September folgte die Inbetriebsetzung des Knüppel- und Platinenwalzwerkes und im Oktober diejenige des Façoneisenwalzwerkes.

Mit dem Greywalzwerk ging es indeß langsamer vom Flecke, weil die Differdinger Ingenieure vor ganz neue und schwierige Aufgaben gestellt waren.

Nur der Energie Max Meier's war es zu verdanken, daß anfangs 1901 der erste breitflanschige Träger die Walze verließ. Der erste Meterträger wurde im Juni 1901 gewalzt. Seitdem sind tausende von Tonnen dieser breitflanschigen Träger in Differdingen gewalzt worden und die DIFFERDINGER TRÄGER haben Weltruf erlangt. Die Differdinger breit-