

6. Jahrgang · Oktober 1960

Nur für Betriebsangehörige



1G 6832 E

unsere ATH

Werkzeitschrift der August Thyssen-Hütte AG · Duisburg-Hamborn

10





Erinnerung an einen Urlaubstag im Sommer

AUS DEM INHALT:

- ③ ATH schafft Hamorns neues Stadtzentrum
- ⑤ ATH baut zweite Warmbreitbandstraße
- ⑥ Berlin — Charleroi — Teheran
ATH war auf drei Ausstellungen vertreten
- ⑦ Mohssen Mohit kam aus Teheran
- ⑧ Der Sicherheits-Ingenieur hat das Wort:
Jeden Monat sterben 1400 Menschen
im Straßenverkehr
- ⑨ Werksgelände für Pkw., Motorräder und
Fahrräder ab 1. November gesperrt
- ⑩ Mit harten Fäusten gegen türkische Boxer
- ⑫ 200 Jahre Rasselstein — Ein Pionier der
Eisen- und Stahlindustrie
- ⑭ Thyssen-Brücke macht gute Fortschritte
- ⑯ Mit acht Männern der ATH — Hamborn 07
wurde zum ersten Male Westdeutscher
Handballmeister
- ⑰ Neues Tor 1 in Betrieb
- ⑱ Das erste Rennboot trug den Namen
„August Thyssen“
- ⑳ Wichtige neue Vorschriften im Straßenverkehr
Als erster an der Unfallstelle
- ㉑ Soziale Fragen — Heute:
Die Krankenkasse — so alt wie die Hütte
- ㉒ Höherer Schutz für jugendliche Mitarbeiter
- ㉓ Aktionär auf Raten — Erwerb von Investment-
Anteilen durch Sparvertrag
Bundesverdienstkreuz für Dr. Forstmann
- ㉔ Jubilare — Personal- und Familiennachrichten
- ㉕ Blick über den Gartenzaun:
Schon jetzt neuen Rasen vorbereiten

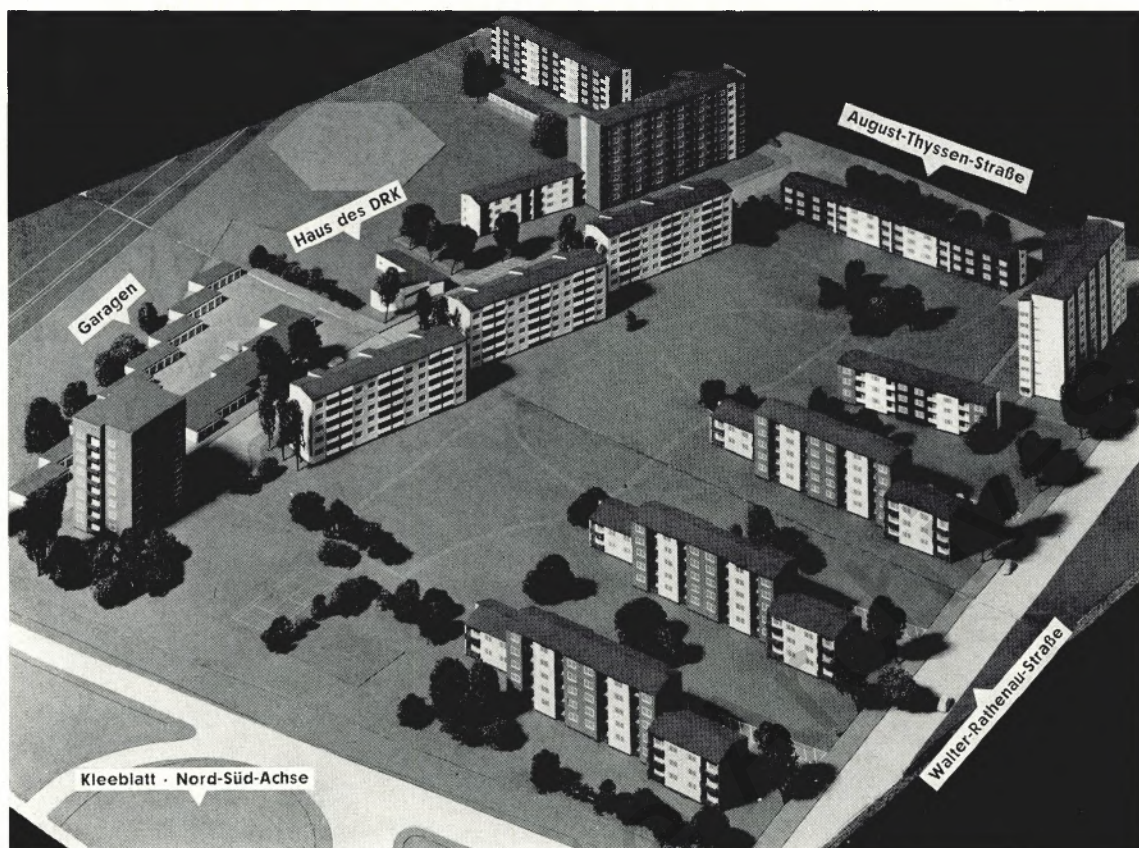
HERAUSGEBER: AUGUST THYSSEN-HÜTTE AKTIENGESELLSCHAFT
Duisburg-Hamborn, Franz-Lenze-Straße 3

Schriftleitung: Carl Bertram Hommen, Kaiser-Wilhelm-Straße 120a, Fernruf 5 55 21, Hausanschluß 54 52 / 50 02 — Die Werkzeitung erscheint monatlich und wird kostenlos an die Mitarbeiter der August Thyssen-Hütte AG abgegeben. Nachdruck von Nachrichten und von Artikeln, soweit die Redaktion über sie verfügen kann, gerne gestattet. Um Quellenangabe und um Übersendung von zwei Belegexemplaren an die Redaktion der Werkzeitung wird gebeten.

Bilder: Brichaix, Brink, Brinkmann, Driesang, Epha, Harz, Kienast, König, Meyer, Möser, Müller, Rüsck, Schäfer, Steinhof, West-Foto, Wimmer, Woog, Zimmermann, Archiv Stahl- und Walzwerke Rasselstein/Andernach AG, Neu-wied — Titelbild: Ein 1000-t-Zug mit Warmbreitband-Coils für das Weißblechwerk Andernach steht abfahrbereit auf dem Bahnhof Grünstraße des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen (siehe hierzu den Bericht: „200 Jahre Rasselstein“ auf den Seiten 12 und 13) — Bild der letzten Seite: Haus der technischen Verwaltung in-mitten des Parks zwischen Hauptverwaltung und Tor 3 (Aufnahmen: Günter Meyer)

ATH schafft Hamborns neues Stadtzentrum

Erster Bauabschnitt Zinkhüttenplatz
kurz vor der Vollendung · Hundert
Familien erhalten neue Wohnungen
Bald Baubeginn auch in Vierlinden



Was Hamborn vor einem halben Jahrhundert als selbständige Stadt in seiner Planung bereits vorgesehen hatte und seine Bürger seither ersehnen, beginnt in diesen Monaten dank der Initiative der ATH Wirklichkeit zu werden: Hamborns Stadtzentrum zwischen Rathaus und dem Bahnhof gewinnt durch den Ausbau des Zinkhüttenplatzes mit

zwei- bis achtstöckigen Wohnhäusern für 400 Familien von Belegschaftsmitgliedern der Thyssenhütte Gestalt. Damit wird der zwischen Marxloh und Alt-Hamborn liegende gebliebene Torso in einer den Notwendigkeiten unserer Tage angepaßten Form beseitigt. Der erste Bauabschnitt ist fast vollendet, der zweite wird in Kürze begonnen.

Die Bebauung des Zinkhüttenplatzes durch die ATH schließt die Lücke, die bisher zwischen Alt-Hamborn und Marxloh klaffte. Die Initiative von Arbeitsdirektor Meyer in Verbindung mit dem ehemaligen Oberstadtdirektor von Duisburg und früheren Mitglied des ATH-Aufsichtsrates, Seydaack, ist hier — wie schon bei vielen früheren Gelegenheiten — zugleich Anfang und Initialzündung für die Verwirklichung der neuen städtischen Planungen. Sie sehen im Bereich des Zinkhüttenplatzes bekanntlich im Zuge der Nord-Süd-Achse eine großes Kleeblatt vor,

ferner den Bau einer neuen Berufsschule sowie einer Mehrzweckhalle, die an Stelle der Stadthalle für kulturelle Veranstaltungen gedacht ist und auch die Volkshochschule, das Heimatmuseum sowie eine Volksbücherei aufnehmen soll.

Mit dem Bau der ATH-Häuser, die auf dem Zinkhüttenplatz errichtet werden, begann man im April. Der erste Bauabschnitt mit 102 Wohnungen geht jetzt der Vollendung entgegen. Arbeitsdirektor Meyer freute sich, in einem Gespräch mit der Werkzeugzeitung mitteilen zu können: Im

Dezember sollen voraussichtlich die ersten Familien ihre neuen Wohnungen beziehen.

Er selbst, so versicherte Arbeitsdirektor Meyer dabei — als ein Mann, der die erste Hälfte seines Lebens in Alt-Hamborn verbrachte und seither in Marxloh wohnt — habe selbst nie daran geglaubt, daß der alte Plan und Wunsch aller Hamborner auf Zusammenschluß der beiden Stadtteile einmal Wirklichkeit würde. Um so größer sei seine Genugtuung, daß es ihm als Arbeitsdirektor der ATH vergönnt sei, dabei mitzuwirken, die trennende Lücke im Hamborner

ZU DEN BILDERN DIESER SEITE: Vom Dach der Berufsschule ergibt sich (unten) eine gute Übersicht über die ersten Wohnblocks, die auf dem Zinkhüttenplatz an der Walter-Rathenau-Straße inzwischen fast bezugsfertig geworden sind — Die obere Modell-Aufnahme zeigt den Zustand, den die ATH auf dem gesamten Zinkhüttenplatz in wenigen Jahren erreichen will. Deutlich sind dabei das achtstöckige Punkthaus

in Nähe des Kleeblatts an der Duisburger Straße und die beiden achtstöckigen Bauten an der August Thyssen-Straße erkennbar sowie die geschickte Anlage der Häuser im inneren Wohnbereich, der keinen Durchgangsverkehr erhält, sondern lediglich durch eine Stichstraße an die Thyssen-Straße angeschlossen wird. Die Grünflächen werden Fußwege erhalten, so daß alle Häuser gut erreichbar sind





Geschmackvoll und zweckmäßig ist die Bedachung aus verzinkten Stahlblech-Dachpfannen. Das geringe Gewicht der Pfannen erlaubt eine leichte Montage und ge-



stattet auch bei geringerer Dachneigung leichtere Dachkonstruktionen. Auf dem Bilde rechts befestigen die Handwerker gerade Stützen für die Dach-Laufstege

Stadtkern durch die Bebauung des Zinkhüttenplatzes endlich zu schließen. Gleichzeitig gab der Arbeitsdirektor seiner Freude darüber Ausdruck, daß er in Verbindung mit der Stadt Walsum durch die ATH-Wohnsiedlung in Vierlinden, mit deren Bau bald begonnen werden soll, auch das Stadtbild von Walsum erweitern und verschönern könne.

Für den zweiten Bauabschnitt auf dem Zinkhüttenplatz wurde der Mutterboden bereits Mitte September abgetragen. Es wäre zu wünschen, daß die Rheinische Wohnstätten AG. — die im Auftrage der Hütte die Wohnungen baut — diesen und die nächsten Bauabschnitte zügig durchführen könnte, damit die schon seit langem auf eine Wohnung wartenden vierhundert Familien hier möglichst schnell ein neues Heim finden. Eine starke Milderung des Wohnungsmangels unter der Belegschaft der Hütte wird der Bau der ATH-Wohnsiedlung in Vierlinden bedeuten. Hier sind insgesamt sechshundert Wohnungen vorgesehen. Nachdem sich der Verwirklichung dieses Planes im vergangenen Jahr unerwartet nicht voraussehende große Schwierigkeiten entgegengestellt hatten, kann jetzt die erfreuliche Mitteilung gemacht werden: Auch in Vierlinden wird in wenigen Monaten begonnen. Noch im Monat Oktober sollen die Straßenvorarbeiten aufgenommen, die Kanalisations- und Versorgungsleitungen gelegt werden.

Seit vier Jahren steht das Bauprojekt der ATH auf dem Zinkhüttenplatz im Mittelpunkt der



Zwei Bilder vom Baubeginn auf dem Zinkhüttenplatz; auf dem oberen Foto erkennt man im Dunst des Hintergrunds den Gasometer an der Franz-Lenze-Straße



städtebaulichen Neuordnung Hamborns. Denn es bildet den neuen Mittelpunkt des Stadtzentrums. Auf einer Fläche von rund 60 000 Quadratmetern werden hier nach den Plänen von Prof. Max Taut, dem die Hütte bereits eine Reihe interessanter Eigenheim- und Wohnsiedlungen verdankt, insgesamt vierhundert Wohnungen entstehen. Außerdem sind Garagen und Kinderspielplätze, eingebettet in große Grünanlagen, vorgesehen sowie ein Haus für das Deutsche Rote Kreuz. Aus der Erkenntnis heraus, daß in diesem Stadtbereich von Hamborn eine Zweigstelle des Roten Kreuzes unbedingt erforderlich ist, hat die ATH es als eine Ehrenpflicht betrachtet, dem DRK in ihrem neuen Wohnbezirk eine Heimstatt zu geben.

So entsteht ein modernes innerstädtisches Wohngebiet, das sehr geschickt Häuser verschiedener Höhe inmitten breiter Grünflächen zu schöner Harmonie vereint. Wie die Werkzeitung bereits im Dezemberheft 1959 berichtete, stellten sich der Verwirklichung dieser Planung große Schwierigkeiten sowohl in Bezug auf das Gelände und den Baugrund als auch in städtebaulicher und finanzieller Hinsicht entgegen. In langwierigen Verhandlungen wurden sie jedoch beseitigt, so daß man im Frühjahr mit dem Bau beginnen konnte.

Alle Häuser sind modern ausgestattet. Sie bestehen aus 2½- bzw. 3½-räumigen Wohnungen, die sämtlich über eine geschützte Loggia verfügen und mit Fernheizung sowie einer eingerichteten vollautomatischen Waschküche im Keller versehen sind. Die Miete wird im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus liegen. Die Häuser des ersten Bauabschnittes werden Gas- und Stromanschluß besitzen; von den übrigen Bauabschnitten wird der kleinere Teil nur elektrischen Strom erhalten. In den achtstöckigen Bauten werden außerdem Aufzüge und Müllschlucker eingebaut. Die Fassaden der Häuser werden zum größten Teil verkleinert. Teilflächen in farbigem Edelkratzputz ausgeführt.

Erstmals bei Hochbauten der ATH werden zur Bedachung Dachpfannen aus verzinktem Stahlblech benutzt. Sie werden von der Dreierstahlblech GmbH., einer Tochtergesellschaft der ATH und der Siegener AG für Eisenkonstruktion, Brückenbau und Verzinkerei, Geisweid, aus der Produktion der SAG geliefert. Das Rohmaterial ist Thyssenstahl und stammt von unserer Warmbreitbandstraße. Die SAG verfügt in der Produktion von verzinkten Stahlblech-Dachpfannen über langjährige Erfahrungen. Die in Hamborn benutzten Pfannen haben eine Länge von zwei Metern und eine Breite von 85 Zentimetern und wiegen etwa vierzehn Kilogramm. Mit diesen Pfannen gedeckte Dächer verfügen über eine lange Lebensdauer und haben sich auch in Industriegebieten als sehr widerstandsfähig gegen schädliche Luftbestandteile erwiesen. Hinzu kommt, daß die Pfannen feuer- und blitzsicher, absolut regen-, schnee- und staubdicht sowie sturmfest sind. Das geringe Gewicht erlaubt bei einer gegenüber Ziegeln geringeren Dachneigung eine leichtere Dachkonstruktion. Die Außenhaut der Dachpfannen, zunächst mit einer grünen Grundierung versehen, wird zur Verbesserung der Isolierung und des architektonischen Außenbildes mit einer grau-blauen Spezialfarbe gestrichen.

Breitbandstraße

Warmband bis zu 2 Meter Breite

Geplantes Blasstahlwerk erhält zwei 150-t-Konverter

Die ATH beabsichtigt, eine zweite Warmbreitbandstraße zu errichten. Sie wird Warmbreitband bis zu einer Breite von zwei Meter walzen, während die vorhandene Straße Walzmöglichkeiten nur bis zu einer Breite von 1,5 Meter bietet. Die Werksleitung hat sich hierzu auf Grund eingehender Marktstudien und der sich aus ihnen ergebenden Vorausschätzung der künftigen Liefermöglichkeiten sowie im Hinblick auf die bereits bekannten Anforderungen der Kundschaft entschlossen. Die Planung soll es unter anderem auch ermöglichen, die bis zur Demontage bei der Niederrheinischen Hütte betriebene Erzeugung von Grobblechen in begrenztem Umfang bei der ATH wieder aufzunehmen.

Diese Mitteilung macht die Verwaltung in einem Brief, in dem sie den Aktionären unseres Unternehmens auch in diesem Jahr nach Abschluß des Geschäftsjahres und schon vor Erscheinen des ausführlichen Geschäftsberichtes einen kurzen Überblick über die Entwicklung der Thyssenhütte und der ATH-Gruppe gibt. In dem Brief an die Aktionäre wird ferner mitgeteilt, daß das geplante Blasstahlwerk, über dessen Planung bereits in der Werkzeitung berichtet wurde, zwei Konverter mit einem Fassungsvermögen von je 150 Tonnen erhalten soll. Das SM-Stahlwerk II soll vorerst teilweise weiterbetrieben werden. Der bereits früher angekündigte Bau des neunten Hochofens von neun Meter Gestelldurchmesser ist inzwischen in Angriff genommen worden.

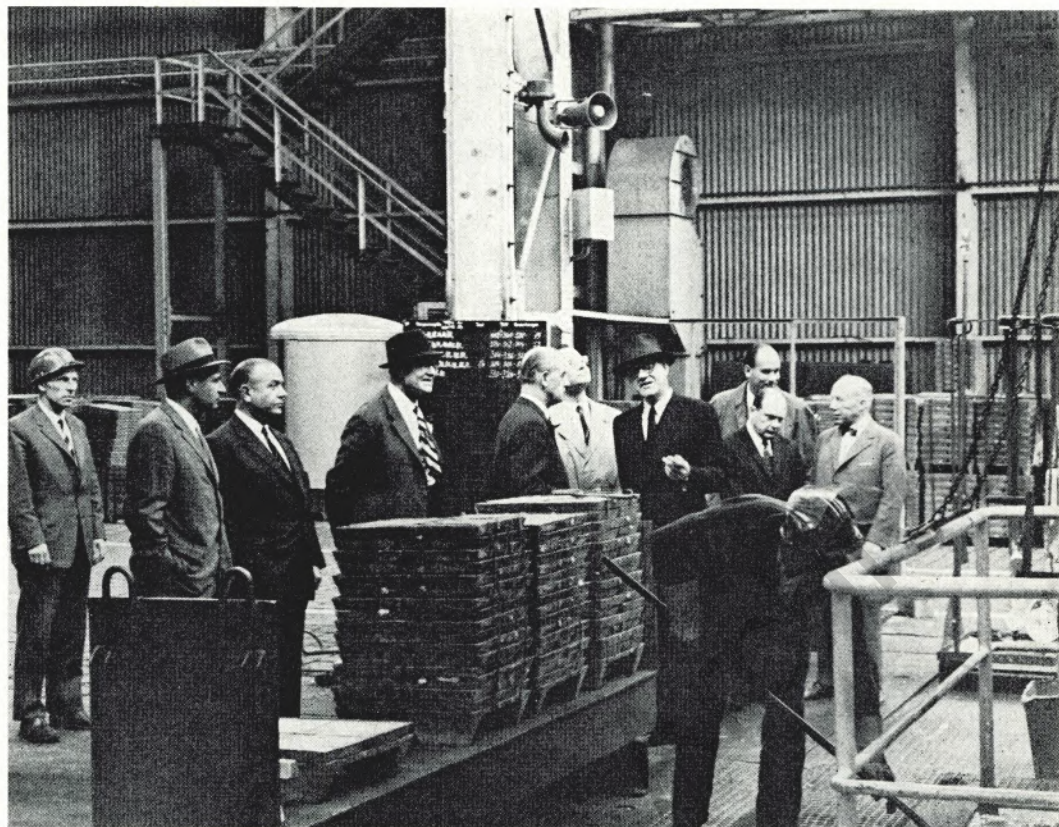
Durch die Erweiterung der Hochofen- und Stahlwerksanlagen soll die Rohstahl-Kapazität der ATH von zur Zeit 260 000 Tonnen monatlich bis Ende 1963 auf 350 000 Tonnen erhöht werden. Die ATH hofft, damit ihren Vorkriegsanteil an der Rohstahl-Erzeugung im Bundesgebiet von etwa 12 Prozent gegenüber neun Prozent im Jahre 1959 wieder zu erreichen.

Umsatz 1959/60: 1,4 Milliarden DM

Über die Entwicklung im abgelaufenen Geschäftsjahr wird von der Verwaltung mitgeteilt, daß der Jahresumsatz bei der Thyssenhütte mit 1,4 Milliarden DM (davon 1,3 Milliarden DM Fremdsatz) um 33 Prozent höher lag als im Vorjahr, während der Gesamtumsatz der ATH-Gruppe — Thyssenhütte, Niederrhein mit Tochtergesellschaften sowie Deutsche Edelstahlwerke — rd. 2,7 Milliarden DM erreichte und damit den des Vorjahres um 30 Prozent übertraf.

Innerhalb der Gruppe hat die ATH wiederum maßgeblich zu dieser Entwicklung von Produktion und Umsatz beigetragen, wie die Erzeugungszahlen der Hütte im Jahresvergleich zeigen:

	1959/60 *)	1958/59	Veränderung
	t	t	%
Koks	1 488 000	1 225 000	+ 21,5
Rohelsen	2 426 000	1 937 000	+ 25,2
Rohstahl	3 073 000	2 412 000	+ 27,4
Walzstahl	2 433 000	1 897 000	+ 28,3



US-STEEL-PRÄSIDENT BESICHTIGTE DIE THYSSENHÜTTE

Mr. Roger Blough, der Präsident des größten amerikanischen Stahlkonzerns, der United States Steel Corporation, sowie Vizepräsident Robert C. Tyson besichtigten anlässlich eines Europa-Besuches die August Thyssen-Hütte. Der Vorstand hieß die amerikanischen Gäste, in deren Begleitung sich Mr. Ian F. L. Elliott (London) und Mr. J. R. Bert (Brüssel), Vertreter des Konzerns in Europa befanden, in unserer Hauptverwal-

lung herzlich willkommen. In Begleitung von Dr. Sohl, Dr. Cordes und Dr. Michel konnten sich die amerikanischen Stahlindustriellen bei einem mehrstündigen Rundgang durch die Betriebe einen Überblick über die modernen Anlagen der ATH verschaffen. Unser Bild entstand in der Bandverzinkungsanlage: Vierter von links Präsident Blough, siebter Vizepräsident Tyson von der US Steel Corporation

Die Gesamtproduktion aller Gesellschaften der ATH-Gruppe erreichte 3 926 000 Tonnen Rohstahl und 3 405 000 Tonnen Walzstahl. „In diesen Zahlen“, so heißt es hierzu im Brief der Verwaltung an die Aktionäre der ATH wörtlich, „spiegelt sich der allgemeine Aufschwung wider, der in der gesamten Eisen schaffenden Industrie der Montanunion seit damals stetig gestiegene Nachfrage nach Stahlerzeugnissen gestattete im Berichtsjahr eine volle Ausschöpfung unserer Erzeugungsmöglichkeiten. Auf den Exportmärkten ist allerdings seit Jahresbeginn — teilweise im Zusammenhang mit der Beendigung des amerikanischen Stahlarbeiterstreiks — eine gewisse Beruhigung eingetreten. Auch auf dem Inlandsmarkt hat sich der Anstieg der Nachfrage verlangsamt.“

Jedoch ist — angesichts der nach wie vor intensiven Investitionstätigkeit — eine grundsätzliche Wandlung der Lage auf dem Stahlmarkt in nächster Zukunft kaum zu erwarten.“

Im Zuge der Verhandlungen mit der Hohen Behörde auf Übernahme der Aktienmehrheit der Phoenix-Rheinrohr AG habe man bekanntlich bestimmte Investitionsvorhaben, die man seit längerem geplant hatte, zunächst zurückgestellt. „Nachdem sich aber herausstellte“, betonte die Verwaltung, „daß eine positive Entscheidung unseres Antrages unter für uns akzeptablen Bedingungen zur Zeit nicht erreichbar ist, haben wir unsere Investitionspläne im Interesse einer gedeihlichen Fortentwicklung der ATH-Gruppe wiederaufgegriffen. Hierin wurden wir bestärkt durch das Vorgehen anderer Unternehmen in der Bundesrepublik und den übrigen Montanunion-Ländern, die bedeutende Investitionsprojekte zum Ausbau ihrer Werke in Angriff genommen haben.“

Die Verwaltung unterrichtet die Aktionäre dann von dem bei der Hohen Behörde gestellten Antrag, die Erhöhung der Beteiligung an der Stahl-

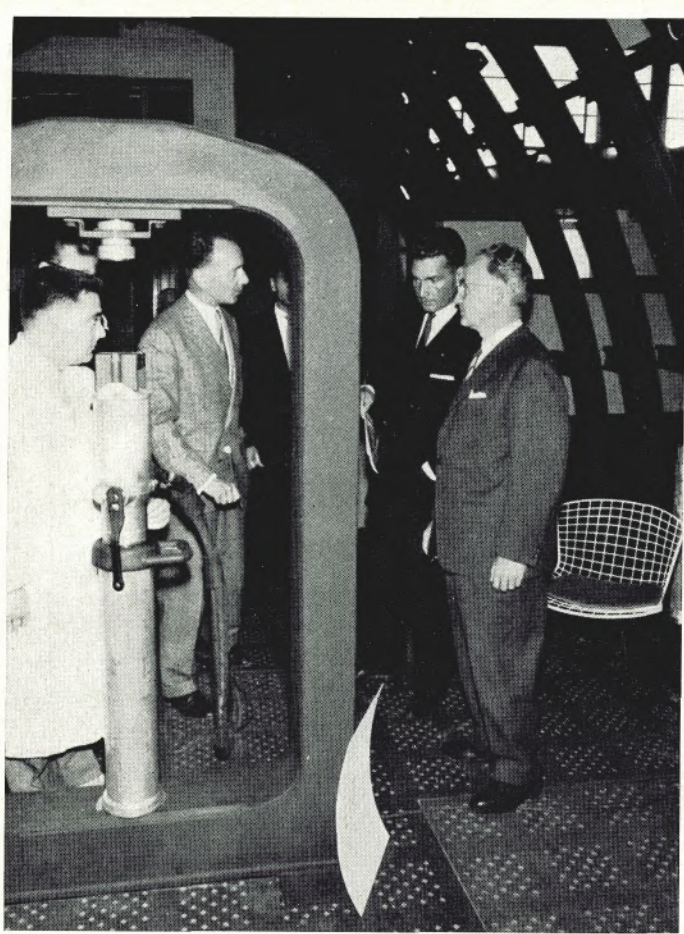
und Walzwerke Rasselstein/Andernach AG, Neuwied, auf 50 Prozent des Grundkapitals sowie den Erwerb der Kapitalmehrheit an der Handelsunion AG über den derzeitigen Anteil von 26 Prozent hinaus zu genehmigen. Bei der Zusammenarbeit mit Rasselstein handelt es sich bekanntlich um eine gemeinsame Wahrnehmung der Produktionsinteressen auf dem Weißblech-Gebiet. Die ATH hat deshalb eine fünfgerüstige Tandem-Kaltwalzstraße in das Werk Andernach eingebracht, die seit dem Sommer in Betrieb ist und inzwischen zufriedenstellend läuft. (Siehe hierzu den Bericht „200 Jahre Rasselstein“ auf Seite 12.)

Im Hinblick auf die Handelsunion AG verweist die Verwaltung darauf, daß der technische Zuschnitt der ATH und ihrer Tochtergesellschaften bekanntlich weit überwiegend auf die Erzeugung von Walzstahl ausgerichtet ist und nur in vergleichsweise geringem Maße eine Weiterverarbeitung im eigenen Bereich zuläßt. Daher sei die Unternehmensgruppe darauf angewiesen, über eine eigene Handelsorganisation einen möglichst engen Kontakt zum Stahlmarkt zu halten. Mit dem beabsichtigten Erwerb der Kapitalmehrheit an der Handelsunion folgte die ATH im übrigen dem Vorgehen fast aller Konkurrenten in der Bundesrepublik und in den anderen Ländern der Montanunion, die entweder eine eigene Handelsgesellschaft besitzen oder an einer Handelsgesellschaft maßgeblich beteiligt sind, und zwar zum Teil zusätzlich zu einer eigenen namhaften Weiterverarbeitung.

Abschließend stellt die Verwaltung fest, daß sich der über das ganze Geschäftsjahr 1959/60 anhaltende günstige Produktions- und Umsatzverlauf auch im finanziellen Ergebnis bei der ATH und den Tochtergesellschaften niedergelegt habe. Es stehe deshalb zu erwarten, daß die Verwaltung der nächsten Hauptversammlung eine Erhöhung der vorjährigen Dividende von 10 Prozent vorschlagen könne.

Berlin - Charleroi - Teheran

Die ATH war auf drei Ausstellungen vertreten



Belgiens Wirtschaftsminister van der Schueren (auf dem linken Bild zweiter von rechts) besichtigt mit dem Präsidenten der Messegesellschaft, Gillain (rechts), den Thyssenstahl-Stand in Charleroi; links Ing. Kluge und Mr. Lambrecht, Mitarbeiter der August Thyssen-Hütte in Belgien

Die ATH war in den letzten Monaten an drei großen Ausstellungen beteiligt: in Berlin, im belgischen Charleroi sowie in Teheran, der Hauptstadt des Iran.

Auf der im September stattgefundenen Deutschen Industrie-Ausstellung in Berlin zeigte die Eisen- und Stahlindustrie in einem Gemeinschaftsstand eine große Lehrschau über die Stahlverarbeitung. Hierzu konnte die ATH einige Beispiele aus ihrem Produktionsprogramm zur Verfügung stellen.

In Charleroi, im Mittelpunkt des belgischen Kohlenreviers, fand vom 15. bis 26. September zum vierten Male seit 1954 eine Internationale Ausstellung für Technik und Industrie statt. An ihr beteiligte sich die ATH in diesem Jahr zum erstenmal. Sie stellte speziell ihre Erzeugnisse für den Grubenausbau aus. 623 Firmen aus fast allen europäischen Ländern sowie die USA waren hier vertreten. Mit über einhundert Ausstellern stellte die Bundesrepublik die stärkste ausländische Gruppe dieser einzigen Messe Bel-

giens, die ausschließlich der Technik und Industrie gewidmet ist.

Nach der Eröffnungsveranstaltung, an der die Spitzen der Behörden, der Diplomatie und der Wirtschaft teilnahmen, führte der Präsident der Messegesellschaft P. Gillain die Gäste durch die Hallen. Auf diesem ersten Rundgang, an dem sich unter anderem der belgische Wirtschaftsminister van der Schueren, der Gouverneur des Hennegaus Cornez, der Bürgermeister von Charleroi Pinkers sowie eine große Zahl in- und ausländischer Gäste beteiligten, besuchten sie in der Halle 2 auch den Stand der August Thyssen-Hütte. Der belgische Wirtschaftsminister zeigte dabei besonderes Interesse für den hydraulischen Thyssen-Strebstempel N 60, der von Prokurist Uhrmacher und unserem Mitarbeiter für Belgien, Lambrecht, vorgeführt und erläutert wurde.

Im Bau von stählernen Streckenausbauten besitzt die August Thyssen-Hütte eine über 35-jährige Erfahrung. Sie konnte dabei maßgebend an der Entwicklung mitarbeiten, wie auch die Bergbau-Ausstellungen in Essen gezeigt haben. Die ATH produziert Streckenausbaue, Abbau-



Ing. Kluge demonstriert dem Bürgermeister von Charleroi, Pinkers, die Arbeitsweise des hydraulischen Thyssen-Strebstempel N 60, System Noé

Franz Bublies (Verkauf III) konnte auf dem Thyssenstahl-Stand in Charleroi auch den deutschen Botschafter in Belgien, Dr. Kurt Oppler (im Vordergrund links), begrüßen



streckenausbaue, nachgiebige Türstockausbaue, Streckenübergänge, -abzweigungen und kreuzungen, Abbaugelenke sowie ein- und zweiteilige Senkstützen. Alle Teile werden in einem für den Grubenausbau entwickelten Spezialstahl der ATH hergestellt. Neben dem Grubenausbau fertigt die ATH außerdem noch Grubenschienen und Schwellen.

Der hydraulische Thyssen-Strebstempel N 60, System Noé, ist in langjährigen Entwicklungsarbeiten konstruiert worden und fand auf der Industriemesse in Charleroi großes Interesse. Die Besucher des Thyssen-Standes erlebten nicht nur die Arbeitsweise des Strebstempels, sondern konnten auch die Druckkraft an einem Manometer ablesen. Hydraulische Strebstempel wer-

Mohssen Mohit kam aus Teheran

Im Oktober war die ATH zum ersten Male in der Nachkriegszeit auf einer Industrie-Ausstellung in der iranischen Hauptstadt Teheran vertreten und gab hier einen Überblick über das Produktionsprogramm der ATH-Gruppe. Zur gleichen Zeit jedoch ging, wie schon in den Monaten zuvor in Hamborn, täglich ein Mann durch Tor 1 zu seinem Arbeitsplatz, der aus jenem Lande und aus seiner Hauptstadt kommt. Der 26jährige Dipl.-Ing. Mohssen Mohit gehört zu einer Gruppe von Hüttenfachleuten, die in Deutschland die nötigen praktischen Erfahrungen sammeln, um später in dem bei Azna in der Nähe von Teheran geplanten Hüttenwerk eingesetzt zu werden.



Mohssen Mohit ist in Schiras, einer Provinzhauptstadt im Südwesten des Iran geboren. Seine Schulausbildung erhielt er in Teheran, wo er auch sein Ingenieur-Studium absolvierte. 1958 flog Mohit nach Deutschland und kam damit auch zum erstenmal mit der deutschen Sprache in Berührung. Von ihr verstand er bis dahin kein einziges Wort. Der Sprachunterricht, den er in den ersten sechs Wochen in Duisburg bei der Demag erhielt, wurde der Grundstein für seinen weiteren Studienaufenthalt in Deutschland. In dieser kurzen Zeit ist Deutsch selbst für einen sprachbegabten Mann nicht vollkommen zu erlernen.

Doch der Anfang war getan. Im Mai 1958 kam Mohit dann zur Hütte. Heute nun hat sich manch rheinischer Laut bei ihm eingepreßt. Wer

mit ihm spricht, vermutet kaum, daß er aus Teheran kommt.

Immerhin sind seit dem ersten Tage auf der ATH etwas mehr als zwei Jahre vergangen. Für Mohit war es eine Zeit, in der er schon in den verschiedensten Betrieben arbeitete, so unter anderem im Thomaswerk und Martinwerk, in der Blockstraße und bei der Straße I. Sein Hauptaugenmerk gilt jeweils der maschinenbetrieblichen Seite, die später in Teheran zu seinen Hauptaufgaben gehören soll.

Wenn man Mohssen Mohit in Blauzeug und Sicherheitshelm auf der Hütte sieht, mag man hieran schon erkennen, mit welchem Ernst er sich seiner Aufgabe widmet. Mit der gleichen Hingabe wie auf der Hütte am Arbeitsplatz bemüht er sich übrigens auch, eine ganze Menge

über Land und Leute zu erfahren. Daß nicht nur das Letzte gelungen ist, wird sehr bald deutlich, wenn man sich mit diesem jungen Ingenieur unterhält.

Das Heimweh stellt sich bei ihm nur dann und wann ein, hauptsächlich bei gewissen Gerichten der deutschen Küche. Aber auch dem weiß er abzuwehren. Mit ein paar Landsleuten zeigt er dann seine Kochkunst nach persischer Art oder man besucht ein Restaurant in Düsseldorf, das annähernd heimische Speisen serviert.

Mohssen Mohit und seine Landsleute werden noch eine ganze Weile in Deutschland bleiben, um ihre Kenntnisse zu vervollkommen. Ganz gleich, wann der Tag der Heimfahrt kommt — Mohssen Mohit wird durch die praktischen Erfahrungen, die er bei der ATH sammeln konnte, noch lange mit Hamborn verbunden sein. gm

den im Bergbau in zunehmendem Maße eingesetzt. Wegen seiner einfachen Handhabung und seiner großen Betriebssicherheit hat der Thyssen-Strebstempel eine große Zukunft und dürfte auch im Tunnelbau Verwendung finden.

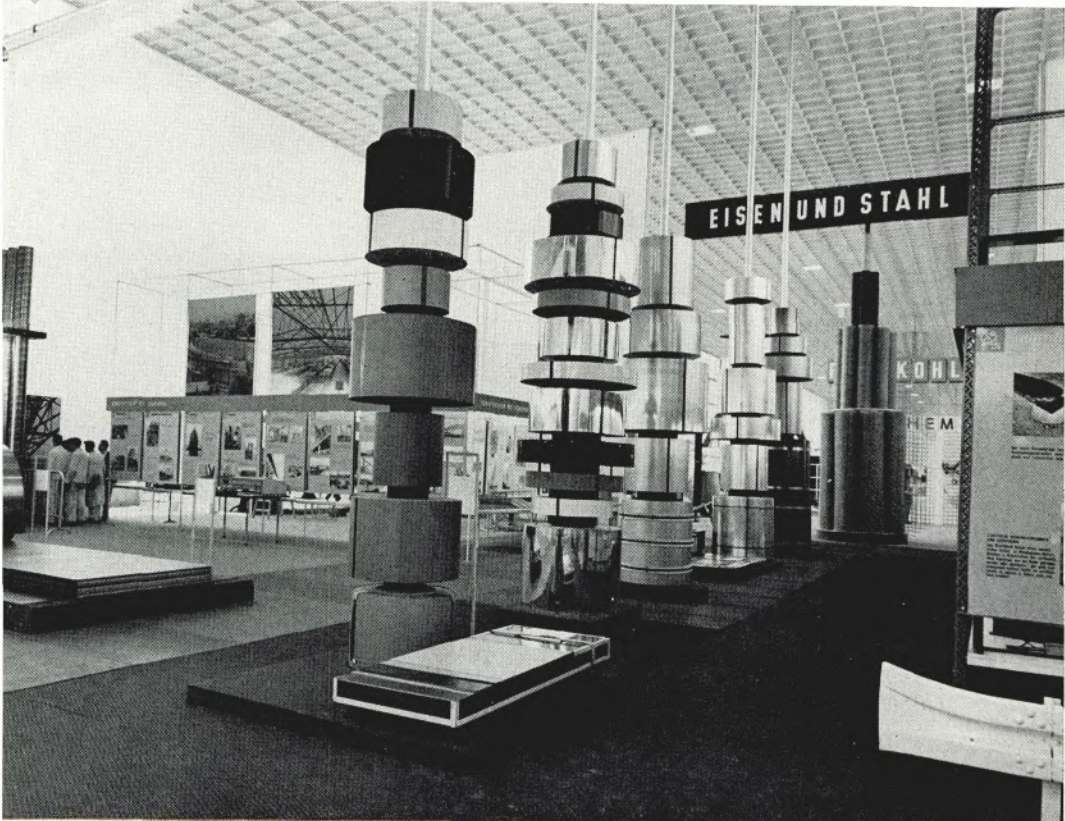


Dieser Messe auf dem europäischen Kontinent folgte dann vom 4. bis 22. Oktober die Deutsche Industrieausstellung in Teheran. Sie stand unter der Schirmherrschaft des Schahs von Persien und des Bundespräsidenten Dr. Lübke. Als erste selbständige deutsche Ausstellung im Mittleren Osten ragte sie über alle bisherigen deutschen Industrieschauen, die im In- und Ausland gezeigt wurden, weit hinaus.

Unter den über vierhundert Ausstellern befand sich auch die ATH mit ihren Tochtergesellschaften, die sich mit der Phoenix-Rheinrohr zu einem Gemeinschaftsstand verbunden hatte. Die ATH-Gruppe gab dabei einen Querschnitt durch ihr Erzeugnisprogramm.

Über diese Ausstellung, die vom Schah von Persien und vom Bundeswirtschaftsminister Erhard eröffnet wurde, wird Dr. Hannesen nach seiner Rückkehr aus Persien noch ausführlich berichten. Dr. Hannesen, Geschäftsführer der Armco-Thyssen Breitband-Verarbeitung GmbH in Dinslaken, vertrat in Teheran die ATH-Gruppe.

Auf der Industrie-Ausstellung in Berlin war die ATH mit Beispielen aus ihrer Produktion im Gemeinschaftsstand der Eisen- und Stahlindustrie vertreten



SAMMELMAPPEN FÜR DIE WERKZEITUNG

sind gegen einen Unkostenbeitrag von 1,50 DM bei der Redaktion der Werkzeitung, Kaiser-Wilhelm-Straße 120a sowie im Büro der Betriebsverwaltung (Tor 1) erhältlich.

HIER GEHT ES UM DIE Sicherheit

Jeden Monat sterben 1400 Menschen im Straßenverkehr

In den letzten zehn Jahren hat sich in Deutschland das ereignet, was die Vereinigten Staaten schon vor zwanzig Jahren hinter sich gebracht haben: die steile Aufwärtsentwicklung im Straßenverkehr.

Im Jahre 1950 gab es im Bundesgebiet knapp zwei Millionen Kraftfahrzeuge, heute sind es sieben Millionen; hinzu kommen noch zwei Millionen Mopeds. Von den rund elf Millionen Führerschein-Inhabern haben etwa 75 Prozent ihren Führerschein erst nach 1953 erworben.

● Diesem, einer Springflut gleich steigenden Verkehr sind weder der Mensch noch das deutsche Straßennetz gewachsen.

Die für den Verkehr Verantwortlichen in Stadt und Land sehen sich einer stürmischen Aufwärtsentwicklung gegenüber, die zu meistern sie fast nicht in der Lage sind. Dieser schwierig werdende Verkehr ist zu einem echten verkehrstechnischen Problem geworden. Er zwingt den Gesetzgeber, die für Personen- und Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr geltenden Vorschriften

in immer kürzeren Zeitabständen zu überprüfen und auf den neuesten Stand zu bringen. Gleichzeitig wird versucht, neue wirksamere Mittel und Wege zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu suchen. Von amtlichen Stellen allein aber können wir keine Allheilmittel erwarten; dafür ist die Lösung des augenblicklichen Verkehrsproblems doch zu schwierig. Es nützt auch nichts, wenn wir uns mit dem Kopieren der Methoden anderer Länder begnügen oder trockene Statistiken verwenden, um hier von einer Besserung des augenblicklichen Verkehrsproblems zu erwarten.

● Offensiv muß der Kampf gegen das Gespenst der Verkehrsunfälle geführt werden.

Denn wie ein Kanal steht die erschreckend hohe Zahl der Menschen vor uns, die täglich Opfer des Verkehrs werden. Alle Schichten und Altersgruppen der Bevölkerung fallen dem Moloch Verkehr, der hart, grausam und unerbittlich zuschlägt, zum Opfer.

Wir haben darum alle Ursache, im Interesse unserer Familien, des Staates und der gesamten



Einer, der im Hüttenbereich die Vorfahrt nicht achtete; auf den Werkstraßen gilt übrigens die Vorschrift, daß Kraftfahrzeuge nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km fahren dürfen und wie im öffentlichen Straßenverkehr an den Halteschildern vor Bahnübergängen anhalten müssen.

BETRIEBS- UND WEGEUNFÄLLE DER ATH

	JULI 1960		JULI 1959		AUGUST 1960		AUGUST 1959	
	Betriebs-Unfälle	Wege- und Sport-Unfälle	Betriebs-Unfälle	Wege- und Sport-Unfälle	Betriebs-Unfälle	Wege- und Sport-Unfälle	Betriebs-Unfälle	Wege- und Sport-Unfälle
1. Hochofenbetrieb	6	2	11	—	7	3	8	2
2. Thomaswerk	9	—	8	2	4	—	10	—
3. SM.-Stahlwerk I	3	—	3	—	3	—	1	1
4. SM.-Stahlwerk II	3	1	2	—	3	—	2	—
5. Block- und Profilwalzwerk	5	1	3	—	4	1	6	—
6. Zurichtung I und V	11 (1†)	2	7	—	13	2	19	1
7. Warmbandwerk	4	3	12	2	6	—	8	1
8. Kaltbandwerk	2	—	2	—	2	2	4	—
9. Blechzurichtung	3	1	6	1	9	1	6	—
10. Verzinkerei	1	—	3	1	2	—	3	—
11. Maschinen-Abteilung	22	4	22	3 (1†)	15	3	15	1
12. Elektro-Abteilung	7	2	15	—	10	2	8	1
13. Werkst. für Bergbau- u. Hüttenbed.	4	3	5	—	4	—	4	—
14. Bauabteilung	4	—	5	1	4	1	2	—
15. Thomasschleckenmühle	2	—	—	—	2	—	2 (1†)	—
16. ff. Steinfabrik	3	1	3	2	2	—	1	—
17. Ausbildungswesen	8	—	3	—	—	—	1	—
18. Sonstige	7	5	13	5 (1†)	12	4 (1†)	13	1
	104 (1†)	25	123	17 (2†)	102	19 (1†)	113 (1†)	8

DGB sammelt für Entwicklungsländer

Der Deutsche Gewerkschaftsbund führt zur Zeit unter dem Leitwort „Wir helfen“ eine Sammelaktion für die sogenannten Entwicklungsländer durch. Der Vorsitzende des Deutschen Gewerkschaftsbundes, Willi Richter, der bekanntlich stellv. Vorsitzter des ATH-Aufsichtsrates ist, hat diese Aktion kürzlich eröffnet und im Fernsehen an alle Schaffenden appelliert, durch ihre Spende die arbeitenden Menschen in den Entwicklungsländern zu unterstützen und ihnen zu unabhängigen und demokratischen Gewerkschaften zu verhelfen.

Man dürfe nicht untätig zusehen, so heißt es hierzu in einer Mitteilung des DGB, wie Afrika, Asien und Lateinamerika von Hunger und Not geplagt werden, während den Menschen in den Industriestaaten ein verhältnismäßig gutes Leben beschieden sei. Deshalb sei es Pflicht aller Gewerkschaftler, aus dem humanitären Denken der Gewerkschaftsbewegung heraus auch die Sorgen der anderen im Auge zu behalten. Diese Sorge dürfe nie dort enden, wo die Grenzen des eigenen Landes liegen, und sei nicht an Nationalitäten gebunden; sie müsse vielmehr allen Menschen gelten, gleich welcher Rasse und Weltanschauung. Der Friede in der Welt, so

WILLI RICHTER



unterstreicht der DGB, sei solange nicht gesichert, wie der Unterschied zwischen dem Lebensstandard der Völker so krasse Ausmaße aufweise wie heute.

Bei der Thyssenhütte wird die Geldsammlung vom Betriebsrat durchgeführt. Bei ihm sind Abzeichen mit der Aufschrift „Wir helfen“ zum Preise von einer Mark erhältlich. Ferner liegt bei ihm eine Sammeliste auf.

Volkswirtschaft, uns mit allen Mitteln der Vernunft dagegen zur Wehr zu setzen. Die Straßenverkehrsordnung besagt:

● Jeder Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr hat sich so zu verhalten, daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

Dieses Gebot sollte sich jeder Fahrer eines Kraftwagens so stark einprägen, daß sein Verhalten beim Führen eines Kraftfahrzeuges davon bestimmt ist. Disziplin und Verantwortungsbewußtsein sollten die besonderen Merkmale eines Kraftfahrers sein. Gegenseitige Rücksichtnahme sowie die Erkenntnis, daß auch andere Menschen ein Recht auf die Straße haben, ergeben die beste Verkehrslenkung.

Nichts macht den Kraftfahrer im Straßenverkehr sympathischer, als wenn er vor allem vor Kindern, alten und gebrechlichen Leuten anhält und mit einer freundlichen Handbewegung zu erkennen gibt, daß er warten will, bis sie die Straße überquert haben. Nicht mit der Hupe soll man sich im Straßenverkehr Platz schaffen, sondern sie nur dort benutzen, wo wirkliche Gefahrenmomente auftauchen, denn nur, wenn wir die Hupe ausschließlich zur Warnung benutzen, erhöhen Warnzeichen die Sicherheit.

● Seien wir nett und freundlich zueinander, zeigen wir durch unsere Fahrweise, daß wir rücksichtsvoll und verantwortungsbewußt handeln wollen, helfen wir durch unsere Disziplin, das schwierige Verkehrsproblem zu meistern.

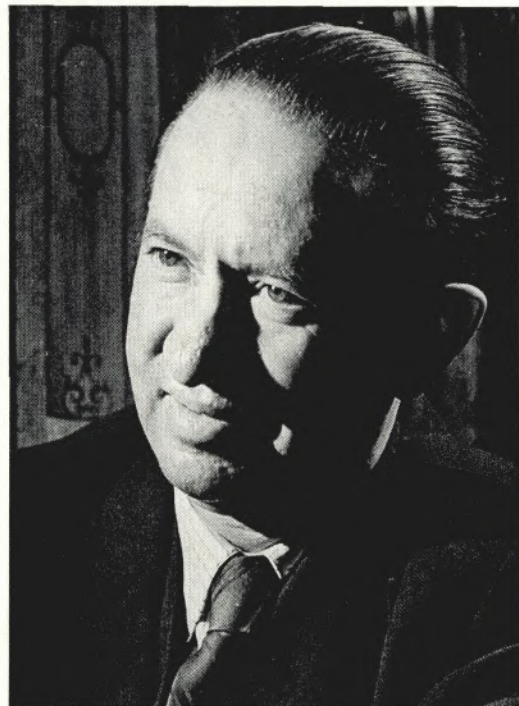
Sagen wir nicht, daran kann ich als einzelner nichts ändern. Das ist grundfalsch, denn die Verkehrssicherheit hängt auch im hohen Maße von der charakterlichen Qualität des einzelnen Fahrers ab.

Nur durch Vernunft, Einsicht und Verantwortung wird es dem motorisierten Verkehrsteilnehmer gelingen, dem Moloch Verkehr seine Opfer zu entreißen.

● Die Verkehrstoten — allein im vergangenen Monat waren es 1426 in der Bundesrepublik — mahnen und sprechen eine bittere Sprache. Heute, morgen oder später kann jeder von uns das Opfer sein.

Nehmen wir Rücksicht auf den anderen, üben wir Kameradschaft, zeigen wir den Unverbesserten, auf den sowieso harte Maßnahmen warten, daß wir gewillt sind, durch unsere Beispiele Verantwortung zu tragen und hiermit uns selbst und unserer Familie den besten Dienst erweisen.

Theo Mauermann, Sicherheitsingenieur



Der Oberbürgermeister der Stadt Duisburg, August Seeling, ist am 1. Oktober auf Vorschlag des Vorstandes der August Thyssen-Hütte und des Bundesvorstandes des Deutschen Gewerkschaftsbundes zum Mitglied des ATH-Aufsichtsrates bestellt worden. Er trat an die Stelle von Oberstadtdirektor Fritz Seydaack, der zu diesem Zeitpunkt sein Mandat niederlegte, nachdem er unlängst aus den Diensten der Stadt Duisburg ausgeschieden ist.

ATH-Stipendium für iranische Techniker

Die August Thyssen-Hütte AG hat anlässlich der deutschen Industrie-Ausstellung in Teheran gemeinsam mit der Phoenix-Rheinrohr AG ein Stipendium für zehn iranische Techniker zum Studium oder zur praktischen Weiterbildung in ihren Betrieben zur Verfügung gestellt. Die Mitteilung von dieser Hilfe für die iranische Wirtschaft wurde dem Schah in einer Urkunde überreicht, als er am Eröffnungstag der Ausstellung den Gemeinschaftsstand von ATH und Phoenix-Rheinrohr besichtigte.

SO WIRKT SICH DIE KONTINUIERLICHE ARBEITSWEISE DER 42-STUNDEN-WOCHEN FÜR DEN STAHLARBEITER IN DEN SM-WERKEN DER ATH AUS:

Dieser Schichtenplan der kontinuierlich arbeitenden Belegschaften in den beiden Siemens-Martin-Stahlwerken der ATH zeigt deutlich den Wechsel von Morgen-, Mittag- und Nachtschicht mit den Freizeiten im Vier-Wochen-Turnus. (Zur Verdeutlichung des Überganges von der vierten zur ersten Schichtwoche ist das Schema der ersten Woche nochmals angehängt.) Aus der Tabelle kann man exakt erkennen, daß sich für den kontinuierlich arbeitenden Stahlwerker der ATH jährlich insgesamt 13 freie Sonntage mit einer Gesamtruhezzeit von jeweils 80 Stunden (= 3 1/2 Tage) ergeben. (Die im Tarifvertrag vorgeschriebene Freizeit von 72 Stunden innerhalb von vier Wochen ist bei der ATH also sogar

Die bereits vor längerer Zeit angekündigte Sperrung des Werksgeländes der ATH für Pkw, Motorräder und Fahrräder tritt nunmehr ab Dienstag, den 1. November, in Kraft. Von diesem Tage an müssen die Belegschaftsmitglieder ihre Autos auf den Parkplätzen und ihre Motorräder sowie Fahrräder in den Unterstellhallen abstellen, die in letzter Zeit in der Nähe der Tore eingerichtet worden sind. Der Weg zu den Betrieben und Büros muß dann zu Fuß zurückgelegt werden.

Dieses grundsätzliche Verbot der Benutzung des Werksgeländes durch Privatfahrzeuge gilt nicht für folgende Fälle:

- Bereich Thomasschlackenmühle, Sinteranlage und Schlackenverwertung,
- für gehbehinderte Schwerbeschädigte sowie für
- Werksangehörige, deren dienstliche Tätigkeit die Benutzung eines Fahrzeuges innerhalb des Werks-

geländes verlangt und die hierfür einen Sonderausweis der Werkleitung erhalten,

- für die Mitnahme von Motor- und Fahrrädern durch die Tore 1, 2a und 3 von Belegschaftsmitgliedern, die üblicherweise diese Tore benutzen, solange dort noch keine Unterstellhallen vorhanden sind.

Das Verbot mit den gleichen Ausnahmen gilt auch grundsätzlich für Nichtwerksangehörige, wie Angehörige der Unternehmerfirmen, Abnahmebeamte, Probenehmer usw.

Die zum Befahren des Werkes Berechtigten sind verpflichtet, an den Toren bei der Einfahrt zu halten und unaufgefordert dem Pförtner den Sonderausweis vorzuzeigen. Es ist nicht gestattet, Werksfremde, die keinen Ausweis zum Betreten des Werkes besitzen, mitzuführen. Der Werkschutz hat Anweisung, für die Einhaltung dieser Anordnung zu sorgen.

Für dienstliche Fahrten innerhalb des Werksgeländes können alle Belegschaftsmitglieder die Autobusse benutzen, die nach einem festen Fahrplan zwischen bestimmten Punkten der Betriebe und der Verwaltung einen Liniendienst versehen.

Es geht um die kontinuierliche Arbeitsweise

Aus dem Bundesarbeitsministerium stammen Vorschläge, die Sonntagsarbeit in der Stahlindustrie neu zu regeln. Die Pläne sehen eine Unterbrechung der in allen großen Stahlländern üblichen kontinuierlichen Arbeitsweise in Stahlwerken vor. Bei der ATH würden von einer solchen Neuregelung — neben dem Thomaswerk durch Reparaturverbot — vor allem die beiden SM-Stahlwerke betroffen. Das Martinwerk I arbeitet seit seinem Anlaufen im April 1957, das Martinwerk II seit Februar 1959 unter gleichzeitiger Einführung der 42-Stunden-Woche kontinuierlich.

Diese von den Belegschaftsmitgliedern der fraglichen Betriebe als wesentlicher Fortschritt gegenüber früher begrüßte Regelung wurde bei fast vollem Lohnausgleich in einer Vereinbarung zwischen den Tarifpartnern zur Grundlage von Arbeitszeit- und Lohnabkommen gemacht. Sie brachte unseren 800 SM-Stahlwerkern in einem vierwöchigen Arbeitsturnus zum erstenmal seit Jahrzehnten ein völlig arbeitsfreies dreitägiges Wochenende. Lediglich an einem Sonntag wird eine normale Frühschicht verfahren, während

die beiden anderen Sonntage durch eine Mittag- bzw. eine Nachtschicht belegt sind. Vor Einführung dieser kontinuierlichen Arbeitsweise, als die Gesamtarbeitszeit noch 53 Wochenstunden betrug, gab es keinen völlig arbeitsfreien Sonntag — außer im Urlaub; in der Regel mußten vielmehr an Sonntagen besonders lange Schichten verfahren werden. Offiziell galt zwar damals jeder dritte Sonntag als frei, war aber „angeschnitten“: Die Schicht der letzten Woche endete nämlich Sonntag morgen um 6 Uhr, die neue Woche begann jedoch bereits montagfrüh um 6 Uhr.

Protest der SM-Belegschaften

In einer außerbetrieblichen Versammlung der Belegschaften der beiden SM-Stahlwerke der ATH wurden die im Zusammenhang mit der geplanten Neuregelung stehenden Probleme mit Vertretern der IG Metall und des ATH-Betriebsrates eingehend diskutiert. In der Diskussion wurden die Bonner Pläne scharf abgelehnt. Einstimmig billigte die Versammlung eine Resolution, die dem Hauptvorstand der IG Metall zugeleitet wurde. Sie lautet: „Sonntagsruhe — ja; aber mit vollem Lohnausgleich und ohne „Springer“-Einsatz.“

hätten arbeiten müssen, von der Arbeit freigestellt sind. Außerdem ist besonders bemerkenswert, daß der kontinuierlich arbeitende Stahlwerker nur einmal in vier Wochen sonntags zu einer Frühschicht antreten muß.



	1. Woche							2. Woche							3. Woche							4. Woche							1. Woche						
	Mo.	Di.	Mi.	Do.	Fr.	Sa.	So.	Mo.	Di.	Mi.	Do.	Fr.	Sa.	So.	Mo.	Di.	Mi.	Do.	Fr.	Sa.	So.	Mo.	Di.	Mi.	Do.	Fr.	Sa.	So.	Mo.	Di.	Mi.	Do.	Fr.	Sa.	So.
Schicht 1																																			
Schicht 2																																			
Schicht 3																																			
Schicht 4																																			



Die Hamborner Teilnehmer der Expedition des Niederrheinischen Amateur-Boxverbandes in die Türkei (von links nach rechts): Kienast, Betreuer Jan Michel, Bruchhäuser 1, Woytens und Bruchhäuser 2

Mit harten Fäusten gegen türkische Boxer

ATH-Mitarbeiter weilten mit einer Boxstaffel in der Türkei



OBEN: In diesem modernen Hotel in Bursa waren die deutschen Boxer untergebracht; jedes Zimmer hatte seinen schattigen Balkon — UNTEN: Die deutschen Boxer

waren in Adana unter der Jugend sehr schnell bekannt und mit ihnen gut Freund. Diese Kanone aus einem früheren Krieg steht heute in den Anlagen einer

Land und Leute bei Veranstaltungen im Ausland kennenzulernen, zählt zu den schönsten Erlebnissen im Leben eines Sportlers, selbst wenn sie oft mit manchen Strapazen verbunden waren. Aber auch für einen weitgereisten Boxer gehört eine zehntägige Sportreise in den Orient nicht zu den alltäglichen Dingen. Deshalb war die Stimmung bei den Boxern Woytens, Kienast und Bruchhäuser I sowie ihrem Trainer Jan Michel von Hamborn 07, Belegschaftsmitglieder der ATH, sehr gehoben, als sie mit ihren Vereinskameraden Bruchhäuser II und weiteren Boxern des Niederrheinischen Amateur-Box-Verbandes Mitte Mai in Amsterdam eine viermotorige Maschine der KLM bestiegen, um über Frankfurt, Zürich, Mailand und Rom in die Türkei zu fliegen.

Wenn auch die Reisezeit selbst bei derartig großen Entfernungen verhältnismäßig kurz ist, so sind die Eindrücke am Reiseziel für einen Flugpassagier um so stärker. Das erlebten auch die Hamborner Boxer bereits bei ihrer Ankunft in Istanbul am Bosphorus, das nichts von dem Glanz seiner Jahrhunderte alten Tradition als Hauptstadt der Türkei und eines der Zentren seines Weltverkehrs verloren hat.

In Istanbul verbrachten die Sportler und ihre Begleiter die erste Nacht auf türkischem Boden. Am folgenden Tag ging es im Flugzeug weiter nach Bursa, wo die ersten Wettkämpfe stattfinden sollten. Hier spürten die „Alemanis“, als sie von Vertretern der Türkischen Boxfederation empfangen wurden, was türkische Gastfreundschaft bedeutet. Im Celik Palace-Hotel waren schöne Quartiere für die Sportler vom Niederrhein vorbereitet. — Zwischen den Boxveranstaltungen an zwei Abenden benutzten sie jede Gelegenheit, um die Sehenswürdigkeiten der etwa

Moschee — RECHTS: Boxer und Betreuer bei der Rast in einer Oase zwischen Adana und Ankara. Im Vordergrund links hockend der türkische Begleiter Sami



140 000 Einwohner zählenden Stadt unweit des Marmara-Meeres kennenzulernen. Überall erlebten sie dabei immer wieder Zeichen der Gastfreundschaft und eine herzliche kaum zu überbietende Deutschfreundlichkeit der Bevölkerung. Sie war auch an den beiden Kampfenden stark spürbar, an denen neben türkischen Ausscheidungskämpfen jeweils fünf deutsche und türkische Boxer sich im Ring gegenüberstanden.

Das Ergebnis: 11 zu 9 für die Boxer vom Niederrhein; zu ihm hatten die Hamborner Kienast und Bruchhäuser I durch klare Punktsiege über ihre türkischen Gegner Gür und Seden besonders beigetragen. Auf deutscher Seite war man mit diesem Ergebnis sehr zufrieden, auch im Hinblick auf die in Bursa gesammelten Erfahrungen mit türkischen Gegnern und angesichts der vielen Eindrücke und Erlebnisse, die man in der Stadt gewonnen hatte.

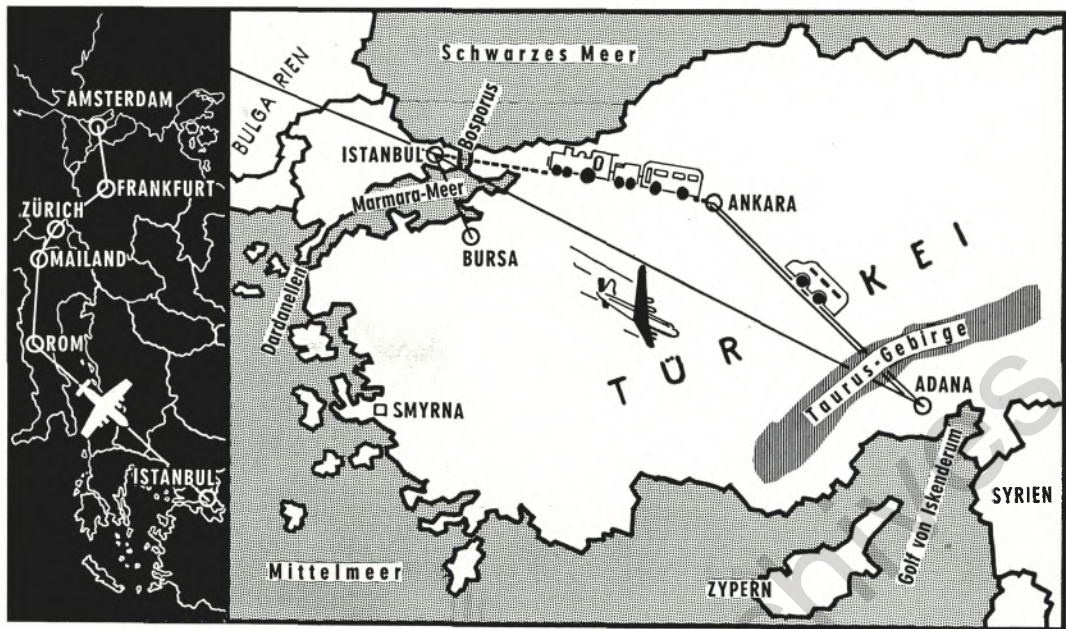
Von Bursa ging es zunächst nach Istanbul zurück, von wo aus die Boxer mit einem Flugzeug über Ankara zu dem etwa tausend Kilometer von Istanbul entfernten Adana unweit der türkisch-syrischen Grenze flogen. Von dieser Stadt in der Nähe des Golfes von Iskenderun, die etwa 120 000 Einwohner zählt und der türkische Baumwollmarkt südlich des Taurusgebirges ist, erhielten die Niederrhein-Sportler sehr nachhaltige Eindrücke. Insbesondere galt dies auch von der Temperatur, die mit 49 Grad im Schatten schier unerträglich war.

Hier in Adana sahen sich die Boxer in eine Stadt versetzt, die bereits völlig vom Orient mit all seinen Eigentümlichkeiten und Gegensätzen beherrscht wird. Hierzu kam nicht zuletzt der von Westeuropäern vielfach als typisch orientalisch angesehene Gleichmut, mit dem die Bevölkerung alles hinzunehmen und in den Tag hineinzuleben scheint. Vielleicht ist dieser Gleichmut eine zum Teil bedingte Folge der starken Hitze. Die Boxer jedenfalls sprachen hier schon nicht mehr von Temperaturen, sondern von überwältigender Hitze, was — gemessen an unserem Klima — auch zutrifft. Trotz dieser Hitze blieben die boxerischen Leistungen und die Kondition der Niederrhein-Auswahl aber sehr beachtlich. In Adana lautete das Ergebnis der zehn Kämpfe 12 zu 8 für die Deutschen. Dabei waren von den vier Hamborner Boxern die im Halbschwer- und Schwergewicht startenden Brüder Bruchhäuser am erfolgreichsten.

Tiefschläge im Ring gab es zwar nicht. Dagegen brachten die orientalischen Speisen mit sehr viel Olivenöl und Knoblauch, nicht zu vergessen das bei einigen sehr nachteilig wirkende Hammelfleisch bei den meisten solchen Tiefschläge an. Trotz all dieser kleinen Dinge mit zuweilen großen Umpfänglichkeiten war Ulli Kienast bei den Aktiven die Ruhe selbst, die sich auch auf seine Kameraden auswirkte. Von allen Boxern, die an dieser Orientfahrt teilnahmen, verfügte er im übrigen über die größten Auslandserfahrungen.

Von Adana ging es dann in einer allen unvergeßlichen Omnibusfahrt über das Taurus-Gebirge und durch die Weiten Anatoliens zu dem etwa 500 Kilometer entfernten Ankara, der türkischen Hauptstadt. Klimatisch fühlten sich alle in Ankara, wo man den Expres zum Bosphorus bestieg, fast bereits wieder wie zu Hause. Den Bosphorus selbst überquerte man dann mit einem Schiff, womit — bis auf den Ritt auf einem Esel — fast alle denkbaren Verkehrsmittel benutzt waren.

Hier am Goldenen Horn, dem Hafen von Istanbul, rundete sich diese türkische Reise. Es gab einen sehr herzlichen Abschied von den türki-



schen Freunden. Und bald saßen alle im Flugzeug und träumten der heimischen Küche entgegen.

Als sie abends in Düsseldorf wieder deutschen Boden betraten, lag hinter Boxern und Betreuern eine Orientreise, wie sie an Erlebnissen kaum hätte reicher sein können.



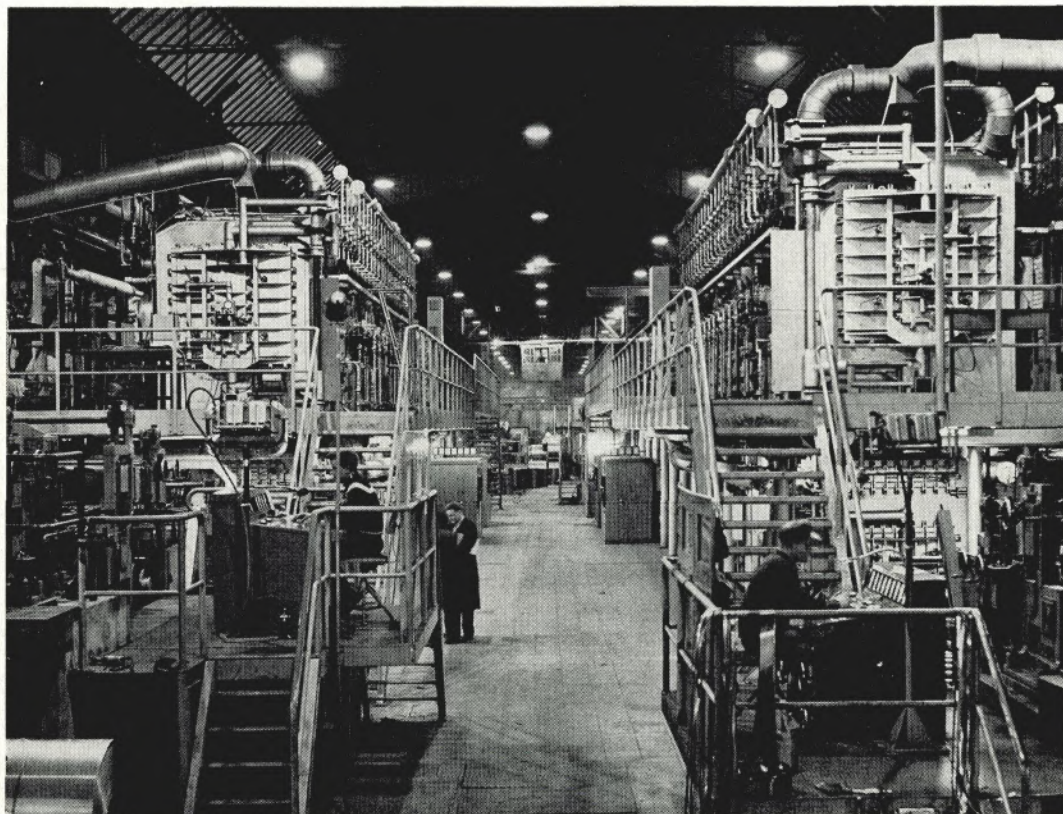
UNTEN: Zwei Bilder vom Aufenthalt in der osttürkischen Stadt Adana. Das linke Foto zeigt eine Straßenszene mit einem türkischen Schuhmacher, der seine tragbare Werkstatt direkt auf der Straße aufgeschlagen hat, und mit zwei neugierigen Türkenkindern. Die rechte Auf-

nahme entstand vor einer der vielen Moscheen; im Vordergrund die Begleiter der Niederrhein-Boxer (von rechts): der Sportwart des Niederrheinischen Amateur-Boxverbandes Paul Günnemann, der erste Vorsitzende Hermann Bruß, Kampftrichterobmann Schulz sowie der

Trainer der Boxabteilung von Hamborn 07, Jan Michel — OBEN: Blick auf einen besonders schönen Teil von Ankara mit den Wasserspielen im Vergnügungspark der türkischen Hauptstadt.

(Aufnahme U. Kienast)





200 Jahre Rasselstein

Ein Pionier der Eisen- und Stahlindustrie
In Andernach werden Thyssenstahl-Coils
zu Weißblech verarbeitet

In den letzten zweihundert Jahren hat die Eisen- und Stahlindustrie eine gewaltige Entwicklung genommen und das industrielle Zeitalter geschaffen, in dem wir heute leben. Auf diese lange Strecke des Wirkens kann die Stahl- und Walzwerke Rasselstein/Andernach AG, Neuwied, zurückblicken. Das Entstehen dieses Unternehmens datiert vom 1. Juli 1760, an dem Heinrich Wilhelm Remy aus der bekannten Industriellenfamilie durch einen Pachtvertrag mit dem Grafen zu Wied ein Hammerwerk mit sechs Eisenhütten, auf denen Blech gehämmert wurden, am Rasselstein im Tal der Wied übernahm. Mit diesem Spezialunternehmen für Feinst- und Weißbleche, das Werksanlagen in Neuwied und Andernach besitzt, ist die ATH heute eng verbunden. Denn sie besitzt 25 Prozent seines Grundkapitals von 56 Millionen DM. Diese Beteiligung, die durch Einbringung einer in diesem Sommer im Werk Andernach angelaufenen fünfgerüstigen Tandem-Kaltwalzstraße erfolgte, will die ATH durch Ausübung einer ihr zugestandenen Option auf 50 Prozent erhöhen. Ein entsprechender Antrag ist Anfang September der Hohen Behörde in Luxemburg zur Genehmigung zugeleitet worden.

Die Industriellenfamilie Remy stammt aus Lothringen und war im 17. Jahrhundert im Rheinland ansässig geworden, teils als Eisenhüttenmänner im Sayntal, wo sie seit 1721 die Bendorfer Hütte besaßen, teils auch als Besitzer von Töpfereien im Kannenbäcker Land, das die Haushalte mit „Blauzeug“ versorgte. Als Wilhelm Heinrich Remy den Rasselstein vom Grafen Alexander zu Wied in Pacht nahm, führte er zwei in jener Zeit bedeutende Hammerwerke zusammen. Denn jenseits des Flusses hatte er bereits die beiden Nettehämmer am Unterlauf der Nette in Pacht, die sein Onkel Peter Remy 18 Jahre zuvor vom adeligen Damenstift St. Thomas in Andernach übernommen hatte. Sein Unternehmen stand damals also auf zwei Beinen — eine Tatsache übrigens, die auch dem heutigen Rasselstein eigentümlich ist.

Über 150 Jahre sollte die Geschichte des Rasselstein verbunden bleiben mit dem Namen der Familie Remy, die zu Ausgang des 18. Jahrhunderts ebenso viele Hütten und Bergwerke besaß wie das Haus Habsburg. Seit dem Jahre 1760 sind die Feuer auf dem Rasselstein im Tal der Wied nicht mehr ausgegangen. Seither hat sich das Unternehmen in der Erinnerungstafel der deutschen Eisenindustrie mehrere Male einen Ehrenplatz sichern können.

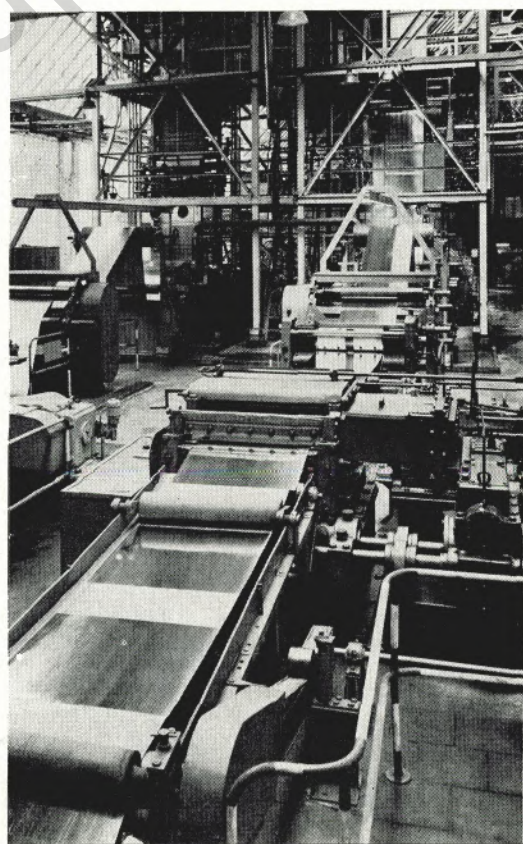


Die erste Leistung vollbrachte der junge Pächter, indem es ihm bereits neun Jahre später als erstem in Deutschland gelang, die Herstellung von warmgewalztem Blech für Haushalts- und Sanitätswaren aufzunehmen. Davor lag ein großes Maß an kaufmännischen und technischen Leistungen, vor allem der Aufbau einer muster-gültigen Verbundwirtschaft. Der Besitz von Wäldern und Erzgruben im Westerwald und Siegerland sicherten ihm den Brennstoff und die

Rohstoffe; an der Wied entstand ein großer Hochofen, im Westerwald wurden weitere Hütten gepachtet oder gekauft. Fachkundige Mitarbeiter holten aus England die notwendigen Erfahrungen im Warmwalzen von Blech, das man auf der britischen Insel schon seit 1728 kannte, und schufen so das „Neuwieder Pfauenblech“, ein Produkt, das der Qualität nach das beste auf dem Kontinent war.

Der Nachfolger des ersten Pächters nutzte die Zeit, kaufte 1784 den Rasselstein und 1803, nach der Säkularisation des geistlichen Damenstiftes in Andernach, auch die Nettehämmer.

Besonders in dieser Zeit, da der Rhein für zwanzig Jahre Grenze nach Frankreich und Andernach auf dem besetzten linken Rheinufer französisch war, trug die engmaschige Verbundwirtschaft des Unternehmens große Früchte. Die Herstellung der Ware erfolgte je nach Zoll und Bestimmungsort entweder rechts- oder linksrheinisch. Hinzu kam, daß der Rasselstein — wie übrigens auch in den folgenden 150 Jahren bis in unsere Tage — eine nur wenig wechselnde Stammbelegschaft besitzt. Zur napoleonischen



Zeit wurden tausend Mann beschäftigt, auf 1 Million Louisdor schätzte man damals das Gesamtvermögen. 1828 übrigens entstand bereits eine Sozialeinrichtung zu gegenseitiger Krankenhilfe, aus der jedes Belegschaftsmitglied neben ärztlicher Hilfe und Medizin im Krankheitsfalle auch eine Unterhaltsbeihilfe erhielt.

Vier Jahre vorher hatte der Rasselstein als erstes Werk in Deutschland die Stahlerzeugung durch Aufnahme des Puddelverfahrens verbessert. Dadurch war man in Neuwied in der Lage, aus dem Westerwälder Erz ein leichter schmiedbares Eisen zu erzeugen. Ursache neuer gewaltiger Anstrengungen war der starke Konkurrenzdruck der englischen Stahlindustrie, von deren großen Fortschritten die deutsche Industrie infolge der napoleonischen Kontinental Sperre abgeschnitten gewesen war. Vor allem die britischen Stahlbleche, die den deutschen Markt nach 1815 überschwemmten und auch einer der Artikel waren, die das erste englische Dampboot auf seiner Jungfernfahrt rheinauf nach Koblenz an Bord hatte, ließen die Unternehmer nach neuen Wegen suchen, den Vorsprung einzuholen.

Hierzu versicherte sich Remy der Dienste eines so berühmten Ingenieurs, wie es John Cockerill war, und englischer Walzer. Er verschaffte sich auch staatliche Investitionsbeihilfen und eine Prämie von 5000 harten Talern, falls der Versuch gelingen sollte. Dieser erste Puddelversuch auf dem Kontinent kam am 6. August 1824 zustande. Er vervielfältigte schlagartig die Produktion und sicherte den Bestand des Werkes über weitere 50 Jahre.



Damit war es dem Rasselstein als erstem deutschen Werk auch möglich geworden, Profilstähle herzustellen und für die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth 1835 die Schienen zu liefern. Sie hatten übrigens eine Länge von 4,40 Meter, die damals kein anderes Werk walzen konnte. Trotzdem: Als dann Deutschland mit einem Netz von Eisenbahnen überzogen und 1859 auch die Strecke Köln—Koblenz gebaut wurde, war der Pionier des Profilwalzens, der Rasselstein, nicht mehr unter den Lieferanten. Deutlich zeichnete sich die Ungunst der Lage für Massentähle ab, aus der man in Neuwied mutig die Konsequenzen zog: Der Rasselstein warf sich 1856 wieder entschlossen auf das Weißblechwalzen, um den zu erwartenden steigenden Bedarf der Industriearbeiter-Haushalte mit den notwendigen Haushaltsgeräten versorgen zu können. Hier sah der Rasselstein einen neuen Absatzmarkt von großer Bedeutung — und er behielt recht.

Um vom Kleinabsatz von Weißblech durch reisende Händler auch in den fest in britischer Hand befindlichen Großmarkt vordringen zu können, schlossen sich sechs deutsche Weißblechhersteller 1862 zu einem „Weißblech-Ver-

ZU UNSEREN BILDERN

Rechts: Auf der neuen fünfgerüstigen Tandemstraße des Weißblechwerkes Andernach und Rasselstein können Blechbänder in einer Geschwindigkeit bis zu 1800 m/Min. gewalzt werden

★

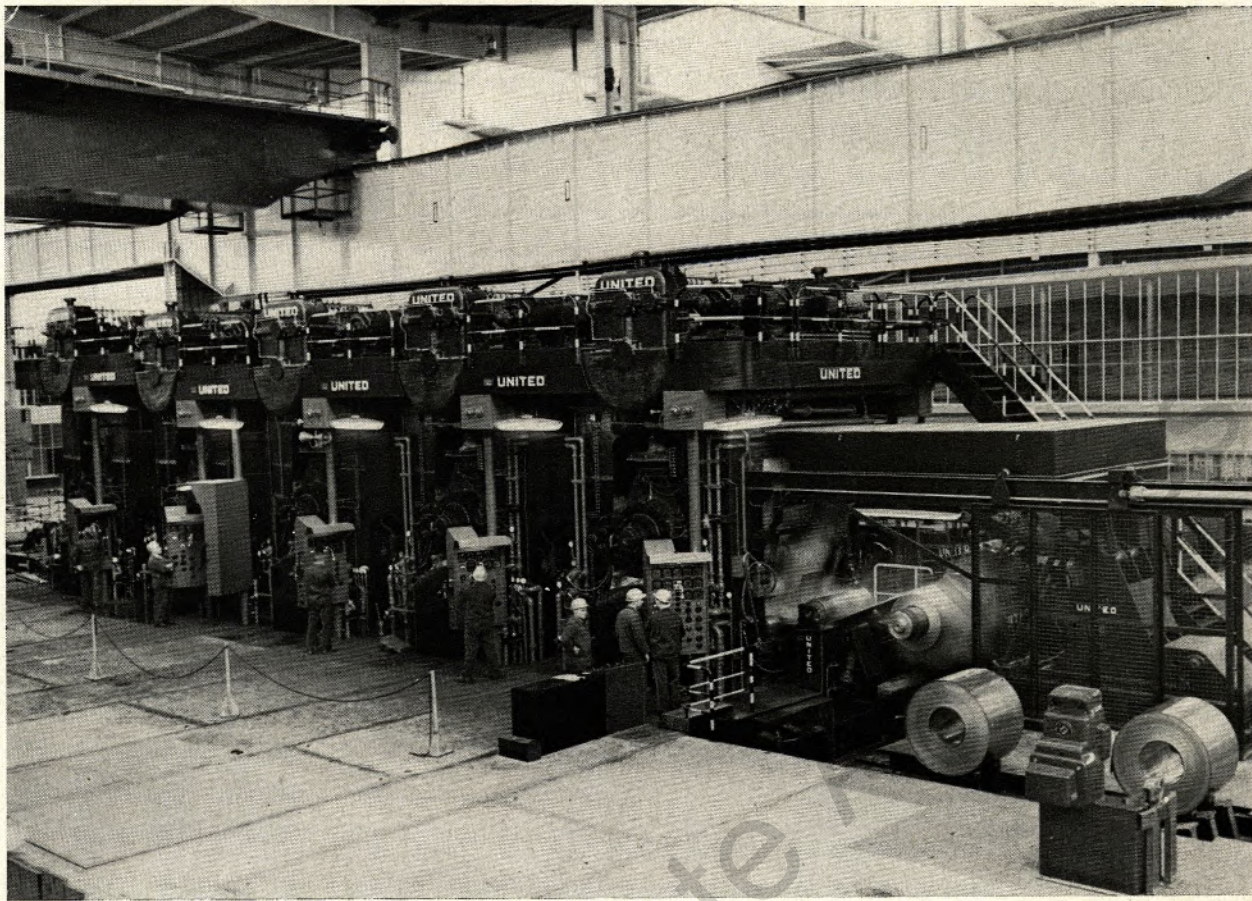
Unten: Die zeitgenössische Zeichnung zeigt die Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth, deren Schienen ausschließlich vom Rasselstein geliefert wurden

★

Links oben: Kontinuierliche Banddurchlauf-Glühanlage für breite Blechbänder

★

Links unten: Auslaufseite einer elektrolytischen Breitband-Verzinnungsanlage und Zerteilschere. 1934 wurde das galvanische Bandverzinnungsverfahren in Andernach erstmalig in der Welt eingeführt.



kaufs-Comptoir" zusammen, das alle Stürme der Zeit bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges überdauerte. Die Betriebe in Neuwied — Andernach hatte man schon in den zwanziger Jahren abgestoßen — wurden gewaltig ausgebaut und alle früheren Interessen zu Gunsten der Herstellung von Weißblech geopfert. Sogar die Firmenbezeichnung Remy gab man auf, um als Rasselstein AG neue Wege zu gehen.

Die Belegschaftszahl, 1856 nur mehr 500, verdoppelte sich im Verlauf von 30 Jahren, stieg auf 1400 zu Beginn des ersten Weltkrieges und erreichte 1924, als in Andernach ein neues Werk nach dreijährigem Anlaufen erste glückliche Versuche im Kaltwalzen von Blechen melden konnte, bereits 2500. Seither hat sie sich in Neuwied und Andernach nochmals stark verdoppelt.

★

Eine kleine unscheinbare Erfindung sollte dazu nicht wenig beitragen: Schon als man 1810 auf dem Rasselstein das fünfzigjährige Bestehen feierte, schrieb der Franzose Nicolas Appert ein Buch über das Konservieren von Nahrungsmitteln, und Peter Durand erhielt in England ein Patent auf den luftdichten Verschluss einer Weißblechdose. Heute werden in Deutschland — auf die 1-Kilo-Dose umgerechnet — jährlich eine Milliarde Konservendosen fabriziert; der Weißblechverbrauch beträgt je Kopf der Bevölkerung (1958) 6,2 Kilo, doppelt so viel wie 1950. Blickt man von 1916, als der Rasselstein in Andernach — unter dem Namen Remy, van der Zypen & Co. — sein neues Weißblechwerk baute, ein halbes Jahrhundert zurück, dann liegen dazwischen einige sehr wichtige Daten im Neuwieder Werk, die Einführung der ersten deutschen Klein-Bessemerei (1886), die zehn Jahre später zu Gunsten von SM-Ofen aufgegeben wird, und entscheidende Fortschritte im Warmwalzen von Feinblechen in Paketen. Hierzu trug nicht zuletzt die 1906 erfolgte Errichtung eines Platinen-Walzwerkes bei.

Und zur Gegenwart hin bildet das Jahr 1934 einen internationalen Markstein. Damals gelang es den Technikern in Andernach erstmalig in der Welt — zwei Jahre vor den Amerikanern — das kaltgewalzte Band an Stelle der bis dahin üblichen Feuerverzinnung auf elektrolytischem Wege zu verzinnen. Damit war die Voraussetzung zur Massenherstellung von Weißblech in Andernach geschaffen. Elektrolytische Bandverzinnungsanlagen haben seither die Welt erobert; ihre Produkte beherrschen den amerikanischen Weißblechmarkt schon zu 90 Prozent, während in der Bundesrepublik noch die Hälfte der Weißblecherzeugung feuerverzinkt wird.

Bei dem kontinuierlichen Verzinnungsprozeß, wie ihn der Rasselstein in Andernach nach

eigenen Entwicklungen durchführt, wird bei der hohen Stromstärke von 53 000 Ampère, aber bei einer Spannung von nur 12 bis 20 Volt ein besonders fest haftender dichter und gleichmäßiger Zinn-Niederschlag auf der Bandoberfläche erreicht. Durch entsprechende Anordnung der Anoden können beide Seiten unterschiedlich stark oder auch nur eine Seite verzinkt werden.

★

Den bisherigen Schlußpunkt der technischen Ausrüstung des Weißblechwerkes bildet eine fünfgerüstige United-Tandem-Kaltwalzstraße. Die von der ATH eingebrachte Anlage ist — vollausgelastet — in der Lage, monatlich 40 000 Tonnen Warmband zu Kaltband zu verarbeiten. Gegenwärtig wird die Kapazität dieser modernsten Kaltwalzstraße der Welt nur zu etwa knapp zwei Dritteln ausgenutzt. Sie ist übrigens die schnellste Straße, die Walzgeschwindigkeiten bis 1800 Meter je Minute erreichen kann, d. h. 110 Stundenkilometer, ein Tempo, mit dem die Ferntriebwagen der Bundesbahn unweit des Werkes vorbeirasen. Die Warmband-Coils in Breiten bis zu 1000 Millimeter für diese Straße stammen von der Warmbreitbandstraße der ATH und gelangen in einem täglich verkehrenden Spe-

zialzug der Bundesbahn von Hamborn nach Andernach.

Diese Fünffach-Tandemstraße krönt die im letzten Jahrzehnt stark ausgebauten technischen Ausrüstung der Betriebsanlagen, für die noch einige Daten bemerkenswert sind: 1950 begann man in Andernach, erstmalig für Europa, mit dem Glühen in Einstapel-Haubenöfen mit Schutzgas-Umwälzung, 1953 erfolgte die Inbetriebnahme der ersten mehrgerüstigen Breitband-Kaltwalzanlage in Deutschland, einer Dreifach-Tandemstraße, 1955 ging man zum kontinuierlichen Glühen im Durchlaufverfahren über, indem man die erste europäische Breitband-Glühstraße in Betrieb nahm.

★

Die Stahl- und Walzwerke Rasselstein / Andernach Aktiengesellschaft Neuwied produzieren gegenwärtig in ihrem Stahlwerk jährlich rund 200 000 Tonnen Rohstahl in SM-Güte, von denen rd. 100 000 Tonnen zur Herstellung von warmgewalzten Feinblechen eingesetzt werden. Im Kaltwalzwerk Neuwied und im Weißblechwerk Andernach werden zur Zeit rd. 450 000 Tonnen kaltgewalzter Bleche und Bänder hergestellt. Mit seiner Weißblechproduktion besitzt Rasselstein einen Marktanteil, der 1959 47 Prozent der deutschen Weißblecherzeugung betrug. Die bei Rasselstein hergestellte Weißblechmenge lag bei 175 000 Tonnen. Vor der Saar-Annexion am 1. Juli 1959 lag der Rasselsteiner Marktanteil sogar bei 55 Prozent.

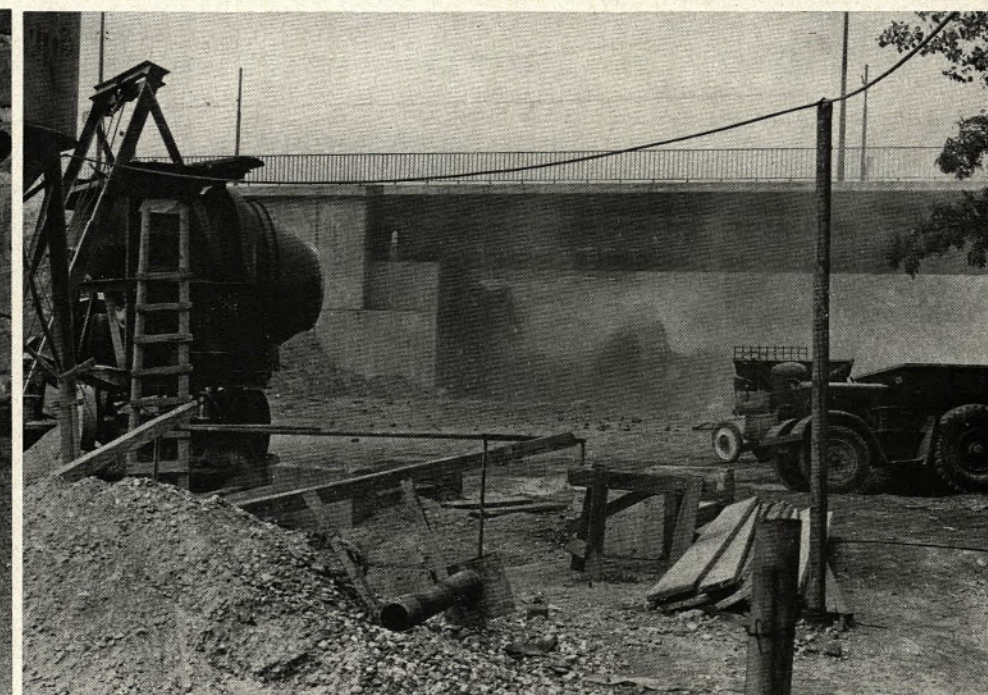
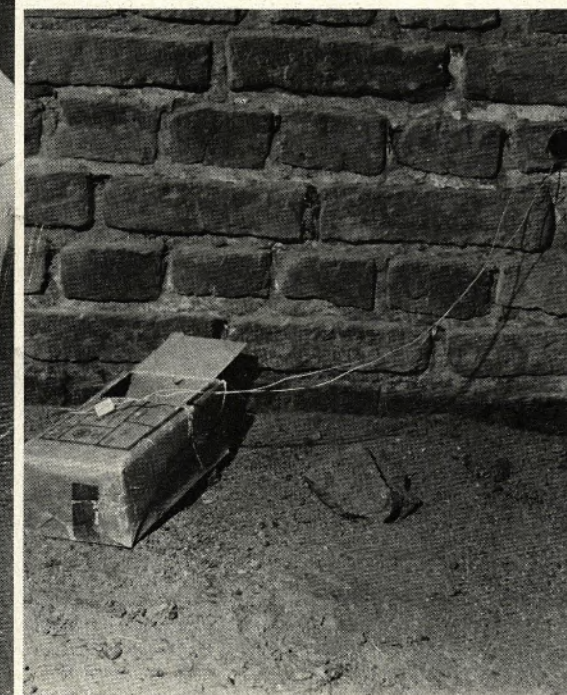
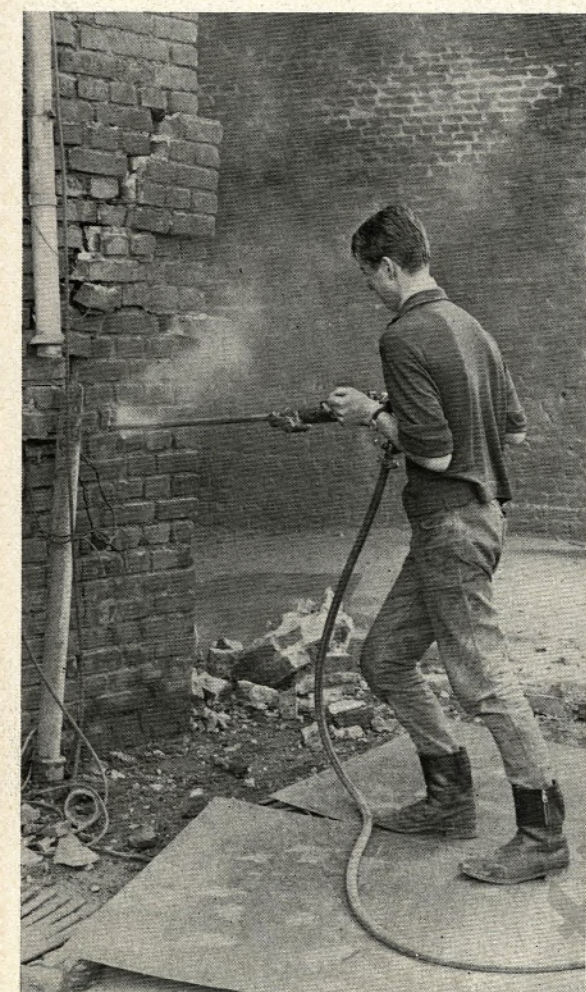




Thyssen-Brücke macht gute Fortschritte

Im Sommer nächsten Jahres soll einer der schlimmsten Verkehrs-Engpässe in Hamburg, die Thyssen-Brücke, durch die Fertigstellung der zweiten Fahrbahn endlich beseitigt sein. Unmittelbar nach Freigabe der östlichen Fahrbahn im Frühjahr wurde die andere Brückenhälfte in Angriff genommen. Diese Seite bereitete vor allem deshalb große Schwierigkeiten, weil hier an der nördlichen Auffahrt eine besondere Stützmauer errichtet und auch die alte Stützmauer an der Südseite auf eine große Strecke hin erneuert werden mußte. Hinzu kam, daß zunächst die Eisenkonstruktion von der alten Brücke abbrechen war, ohne daß dadurch der Fahrverkehr auf der neuen Brückenhälfte und vor allem der Eisenbahnbetrieb, der sich auf mehreren Gleisen Tag und Nacht unter dieser Brücke ab-

wickelt, sowie der innerbetriebliche Autoverkehr zum Tor 3 behindert werden durften. Zu den Vorbereitungen gehörte dann noch eine Beseitigung der alten Gemäuer unter der südlichen Auffahrt, in denen sich bis zur Errichtung der Neubauten der Versuchsanstalt einige ihrer Abteilungen provisorisch eingerichtet hatten. Diese Gewölbe wurden durch eine Sprengkolonne an einem Nachmittag im Verlauf weniger Stunden herausgesprengt, die Trümmer dann beseitigt. Seither rollt der innerbetriebliche Werksverkehr unter dem neuen Brückenbogen auf breiter Straße. Der Bau der Brückenpfeiler und Rampen ist inzwischen so weit fortgeschritten, daß Mitte Oktober mit der Montage der ersten Teile der Eisenkonstruktion begonnen werden konnte. Man darf deshalb erwarten, daß der vom Brückenbauamt der Stadt Duisburg gesetzte Termin zur Fertigstellung im Juni 1961 eingehalten werden kann. Unsere Bilder zeigen (links und unten) die Vorbereitungen zur Sprengung der alten Gewölbe, unten rechts während der Sprengungen. Bereits jetzt gibt die erste Hälfte des Bauabschnittes einen Eindruck von dem Zustand, der nach vollständiger Fertigstellung zu erwarten ist. Der Fahrverkehr im Werk wird sich dann nach Herrichtung der Straßen völlig reibungslos abwickeln können, während er früher durch die engen Tunnel (rechts Mitte) stark behindert war.





Mit acht Männern der ATH...

Hamborn 07 wurde zum ersten Mal
Westdeutscher Handball-Meister

Die siegreiche Hamborner Mannschaft stellte sich nach dem Spiel zur Aufnahme: Obere Reihe, zweiter von rechts: Handballobmann Lambert Lochen (ATH), links dahinter Kassierer Siegfried Feldmann (ATH), die Spieler Winfried Terjung, Walter Schädlich, Erwin Kohn (ATH), Manfred Meyer (ATH), Klaus Kisowetz (ATH), in Zivil Stammspieler Helmuth Hentschel (ATH; nicht eingesetzt), Geschäftsführer K. H. Lehmann. — Untere Reihe: Alfred Bauer, Karlheinz Brexel (ATH-Porenbetonbau), Karl Schenk, Klaus Schmitt, Horst Panknin (ATH-Lehrling) und Karl Wagner (ATH)

Mit dem Titel „Westdeutscher Handballmeister“ kehrte die gegen den deutschen Meister TuS Lintfort siegreiche Elf der Sportfreunde 07 im September aus Neunkirchen zurück. Nach glänzendem Spiel und mit 19:11 Toren gelang im dritten Anlauf dieser schöne Erfolg. Das war eine Meisterschaft, die den Hambornern im Kranze ihrer Siege noch fehlte. Daß sie im Kampf um die deutsche Meisterschaft dann in der Zwischenrunde von Göppingen mit 11:10 knapp und erst in den letzten 20 Sekunden des Spiels gestoppt wurden, war ausgesprochenes Pech.

Groß war die Freude bei Spielern und Anhängern, besonders aber auch bei den Männern der ATH; standen doch nicht weniger als acht junge Männer aus ihren Reihen in der Meister-Mannschaft. Auch Handballobmann Lambert Lochen (ATH-Porenbeton), der nimmermüde Betreuer der Mannschaft, sowie seine nicht minder rührigen Mitarbeiter, Geschäftsführer K. H. Lehmann und Kassierer Siegfried Feldmann (ATH-Betriebskrankenkasse), haben großen Anteil an Sieg und Meisterschaft.

Aber alle diese Leistungen treten etwas in den Schatten gegen den Einsatz des Spielführers



UNTEN LINKS: Der Vorsitzende des Westdeutschen Handballverbandes, Croonen, beglückwünscht den Spielführer Walter Schädlich und überreicht die Siegenadeln —

RECHTS: Glückwünsche durch den 1. Vorsitzenden von Hamborn 07, Landgerichtsdirektor Havers, und Handballobmann Lochen — OBEN: Kohn erzielt im Sprung ein Tor

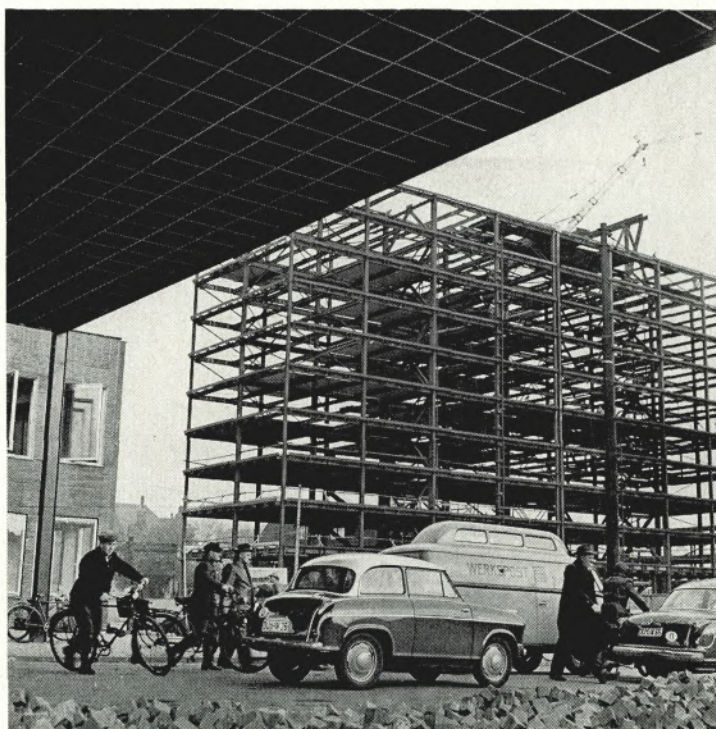


Walter Schädlich, der sich nach einjähriger Pause als 39jähriger wieder zur Verfügung stellte. Als Walter Schädlich vor zwei Jahren, nach dem Sieg von Hamborn 07 in der Handballmeisterschaft, jüngeren Kräften Platz machte, lief das Spiel der Hamborner nicht mehr so wie vorher. Es fehlte der Dirigent, der Ruhe in die Reihen der jungen Spieler brachte. Keiner der gewiß großen Talente wuchs in die nun einmal unentbehrliche Rolle eines Spielmachers hinein. Es war ein schwerer Entschluß für Walter Schädlich, wieder mitzumachen; aber sein Mut wurde belohnt. Unter seiner Führung steigerte sich die Elf der Hamborner von Spiel zu Spiel. In der Vorrunde gab die Mannschaft keinen Punkt ab, ein Sieg war klarer und überzeugender als der andere. So wurde TV Kärlich mit 21 : 7 abgefertigt, in Gummersbach der VfL zum ersten Male auf eigenem Feld mit 17 : 13 besiegt. Auch auf dem Turu-Platz in Düsseldorf mußte Solingen 98 mit 16 : 14 dran glauben; Eintracht Hagen wurde in Hamborn sogar mit 20 : 5 vollkommen ausgespielt. Mit dem Sieg von 15 : 11 in Dankersen gegen Grün-Weiß war der Weg ins westdeutsche Endspiel geschafft.

In der anderen Gruppe hatte sich der deutsche Meister TuS Lintfort durchgesetzt. Wie so oft bei Endspielen unter gleichwertigen Mannschaften, gewinnt diejenige mit der besseren Führung. Wie Walter Schädlich seine jungen Spieler geschickt einsetzte, zeigte eine Reihe ganz hervorragender Tore, wobei die sonst so starke Lintforter Verteidigung einfach ausgespielt oder überlaufen wurde. Am meisten profitierte Manfred Meyer (ATH-Betriebswirtschaft) davon, der mit zehn Toren „Schützenkönig“ des Tages wurde. Am Torsegen waren Klaus Kisowetz (ATH-Einkauf) mit drei, Winfried Terjung und Erwin Kohn (ATH-Kraftanlagen) mit je zwei Toren sowie Alfred Bauer und Walter Schädlich mit je einem Tor beteiligt. Bemerkenswert dabei Schädlichs Tor, der einmal die ganze Hintermannschaft der Lintforter narrete, selbst in schnellem Spurt bis zum Wurfbereich vordrang und unhaltbar für Nationaltorwart Janikula einsandte.

W. Schl.

Hamborns Anhänger jubeln in Lintfort nach einem Tor für ihre Mannschaft

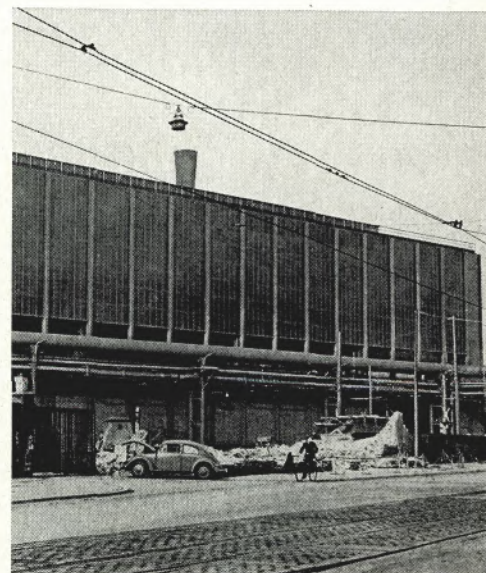


NEUES TOR 1

Seit Mitte Oktober ist das neue Tor 1, unmittelbar gegenüber dem mächtig gewachsenen Stahlskelett des Neubaus unserer Hauptverwaltung, in Betrieb genommen worden. Das alte Torhaus, durch das seit über einem halben Jahrhundert tagein, tagaus viele Tausende Mitarbeiter der ATH in ihre Betriebe gegangen sind, wurde inzwischen abgerissen.



Im neuen Torhaus 1 stehen dem Betriebsrat Büroräume und ein größeres Besprechungszimmer zur Verfügung. Ferner ist hier die Zentrale des Sanitätswesens der Hütte untergebracht sowie das Besuchswesen, der einen 200 Personen fassenden Vorführsaal besitzt. Über die Einrichtungen des neuen Torhauses wird die Werkzeitung noch ausführlicher berichten. Unsere Bilder geben (ganz oben) einen Blick durch das neue Tor 1 auf den Neubau der Hauptverwaltung, in der Mitte das alte Torhaus in den Tagen des Abbruchs, der inzwischen (unten) völlig durchgeführt ist.



Das erste Rennboot
trug den Namen

„August Thyssen“

35 Jahre Hamborner
Kanu-Vereinigung
am Alsumer Steig



Eingerahmt von hohen Bäumen und dichten Sträuchern liegt der Zelt- und Spielplatz der Hamborner Kanu-Vereinigung dicht am Ufer des Rheins unmittelbar an der Alsumer Fähre

Wer an einem sonnigen Tag dieses Sommers den Alsumer Steig zur Rheinfähre hinunterwanderte, hielt dicht vor dem breiten Strom unwillkürlich seine Schritte an. Ein kaum erwartetes Bild fesselte ihn an dem sonst von Industriewerken und Häfen beherrschten weiten Duisburger Rheinstrand. Da mußte man mitmachen, da zwischen dem Grün der hohen Laubbäume und dichten Sträucher: Wie große Blumentupfen leuchteten gelbe, grüne und rote Zelte über dem gepflegten Rasen einer großen Spiel- und Liegewiese. Faltboote wurden fertiggemacht zu einer Fahrt auf dem Rhein, aber auch auf der Luftmatratze im Schatten der Bäume ließ es sich zu diesen Stunden gut aushalten. Einige von den älteren Semestern tummelten sich eifrig beim Ballspiel (wohl wegen der „Linie“). In der leichten Brise vom Fluß her wehte die Fahne des Deutschen Kanuverbandes neben den Wimpeln des Vereins und der Deutschen Lebensrettungs-Gesellschaft.

Ein herrliches Fleckchen Erde zur Erholung und Ausspannung, wie es schöner kaum sein kann. Hier steht — als Abschluß der Spielwiese zum Alsumer Steig und dem zum Rheinstrand führenden Weg — das Bootshaus der vor 35 Jahren gegründeten Hamborner Kanu-Vereinigung 1925. Stolz sind die Mitglieder dieses Kanuvereins auf alles, was sie in den vergangenen Jahren hier aus eigener Kraft erbaut haben. Stolz sind sie es mit Recht: denn Kameradschaft und Gemeinschaftssinn schufen diese schöne Anlage am heimischen Strom.

Der Kanusport darf zu den jüngsten Sportarten gerechnet werden. Es ist kaum ein halbes Jahrhundert her, als er in einem schnellen Siegeslauf fast die ganze Welt eroberte. Denn Kanu ähnliche Boote gab es von der Frühzeit der Menschen an. Schon in der Stein- und Bronzezeit benutzte man den Einbaum, ausgebrannte oder ausgefalte Baumstämme. Die moderne Form des Plankenbaues dürfte aus Afrika stammen; denn einige Negerstämme bauten schon früh ihre Boote mit einem Kranz von Brettern und Rinde. Sie hatten wohl herausgefunden, daß es nicht zweckdienlich sei, in den von Krokodilen wimmelnden Gewässern die Beine vom

nur knapp ausgehöhlten Baumstamm ins Wasser hängen zu lassen.

Wohl in allen großen Stromgebieten der Welt und an den Küsten der Meere bauten die Eingeborenen Kleinboote, die den gegebenen Verhältnissen angepaßt waren. So die Eskimos im hohen Norden, die Bewohner der Südsee-Inseln und vor allem die Ureinwohner Nord- und Südamerikas. Daher der Name Kanu nach dem spanischen canoa. Die Spanier haben diese Bezeichnung von den Kariben übernommen, die ihre Einbäume canagua nannten, was wohl Rinden-kahn heißen soll.

Mit dem Bau von leichten zerlegbaren Booten haben sich die Menschen in allen Jahrhunderten befaßt. So wird schon in der altnordischen „Edda“ von einem zerlegbaren Wunderboot erzählt; aber es sollte noch Jahrhunderte dauern, bis dieser Traum — vor allem durch das zerlegbare sog. Faltboot — in Erfüllung ging. Erst im Jahre 1905 gelang es dem Münchener Studenten und späterem Architekten Alfred Heurich nach vielen Vorversuchen, in seinem „Delphin“ ein wirklich brauchbares Faltboot zu bauen. 1907 verkaufte er die Lizenz zur Herstellung des „Heurich-Bootes Delphin“ dem



UNTEN: Mit dem Mannschaftskanadier auf dem Rhein, mit der Kulisse des Hafens Schwelgern der ATH — LINKS: Stromschnellen gehören nicht zu den Vergnügen einer Wanderfahrt, aber schon an vielen Flüssen hat man für die Wasserwanderer gesorgt, wie hier an einer Schleuse der Fulda



Sportartikelhändler Johann Klepper, der die weltweite Bedeutung dieser Konstruktion erkannte. Mit vielen entscheidenden Verbesserungen, wie der bekannte Kanufahrer und Schriftsteller Herbert Rittlinger in seiner „Schule des Kanusportes“ erzählt, trat dieses Boot seinen Weg in die Länder der Erde an. Heute zählt der Kanusport schon lange zu den olympischen Wettkämpfen.

Viel zur Verbreitung dieser neuen Wassersportart trug der nicht minder bekannte Skiläufer, Bergsteiger und Sportschriftsteller C. J. Luther bei, der 1907 bei der Bearbeitung eines illustrierten Aufsatzes von A. Heurich seine Liebe zum Wasserwandern im Faltboot entdeckte. So wurden diese drei Männer, Heurich, Klepper und „Cil“ (wie seine Freunde Luther nannten), die Pioniere einer über die ganze Welt verbreiteten Sportbewegung; denn ohne das Faltboot wäre der Kanusport niemals das geworden, was er heute ist.

Die ersten Anfänge des Kanusportes in Deutschland gehen bis in die 80er und 90er Jahre des 19. Jahrhunderts zurück. Von den ersten Versuchen und internen Regatten mit festen Booten auf der Alster in Hamburg, den mitteldeutschen Flüssen sowie auf dem Rhein, der Mosel, dem Main und den mecklenburgischen Seen berichtet der Chronist Erich Arndt. Aber erst im Herbst 1913 schlossen sich die wenigen Kanuvereine zum „Deutschen Kanuverband“ zusammen. Außer einigen kleinen Regatten während des Ersten Weltkrieges kam der neue Verband kaum zur Geltung. Die große Entwicklung setzte erst nach dem Verbandstag 1919 in Leipzig ein, mit der auch die erste Meisterschaftsregatta verbunden war. Überall entstanden neue Kanuvereine. Der größte Teil der Gründungen im Westen liegt in den 20er Jahren, so auch in Hamborn, wo die Hamborner Kanu-Vereinigung am 17. November 1925 ins Leben gerufen wurde.

Es war ein weiter Weg von der Wellblechbaracke von 4 × 7 Meter Größe bis zum heutigen Bootshaus mit seinen schönen Räumen und rund 120 Bootsliegeplätzen. Alle nieder-rheinischen Gewässer wurden in den ersten Jahren befahren und erforscht. Dann kam auch der Rennsport zu seinem Recht. Junge Männer der ATH und der Hamborner Zechen wollten sich sportlich betätigen. Das erste Rennboot wurde auf den Namen „August Thyssen“ getauft. Weitere Boote kamen hinzu.

Bald war es zu eng im kleinen „Blechhaus“. Ein neues, schöneres und größeres Bootshaus war das Ziel der jungen Mannschaft. Die ATH stellte von ihrem Gelände am Rhein zunächst 90 Ruten zur Verfügung, und dann ging es an die Arbeit. Bei den mächtigen Erdbewegungen und später beim Bau des Bootshauses wurden viele Schweißtropfen vergossen. Jung und alt stellte sich zur Verfügung und manches handwerkliche Talent bei den über 10 000 eigenen Arbeitsstunden entdeckt. Dazu kamen noch die finanziellen Opfer.

Es dauerte einige Zeit bis alles geschafft war. Dann kam der große Tag. Am 31. Mai 1929 konnte das Gemeinschaftswerk unter wehenden Fahnen seiner Bestimmung übergeben werden. Das Gelände war durch weiteres Entgegenkommen der ATH auf 4100 qm angewachsen. Bäume



Nun kann es im Sonnenschein eines leuchtenden Sommertages losgehen. Friedhelm Schmidt (Graphische Anstalt der ATH) trägt mit einem Kameraden den Zweier zu Wasser. Im Hintergrund das schöne Bootshaus der Hamborner Kanu-Vereinigung am Rhein in der Nähe der Alsumer Fähre

und Sträucher zeigten in diesen Frühlingstagen ihr erstes frisches Grün, und was durch gute Pflege zu schaffen ist, zeigt die heute vorbildliche Anlage.

Große sportliche Erfolge stehen auf dem Weg der Hamborner Kanu-Vereinigung. Es ist unmöglich in diesen wenigen Zeilen, dieser Fülle von Siegen gerecht zu werden. Nur E. Ellgring sei hier erwähnt, der den Ruhm der Hamborner weit über die Grenzen seiner Stadt hinaustrug. Er wurde in die deutsche Ländermannschaft eingereiht und zählte mit Noller, Böhle und Feldmann im Vierer zu den schnellsten Kanufahrern Europas. An den 33 Siegen, 16 zweiten und 13 dritten Plätzen im Jahre 1939 war er maßgeblich beteiligt. Dann unterbrach der Krieg diese Siegesserie; nur E. Ellgring wurde noch einmal „Deutscher Meister“.

Viel schlimmer aber als die Einstellung der sportlichen Tätigkeit traf die Hamborner die vollständige Zerstörung ihres prächtigen Bootshauses. Wie eine Mondlandschaft sah 1945 die einst so schöne Anlage aus. Etwas wehmütig, aber mit viel Mut machte sich das Häuflein der zurückgekehrten Getreuen an die Arbeit. Über viele Stationen und nach manchen Geldsorgen konnten bis zum 25jährigen Bestehen fast alle Baupläne verwirklicht werden. Heute steht das neue Bootshaus mit seinen Anlagen schöner da denn je.

Sportlich gelang es dagegen nicht, die Höhe der Vorkriegszeit zu erreichen; denn der immer

stärker gewordene Schiffsverkehr auf dem Rhein läßt kein geregeltes Training zu. Um so mehr kam der Wandersport zu seinem Recht, der ja der Ursprung des Kanusportes ist. Viele gemeinsame Fahrten gab es auf fast allen Flüssen und Seen des Bundesgebietes. Auch ins Ausland nach Österreich, in die Schweiz, nach Frankreich, Schweden und Holland trugen die Boote begeisterte Hamborner Wasserwanderer. 45 000 gefahrene Kilometer weist das Fahrtenbuch eines einzigen Jahres nach. Da gibt es auch an den langen Winterabenden im Bootshaus keine Langeweile, wenn von den schönen Fahrten des Sommers erzählt wird, von den zünftigen Abenden am Wasser mit der Hamborner Spezialität „Hammelkeule am Spieß“, wenn in vielen gelungenen und lustigen Farbaufnahmen sowie Kurzfilmen das Ergebnis der Fahrten auf der Leinwand noch einmal lebendig wird. Wandersport soll weiter an erster Stelle stehen, dazu wird aber auch der Leistungssport besonders für die jüngeren Gruppen nach Kräften gefördert.

Sportliche Gemeinschaft und kameradschaftliche Geselligkeit standen in all den Jahren bei der Hamborner Kanu-Vereinigung 1925 an erster Stelle. Sie weiter zu pflegen ist eine Herzensangelegenheit des jetzigen Vorsitzenden Paul Theberath, der in der sportlichen Betreuung der vergangenen Jahre große Verdienste hatte.

W. Schl.

Ein idyllischer Platz für eine kleine Ruhepause während einer Wanderfahrt auf der Werra — Nach großer Fahrt auf der Fulda (rechtes Bild) am abendlichen Lagerfeuer.

Es gibt die bei allen Hamborner Kanuten beliebte Spezialität „Hammelkeule am Spieß“; alle freuen sich sicherlich bereits auf das Essen



Als erster am Unfallort

Sie sitzen am Steuer Ihres Wagens. Plötzlich fährt der Wagen vor Ihnen zu schnell in die Kurve und gerät ins Schleudern. Reifen quietschen. Dann ein Geräusch, das Ihnen durch Mark und Bein dringt: der Wagen prallt gegen eine niedere Mauer und überschlägt sich. Totenstille. Sie sind, wie die Polizei es ausdrückt, „der erste am Unfallort“. Was tun Sie jetzt?

- Parken Sie Ihren eigenen Wagen sicherheitshalber in ausreichender Entfernung von der Unfallstelle, und dann überlegen Sie einen Augenblick: Wie sieht es an der Unfallstelle aus? Was kann noch passieren? Es ist oft viel wichtiger, die Unfallstelle abzusichern, als sofort zu den Verletzten zu stürzen.
- Halten Sie die ersten Autos an, winken Sie sie an den Straßenrand und bitten Sie die Fahrer, zurückzulaufen und die nachfolgenden Wagen zu warnen. Bei einer Straße mit Gegenverkehr schicken Sie in beiden Richtungen Leute los — aber nicht 15 oder 30 Meter weit, sondern 150 oder 300, damit sie noch etwas ausrichten können.
- Schalten Sie, sobald Sie am Unglücks- wagen sind, die Zündung ab, um einen Brand zu verhüten.
- Sind die Insassen wirklich verletzt, so lassen Sie sie im Wagen, bis geschulte Helfer zur Stelle sind. Zerren Sie nicht an ihnen herum, sondern lassen Sie sie ganz in Ruhe! Liegen sie auf der Straße, so lassen Sie sie dort und sorgen dafür, daß sie nicht überfahren werden. Zwei Ärzte sagten uns: „Wir sehen oft Menschen sterben, die zu retten gewesen wären, wenn freiwillige Helfer sie nicht aus ihrer Lage gebracht hätten.“
- Halten Sie vorbeikommende Autos aus beiden Richtungen an und bitten Sie die Fahrer, das nächste Telefon ausfindig zu machen und die Polizei zu benachrichtigen. Es empfiehlt sich, in jeder Richtung vier oder fünf Autos loszuschicken. „Wenn nur ein Fahrer beauftragt wird, kann es passieren, daß er aufgibt, wenn er nicht bald ein Telefon findet“, sagt die Polizei.
- Halten Sie die Verletzten mit Mänteln oder Decken warm. Lockern Sie Kragen, Krawatte und Gürtel, um den Verletzten das Atmen zu erleichtern — aber ohne zu zerren oder ihre Lage zu verändern.
- Falten Sie — um starke Blutungen zu stillen — das sauberste Tuch, das sich auf- treiben läßt, zu einem Päckchen zusammen und drücken es auf die Wunde. Handelt es sich um eine Kopfwunde, so legen Sie das Tuch nur ohne Druck leicht auf; der Schädel könnte gebrochen sein.
- Beauftragen Sie jemanden, Bretter zu besorgen, auf denen geschulte Helfer die Verunglückten flach lagern und fortbewe- gen können, falls kein Krankenwagen kommt. Müssen die Verletzten schnell ab- transportiert werden, so sehen Sie sich nach einem Lastwagen um, in dem sie flach liegen können.
- Schließlich: Sprechen Sie mit den Ver- unglückten. Sagen Sie ihnen, daß Hilfe un- terwegs ist. Aber machen Sie keine An- deutung, daß jemand anders tot oder schwer verletzt sei. „Wir halten sie sogar die Hand“, sagt ein im Unfalldienst tätiger Helfer, „ein fester Händedruck scheint ihnen Mut zu machen.“

Aus „Das Beste aus Reader's Digest“

Wichtige neue Vorschriften im Straßenverkehr

Anfang Juli 1960 hat der Bundesminister für Verkehr eine Verordnung zur Änderung der Vorschriften des Straßenverkehrsrechts erlassen, die für jeden Verkehrsteilnehmer — sei er nun ein Moped-, Motor- rad- oder Autofahrer — einschneidende Änderun- gen mit sich bringt. Die Änderungen des Straßen- verkehrsrechts sind so vielfältig, daß in dem hier zur Verfügung stehenden Raum nur diejenigen Vor- schriften von allgemeinem Interesse erwähnt wer- den können, deren Beachtung besonders wichtig erscheint.

Führerschein für Mopedfahrer

Die Zeit, in der man sich, ohne im Besitz eines Führ- scheines zu sein, auf sein Moped schwingen konnte, ist vorbei. Ab 1. April 1961 müssen grundsätzlich alle Mo- pedfahrer im Besitz eines Führscheines der neu ein- geführten Klasse 5 sein. Die Erteilung dieser Fahr- erlaubnis ist von einer erfolgreich bestandenen Prü- fung abhängig, in der der Bewerber die Kenntnis der wichtigsten Bestimmungen des Straßenverkehrsrechts nachweisen muß. Da es bei der Unzahl der Mopedfahrer für die Behör- den unmöglich ist, nach bestandener Prüfung die Führ- scheine sofort auszuhändigen, besteht eine vorläu- fige Sonderregelung: Wenn ein Mopedfahrer der für seinen Wohnort zustän- digen Straßenverkehrsbehörde durch eine Prüfung nach- gewiesen hat, daß er ausreichende Kenntnisse in den geltenden Verkehrsvorschriften besitzt, kann er bei dieser Behörde bis zum 1. Januar 1963 die Ausfertigung eines Führscheines mit der Wirkung beantragen, daß mit dem Eingang des Antrages bei der Straßenverkehrs- behörde der Führerschein der Klasse 5 als erteilt gilt. Der Mopedfahrer braucht also vorerst nicht wie die Motorradfahrer oder die Führer von Personen- oder Lastwagen im Besitz der erteilten Fahrerlaubnis zu sein. Damit der Mopedfahrer jedoch den Polizeibehörden nachweisen kann, daß eine Führschein-Erlaubnis für ein Moped erteilt worden ist, muß er stets die Bestätig- ung des Straßenverkehrsamtes über die Einreichung des Antrages auf Ausfertigung des Führscheines der Klasse 5 mit sich führen. Wenn auch dieses Verfahren zur Erlangung eines Mo- ped-Führscheines verhältnismäßig einfach ist, so be- deutet das jedoch noch nicht, daß die Straßenverkehrs- behörde in allen Fällen einen Führschein erteilen mußte. Hat die Straßenverkehrsbehörde auf Grund der Angaben des Antragstellers den Eindruck gewonnen, daß ein Führschein nicht erteilt werden sollte, so kann sie sich einmal über das frühere Verkehrsverhal- ten des Antragstellers bei dem Kraftfahrtbundesamt (Verkehrssünderkartei) erkundigen. Weiterhin kann die Straßenverkehrsbehörde die körperliche Tauglichkeit für das Führen eines Mopeds oder sonstigen Kraftfahr- zeuges durch ein ärztliches Gutachten feststellen las- sen und von diesen Auskünften ihre Entscheidung über den Antrag des Führschein-Bewerbers abhängig machen. Führerschein erst ab 16 Jahre Unabhängig davon müssen natürlich die Altersvoraus- setzungen gegeben sein. Jugendlichen unter 16 Jahren darf kein Führerschein für ein Moped oder Kleinkraft- rad erteilt werden. Eine Erlaubnis zum Führen eines Mo- torrades oder eines Personenwagens darf der Jugend- liche erst dann erhalten, wenn er 18 Jahre alt ist. Zur Führung eines Lastkraftwagens ist er sogar erst dann befugt, wenn er sein 21. Lebensjahr vollendet hat. Damit sind auch die Voraussetzungen, an die der Er-werb einer Fahrerlaubnis geknüpft ist, im Interesse der Verkehrssicherheit erweitert worden. Laufende Überprüfungen vorgeschrieben Aus dem gleichen Grund sind die Vorschriften geschaf- fen worden, durch die jeder Halter eines Kraftfahrzeu-

ges verpflichtet wird, sein Fahrzeug zu einer Überprü- fung seiner Beschaffenheit einem Prüfer für den Kraft- fahrzeugverkehr vorzuführen. Stellt sich bei der Unter- suchung heraus, daß das Kraftfahrzeug den in der Stra- ßenverkehrs-Zulassungsordnung niedergelegten Anfor- derungen an die Verkehrs- und Betriebssicherheit nicht genügt, so wird es unter Benachrichtigung der Kraft- fahrzeug-Zulassungsstelle aus dem Verkehr gezogen, bis die beanstandeten Mängel abgestellt worden sind. Diese sogenannten Hauptuntersuchungen sind z. B. bei Personenkraftwagen, Kombikraftwagen, Kraftträdern und ähnlichen Fahrzeugen in Zeitabständen von mindestens zwei Jahren vorzunehmen. Wenn der Halter eines der obengenannten Fahrzeuge jedoch mindestens alle Jahre in amtlich anerkannten Werkstätten an seinem Fahrzeug eine Untersuchung aller für die Verkehrs- sicherheit wichtigen Teile und Einrichtungen vornehmen und festgestellte Mängel beseitigen läßt, besteht die amtliche Untersuchungspflicht nur in vierjährigen Ab- ständen. Übergangsfrist für Untersuchungen Damit sich sowohl die Halter der Fahrzeuge als auch die Verwaltungsbehörden auf die Untersuchungen ein- stellen können, hat der Gesetzgeber eine Übergangs- regelung geschaffen, die von besonderem Interesse für diejenigen ist, die bereits im jetzigen Zeitpunkt Halter eines Kraftfahrzeuges sind. Hat das Fahrzeug ein polizeiliches Kennzeichen, so wird die erstmalige Vorführungsfrist durch die Zulassungsstelle bestimmt, bei der das Kraftfahrzeug zugelassen worden ist. Die Anordnung der Vorführung hat in jedem Falle späte- stens bis zum 31. Dezember 1962 zu erfolgen. Bei Mopeds und anderen Fahrzeugen, die kein eigenes polizeiliches Kennzeichen haben, obliegt die Vorfüh- rungsfrist dem Halter allein, ohne daß es hierzu einer besonderen Aufforderung einer Behörde bedarf. Derartige Fahrzeuge, die vor dem Jahre 1954 erstmals in den Verkehr gekommen sind, müssen im Jahre 1962, diejenigen, die in den Jahren 1954 bis 1957 (einschließ- lich) erstmals im Straßenverkehr benutzt worden sind, müssen im Jahre 1963 und Fahrzeuge, die in den Jahren 1958 bis 1960 zum ersten Mal benutzt worden sind, im Jahre 1964 zu einer Untersuchung ihrer Verkehrssicher- heit vorgeführt werden. Blinkleuchten für Kraftträder und Kraftwagen Bei diesen Untersuchungen wird sicherlich auch beson- derer Wert darauf gelegt werden, daß die Fahrtrich- tungsanzeiger den neuen gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Durch die Verordnung zur Änderung des Straßenverkehrsrechts sind zum Beispiel die Halter von Kraftträdern verpflichtet worden, an der Vorder- seite und an der Rückseite sowie den Längsseiten ihrer Fahrzeuge Blinkleuchten paarweise anzubringen. Diese Regelung gilt zwar vorerst nur für die neuen Kraftträder, die nach dem 1. Januar 1962 in den Verkehr gebracht werden. Jedoch besteht die Wahrscheinlichkeit, daß die obengenannten Bestimmungen auch in naher Zu- kunft auf die bereits heute im Verkehr befindlichen Kraftträder ausgedehnt werden. Auch an den anderen im Verkehr befindlichen Kraft- fahrzeugen — wie zum Beispiel Personenkraftwagen und Lastwagen — werden bis spätestens zum 1. Januar 1963 einige Änderungen an den Fahrtrichtungsanzeigern vorgenommen werden müssen. Diese Fahrzeuge müs- sen nämlich bis zu dem genannten Zeitpunkt zumindest an der Rückseite mit roten Blinkleuchten ausgestattet sein, während an der Vorder- oder Längsseite ein Paar gelbleuchtende Blinklichter oder Winker für gelbes Blinklicht bis zum 1. Juli 1963 angebracht sein müssen. Reifen und Sicherheitsschloß Bei den Untersuchungen der Verkehrstüchtigkeit der Fahrzeuge dürfte weiterhin die Bereifung auf ein grif- figes Profil hin nachgeprüft werden. Nach den neuen Bestimmungen ist jeder Führer eines Kraftfahrzeuges verpflichtet, nur solche Reifen im Verkehr zu verwen- den, deren Profillinien oder Einschnitte an jeder Stelle der Lauffläche mindestens 1 Millimeter tief sind. Von Wichtigkeit für den Halter eines Kraftfahrzeuges ist auch die Vorschrift, nach der Personenwagen, Kombikraftwagen und Kraftträder eine hinreichend wir- kende Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Be- nutzung der Fahrzeuge haben müssen. Da das Abschie- ßen der Türen und das Abziehen des Zündschlüssels vom Gesetz nicht als ausreichende Sicherung angese- hen werden, muß an den im Verkehr befindlichen Fahr- zeugen bis spätestens zum 1. Juli 1962 ein Lenkradschloß oder eine ähnliche Sicherung angebracht werden. Besonders für Moped- und Motorradfahrer, aber auch für Autofahrer ist es bedeutsam zu wissen, daß die Polizei und die Zulassungsbehörde durch die neuen gesetzlichen Bestimmungen ermächtigt werden, jeder- zeit die Geräuschkentwicklung eines Fahrzeuges nachzu- messen. Einem solchen Verlangen ist der Führer eines jeden Kraftfahrzeuges verpflichtet nachzukommen, selbst dann, wenn er einen Umweg bis zu 6 Kilometer machen muß, damit die Geräuschkentwicklung gemessen werden kann. Zum Schluß darf noch vermerkt werden, daß sich unser „Verkehrsschilderwald“ wieder um einige Zeichen ver- mehrt hat. Die neuen Verkehrszeichen betreffen insbe- sondere die Vorfahrtsregelungen bei Straßeneng- pässen. (Sie dürften aber im übrigen Kraftfahrern, die gelegentlich ins Ausland fahren, zum größten Teil schon bekannt sein.) Dr. Jochem Stempel, Rechtsabteilung

Der Winter bringt große Gefahren

Die Übergangszeit vom Sommer zur Winter- saison mit regennassen, oft durch Blätterfall oder landwirtschaftliche Fahrzeuge verschmutzten Straßen ist die gefährlichste Zeit für den Auto- fahrer. Wenn der Frost einsetzt, bildet sich Glatteis oft nur streckenweise auf sonst eisfreien Straßen: Brücken, Unterführungen, Straßen zwischen Bö- schungen, Wald- und Flußtalstrecken vereisen schneller und tauen langsamer auf; sie sind da- her mit äußerster Vorsicht zu befahren. Das „Glatteis“-Schild warnt vor glatteis anfälligen Straßenlücken; es kennzeichnet nicht den augen- blicklichen Zustand. Beschlagene und vereiste Fahrzeugscheiben rei- nigt der auf gute Sicht bedachte Fahrer, bevor er startet und auch unterwegs. Über Nacht im Freien abgestellte Fahrzeuge behalten bei Frostwetter klare Scheiben, wenn sie mit Papier abgedeckt werden. Bei Fahrten in Gebiete, in denen Schnee und Matsch häufig auftreten, empfehlen sich M+S- Reifen. Lastkraftwagen führen im Winter Schnee- ketten mit.

Die Krankenkasse - so alt wie die Hütte

Eine Selbsthilfe-Einrichtung aus der Not geboren zum Wohle aller
Aus der Geschichte der Krankenversicherung

Die Betriebskrankenkasse der ATH kann in diesem Jahr auf ein 68jähriges Bestehen zurückblicken. Sie ist damit so alt wie das Werk selbst. 1892, kurz nach Gründung des Stahlwerks, errichtete die „Gewerkschaft Deutscher Kaiser“ in Hamborn als Vorgängerin der heutigen August Thyssen-Hütte AG, wie es in § 1 des damaligen Krankenkassen-„Statuts“ heißt, „für die in ihren Fabriken beschäftigten Personen, nachdem dieselben durch Vertreter gehört worden sind, eine Krankenkasse, welche den Namen ‚Fabrik-Krankenkasse der Gewerkschaft Deutscher Kaiser‘ führt und ihren Sitz in Bruchhausen (Rhein) hat.“ Damit begann eine Selbsthilfe-Einrichtung ihre Arbeit auf der Hütte, in der seither Werk und Belegschaft zusammenwirken, um jedem Mitarbeiter im Falle der Krankheit zu helfen. Der Geschäftsführer der Betriebskrankenkasse unserer Hütte, Hans Feldmann, berichtet in unserem heutigen Beitrag über die Geschichte der sozialen Krankenversicherung in Deutschland, die sich seit vielen Jahrzehnten vorbildlich bemüht, Krankheit und echte Not aller Menschen zu lindern.

Not und Elend, Krankheit und Seuchen, Arbeits- und Erwerbsunfähigkeit, Alter und Siechtum, Geburt und Tod waren zu allen Zeiten Wechselfälle des Lebens, mit denen der Mensch auf seine Art fertig werden mußte. Nur das „wie“ war im Laufe der Geschichte unseres Volkes verschieden. War die Triebfeder zur Hilfe, Vorsorge und Fürsorge für die in Not geratenen Menschen in früheren Jahrhunderten in erster Linie der Familienverband und das humanitäre Empfinden später auf christlich gebotene Ethik gestützt, so verstärkte sich mit der Entstehung des Individualismus das Bestreben zur Sicherung der Persönlichkeit gegen die Wechselfälle in der Lebenshaltung und auf dem Gebiete der Gesundheit.

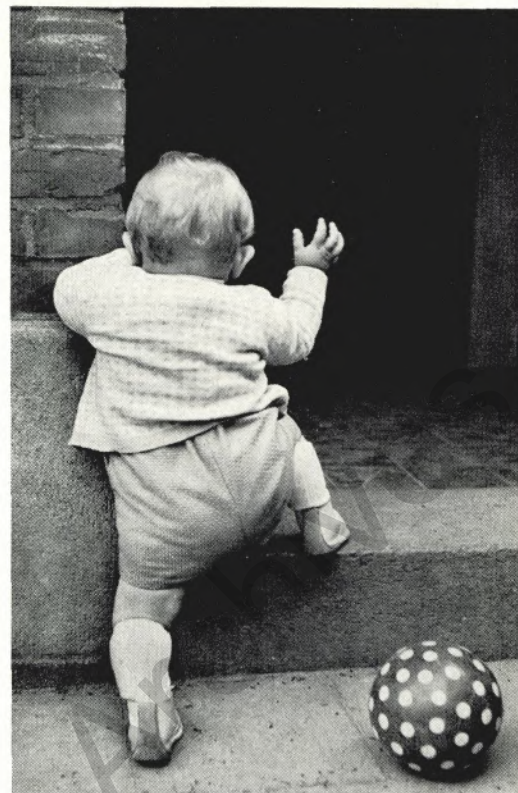
Zu den bekannten Begriffen Fürsorge, Vorsorge und Versorgung kam ein neuer Begriff „Selbsthilfe“ hinzu. Gar bald erkannte jedoch der Mensch, daß jede Selbsthilfe dort versagen mußte, wo das Schicksal hart zuschlug; so entstand die Selbsthilfe auf genossenschaftlicher Grundlage. Indem alle gemeinsam zu gemeinschaftlichem Eigen beitrugen, empfingen sie in Zeiten der Not aus diesem gemeinschaftlichen Eigen und aßen in guten wie schlechten Zeiten eigen Brot.

Versichern heißt vorsorgen

Der Begriff „Versicherung“, wie wir ihn heute verwenden, ist jedoch noch nicht so alt wie es im allgemeinen angenommen wird. Erst in der Mitte des 17. Jahrhunderts faßte der Versicherungsgedanke zunächst in Holland und England Fuß. Versichern heißt „sich sichern“, und da man für das „sich sichern“ einen „Beitrag“ zahlen muß, hat man einen Rechtsanspruch auf die Leistung der „Versicherung“, wenn der „Versicherungsfall“ eingetreten ist.

Das alles kennen wir zur Genüge: Wir versichern unser Leben, weil wir unsere Angehörigen im Falle unseres frühen Ablebens vor Not und Elend bewahren möchten. Wir versichern Haus und Inventar vor Feuer-, Wasser- und Sturmschäden, weil wir nicht mittellos dastehen möchten, wenn das Schicksal es schlecht mit uns meint. Wir versichern unser Kraftfahrzeug, um andere und uns selbst vor Schaden zu bewahren.

Immer treiben wir echte Vorsorge, wenn wir uns versichern. Wir lehnen die Fürsorge in aller Regel ab, weil sie gar oft einen häßlichen Beigeschmack hat. Wer kennt nicht den Ausspruch: „Wes' Brot ich eß, des' Lied ich sing.“



Auch ihm hilft die Betriebskrankenkasse

Wenn wir von diesen Gedankengängen ausgehen, werden wir die Geschichte unserer Krankenversicherung begreifen. Wir werden erkennen, wie sie sich entwickelt und geformt hat, wie sie gewachsen und entstanden ist. Wir werden aber auch begreifen lernen, welch kostbares Erbe wir erhalten haben und wie wir es hüten und verwalten sollen.

Kein geringerer als der bekannte Historiker Heinrich von Treitschke sagte einmal: „Wer nicht aus der Geschichte lernt, wird aus der Geschichte vergehen.“ Was aber lehrt uns die Geschichte?

Von den alten Germanen wissen wir, daß sie Bauern waren. Sie schlossen sich zu blutsmäßig verbundenen Sippen zusammen und bildeten Arbeits-, Wirtschafts- und Schicksalsgemeinschaften. Die soziale Stellung zwischen Knecht und Herr war längst nicht so kraß abgestuft wie bei den Ägyptern, Griechen und Römern; deshalb wurden auch die Wechselfälle des Lebens nicht so hart empfunden.

Das römische Recht setzte sich im germanischen Raum unter Karl dem Großen (768—814) mehr und mehr durch. Die Stellung der Stammesfürsten wurde angehoben, Ober- und Unterschichten entstanden in der Bevölkerung nach südlichem Vorbild. Damit verbunden war die Notwendigkeit einer öffentlichen Armenpflege. Städte wurden gegründet, ein Strukturwandel in der Bevölkerung war die Folge.

Hilfe für Arme, Kranke und Invaliden

Nachdem die Menschen mehr und mehr die Beziehung zur eigenen Scholle verloren, nachdem sie selbst dafür gesorgt hatten, daß es Arme und Reiche gab, mußten sie auch Mittel und Wege finden, der Not zu begegnen, mit welcher der einzelne, sofern er zu den Armen gehörte, selbst nicht fertig wurde.

Das Urchristentum gab die Impulse. Spitäler und Speisehäuser, Waisen- und Wöchnerinnenheime wurden gegründet, in denen Arme, Kranke, Invaliden und Wöchnerinnen Aufnahme fanden. Im Laufe der Geschichte traten die verschiedensten Institutionen als Träger dieser Armenfürsorge auf. Klöster und Ritterorden, Städte und Zünfte, Innungen, Gilden und Gesellenbruderschaften, wetteiferten miteinander und schufen Einmaliges, bis ihr Verfall auch den Verfall ihrer Werke nach sich zog. Das patriarchalische Arbeitsverhältnis, das zwischen Meister und Geselle, Bauer und Knecht bestand, ließ aber letzten Endes doch alle Wechselfälle des Lebens überwinden.

Ganz anders wurde es, als die Maschine ihren Siegeszug antrat. Infolge der industriellen Entwicklung bildete sich das Großkapital, das sich bald als Machtfaktor durchsetzte. Die Industrie brachte große Teile des Handwerks zum Erlie-

Frohe Stunden für die Familien der Klinkersiedlung

Die Klinkersiedlung in Walsum, eines der schönsten und seit Monaten abgeschlossenen Bauprojekte der ATH, war am Abend des 24. September für einige Stunden fast verwaist. Denn an diesem Abend hielt diese Wohn-gemeinschaft ihr erstes Gemeinschaftsfest im „Römerhof“ ab. Die Zuversicht, daß es wirklich frohe Stunden werden sollten, konnte man allen im Saal von den Gesichtern ablesen. Der 1. Vorsitzende dieser Gemeinschaft, Gründler, drückte in seinen Begrüßungsworten seine Freude darüber aus, daß so viele der Einladung gefolgt waren. Dieses erste, seit langem geplante Fest der Klinkersiedlung, so sagte Gründler, möge nicht nur allen für ein paar Stunden die Sorgen des Alltags vergessen lassen, sondern werde sicher auch die nachbarlichen Beziehungen noch mehr beleben.

Im Auftrage des Vorstandes der ATH überbrachte Prokurist Dr. Isselhorst beste Wünsche für diesen Abend. Die Grüße von Arbeitsdirektor Meyer und Dr. Distler von der Rheinischen Wohnstätten AG, die beide am Erscheinen verhindert waren, wurden mit viel Applaus bedacht. Dr. Isselhorst unterstrich, daß dank der harmonischen Zusammenarbeit der Rheinischen Wohnstätten mit der ATH die Siedlung entstand, in der 130 Familien eine neue Wohnstätte fanden. „Was lange währt, wird endlich gut“, meinte Dr. Isselhorst in diesem Zusammenhang.



Die eigentlichen Garanten für frohe Stunden waren im Grunde alte Bekannte, die schon bei vielen betrieblichen Festen ihre Visitenkarte abgeben und ihr ganz großartiges Können beweisen konnten. Der musikalische Teil lag bei Josef Bujok und seinen schwungvollen Männern in besten Händen. Was den Gesang anbetraf, so hatte man in dem Baß-Bariton Reuter (Betriebskrankenkasse) einen vorzüglichen Interpreten, dessen Darbietungen großen Widerhall fanden. Für die nötige Bewegung des Zwerchfelles aber sorgte Belegschaftsmitglied Heinz Stock von der Betriebswirtschaft unserer Hütte. Sein Witz und Humor zündeten bei jeder Darbietung und erzeugten wahre Lachsalven. Ob beim Walzer, Tango oder einer Rumba — man schwenkte noch lange das Tanzbein.

gen; Arbeitskräfte lagen brach und boten sich zu jedem Preis an. Die Ausbreitung dieser Notlage erzeugte Mißstimmung, Verärgerung, ja sogar Haß und Wut gegen die Unternehmer. Wir erinnern nur an den Aufstand der Weber aus dem Jahre 1840.

Genossenschaftliche Selbsthilfe

In diesen Zeiten, in denen der einzelne weitgehend sich selbst überlassen war und aus seinem Arbeitslohn neben den Lebenshaltungskosten auch die Arzt- und Arzneikosten zu bestreiten hatte, in denen im Erkrankungsfall Frau und Kinder für den Lebensunterhalt mit sorgen mußten, entsannen sich viele gewerbliche Arbeiter der genossenschaftlichen Selbsthilfe-Einrichtungen, wie sie bei den Bergleuten seit 1300 bekannt waren. In der Kuttenger Bergordnung war nämlich die Verpflichtung zur Einrichtung des Büchsenpfennigs festgelegt; je Löhnung zahlten Arbeitgeber (Gewerken) und Arbeitnehmer (Knappe) 1 Pfennig in eine Büchse. Leistungen bei Krankheit, Unfall und Tod waren in Statuten verankert.

So entsanden in den Fabriken ähnliche genossenschaftliche Selbsthilfe-Einrichtungen, die als Vorläufer der späteren Fabrikkrankenkassen gelten. Es gab auch damals schon einsichtige Arbeitgeber, die ihrerseits diese Dinge von sich aus unterstützten und förderten.

In den Jahren zwischen 1845 (Preußische Gewerbeordnung) und 1881 regelten Landesgesetze und Verordnungen die Gründung der Hilfskassen und Fabrikkrankenkassen und Ersatzkassen.

Die große Reform von 1883

Eine große, echte Reform, ausgelöst durch die Erstarkung der Arbeiterklasse, ging jedoch von der Reichsregierung unter Bismarcks Initiative aus. Er veranlaßte den damaligen Kaiser Wilhelm I. zu den später berühmt gewordenen „Kaiserlichen Botschaften“ an den Deutschen Reichstag. In der Thronrede vom 17. November 1881 wies der Kaiser darauf hin, daß die Heilung der sozialen Schäden vor allem dadurch erreicht werden müsse, daß man das Wohl der Arbeiter zu fördern suche. Es sei seine, des Kaisers Hoffnung, „dem Vaterlande neue und dauernde Bürgschaften seines inneren Friedens und den Hilfsbedürftigen größere Sicherheit und Ergiebigkeit des Beistandes, auf den sie Anspruch haben, zu hinterlassen“. In dieser Rede hieß es dann weiter: „In diesem Sinne wird zunächst der Entwurf eines Gesetzes über die Versicherung der Arbeiter gegen Betriebsunfälle einer Umarbeitung unterzogen, um die erneute Beratung vorzubereiten. Ergänzend wird ihm eine Vorlage zur Seite treten, welche sich eine gleichmäßige Organisation des gewerblichen Krankenkassenwesens zur Aufgabe stellt. Aber auch diejenigen, welche durch Alter oder Invalidität erwerbsunfähig werden, haben der Gesamtheit gegenüber einen begründeten Anspruch auf ein höheres Maß staatlicher Fürsorge, als ihnen bisher hat zu Theil werden können.“

Soziales Neuland betreten

Die Forderung der sozialen Reform wurde dem Reichstag schließlich durch eine Botschaft Kaiser Wilhelm I. vom 14. April 1883 wiederholt und dringend ans Herz gelegt. Sie trieb zur Eile, „um die Besserung der Lage der Arbeiter und den Frieden der Berufsklassen untereinander zu fördern“.

Die Kaiserlichen Botschaften hatten das Ziel gesteckt, der Deutsche Reichstag schuf die Gesetze. Im Rahmen dieser Abhandlung interessiert, daß die Krankenversicherung der Arbeiter durch Gesetz vom 15. Juni 1883 geordnet wurde, das dann am 1. Dezember 1884 in Kraft trat. In der Folgezeit, etwa in den Jahren bis 1903, wurde es sechsmal geändert und ergänzt. Insbesondere wurde der Kreis der Schutzbedürftigen erweitert sowie das Leistungsgefüge ausgebaut. So enthielt zum Beispiel das Änderungsgesetz vom 2. Mai 1903 Bestimmungen über Verlängerung der gesetzlichen Unterstützungsdauer von 13 auf 26 Wochen, der Unterstützungsdauer für Wöchnerinnen von vier auf sechs Wochen usw.

In der damaligen Zeit waren in der Krankenversicherung nur 10 Millionen Arbeiter oder 18 Prozent der Einwohnerschaft versichert. Die Versicherung bezog sich im allgemeinen nur auf die Mitglieder, nicht dagegen auf deren Familienangehörige. Es gab rund 22 000 Zwangs-krankenkassen, davon etwa 8 200 Gemeinde-krankenkassen mit teilweise nur zehn Mitgliedern. So war es kein Wunder, daß die Sozial-

Kulturring-Konzert fand großen Beifall

Das Winterprogramm bringt wieder Konzerte und Theaterabende

Der Kulturring Hamborn begann seine diesjährigen Veranstaltungen mit einem Klavierabend des australischen Pianisten Bruce Hungerford. Die Wahl dieses Solisten war ein großer Erfolg; denn er brachte nicht nur sehr publikumswirksame Klaviersonaten von Beethoven und Schubert, sondern auch die Erstaufführung einer Mathilde Wesendonk zugeordneten Sonate von Richard Wagner, die bisher in der Musikkultur noch unbekannt war.

Die Hoffnung der Veranstalter, an ihrem Eröffnungsabend einen starken Besuch verzeichnen zu können, erfüllte sich voll und ganz. Die Hamborner Presse wertet das als ein gutes Omen für die in der letzten Zeit wieder verstärkten Bemühungen des Kulturrings um ein eigenständiges Kulturleben in Hamborn. Vielleicht habe aber auch der überraschend gute Besuch des letzten Jugendkonzertes werbend geholfen. Jedenfalls habe sich bestätigt, daß Qualität immer noch die beste Attraktion abgibt. Über diese Aussicht seien die Hamborner bei Bruce Hungerford informiert gewesen und deshalb gekommen, schrieb die „Rheinische Post“. Der Pianist mußte sich übrigens zu einer Zugabe verstehen und

bedankte sich bei dem Publikum für den starken Beifall mit einem Scherzo von Chopin.

Der Kulturring hat für den 7. Dezember ein Weihnachtskonzert für Oboe und Klavier angekündigt, zu dem er die Geschwister Grunwald aus Hannover verpflichtete. Am 23. März nächsten Jahres sind der Geiger Zsigmondy und die Pianistin Anneliese Nissen zu Gast. Das Theaterprogramm sieht sechs Abende vor. Nach Molières „Gelehrte Frauen“ am 20. Oktober folgt von Paul Claudel am 22. November „L'Echange“ (Der Tausch); im Januar wird Traugott Krichkes Schauspiel „Kreuze am Horizont“ gebracht, es folgen im Februar „Die Gerechten“ von Albert Camus, im März Lessings „Emilia Galotti“ und im April „Biedermann und die Brandstifter“ des Schweizer Frisch.

Es wäre zu hoffen, daß sich auch recht viele Mitarbeiter der ATH an diesen Veranstaltungen des Kulturrings beteiligen würden. Die Hütte unterstützt den Hamborner Kulturring bekanntlich durch jährliche finanzielle Zuweisungen und durch regelmäßige Abnahme von Eintrittskarten für seine Veranstaltungen.

versicherungsgesetze immer wieder überarbeitet werden mußten. Es gab ja auch keine Vorbilder in der Welt, da Deutschland auf diesem Gebiet als erster Staat in der Welt Neuland betreten hatte.

Im Jahre 1911 entstand schließlich die Reichsversicherungsordnung (RVO), deren sechs Bücher am 1. Januar 1912, am 1. Januar 1913 und am 1. Januar 1914 in Kraft traten. Durch die Reichsversicherungsordnung wurde erstmalig eine einheitlichere Gestaltung der Versicherungsbehörden und auch die Einheitlichkeit des Verfahrens garantiert. Für die Krankenversicherung war von besonderer Bedeutung, daß für die Krankenkassen Mindestmitgliederzahlen vorgeschrieben waren. Hierdurch wurden Tausende von Krankenkassen aufgelöst bzw. zusammengelegt und dadurch zu lebensfähigen Gebilden gemacht.

Wie wir bereits gesehen haben, war die große Gesetzgebung der Reichsversicherung gerade in Kraft getreten, als der erste Weltkrieg ausbrach. Damit war die Anlaufzeit für dieses Gesetzeswerk relativ kurz. Der Krieg brachte nämlich unendlich viel neue Probleme mit sich.

1930: Jeder Zweite in der Krankenversicherung

In der Nachkriegszeit erlebte Deutschland dann schwerste Stürme, hervorgerufen durch die große Arbeitslosigkeit, den Währungsverfall und die Zeit der finanziellen wirtschaftlichen und sozialen Notstände der Jahre 1920 bis 1932. Es war daher eine zwangsläufige Folge, daß in diesen Jahren der Kreis der Versicherungspflichtigen immer mehr ausgeweitet wurde und die Leistungen der Krankenversicherung einen immer größeren Umfang annahmen.

Im Jahre 1930 gehörten der gesetzlichen Krankenversicherung 31 Millionen an, das waren 48 Prozent der Bevölkerung. Um ihnen die notwendigen Leistungen in Krankheitsfällen zu sichern, versuchte der damalige Reichspräsident seit 1930 mit Notverordnungen auf Grund des Art. 48 der Reichsverfassung der Lage Herr zu werden. Dieser Weg endete bekanntlich im Jahre 1933.

Von da an bis 1945 kam es zu umfangreichen Änderungen auch im Bereich der Krankenversicherung. Besonders schmerzlich war dabei, daß man den auch in der Bismarckschen Sozialgesetzgebung zum Ausdruck gebrachten Gedanken der Selbstverwaltung aufgab und an seine Stelle den Gedanken des „Führer“-Prinzips verwirklichte. Die Grundlagen der Krankenversicherung wurden jedoch nicht erschüttert, die Gesetze führten im wesentlichen zu Reformen und Vereinfachungen der Verwaltung.

Neubeginn nach 1945

Nach Kriegsende sorgten die damaligen vier Besatzungsmächte dafür, daß auch die Krankenversicherung in bescheidenem Maße ihre Tätigkeit wieder aufnahm. Sie zwangen dabei der

Bevölkerung ihrer Zone Gesetze auf, die ihren Ursprung in ihren Heimatländern hatten.

Die Folge war nicht nur eine Rechtsunsicherheit, sondern eine Zersplitterung des gesamten Sozialversicherungsrechts, wie es vorher nicht gewesen war. Trotz aller Zersplitterung muß jedoch festgehalten werden, daß in den damaligen drei Westzonen das System der getrennten Versicherungswege beibehalten und an dem Gesamtcharakter der Sozialversicherung Grundlegendes nicht geändert wurde. Anders dagegen war es in der sowjetisch besetzten Zone Deutschlands. Hier wurden die einzelnen Versicherungswege aufgelöst und in einer Einheitsversicherung zusammengefaßt.

Mit Gründung der Bundesrepublik Deutschland ergab sich für die gesetzgebenden Körperschaften eine Fülle von neuen Aufgaben. Zwar war die Sozialversicherung in ihrer „klassischen Form“ mit der traditionellen Unterteilung in Krankenversicherung, Unfallversicherung, Rentenversicherung, Knappschaftsversicherung und Arbeitslosenversicherung erhalten geblieben, doch mußte das Recht auf Bundesebene neu geschaffen werden. Hinzu kam, daß durch den verlorenen Krieg die Not und das Elend ein Ausmaß angenommen hatten wie nie zuvor. Somit war auch die Aufgabe, die Wunden zu heilen und die Not zu lindern, riesengroß.

80 Prozent sozialversichert

In der ersten Zeit konnte die Gesetzgebung deshalb nur darauf ausgerichtet sein, dieser großen Not Herr zu werden. Erst der zweite und der dritte Bundestag konnte darangehen, mit dem Flickwerk aufzuhören und Gesetze entsprechend den veränderten Lebensbedürfnissen zu schaffen. Inzwischen waren im Westen Deutschlands 40 Millionen oder 80 Prozent der Bevölkerung in der sozialen Krankenversicherung versichert.

Eine völlige Neuordnung der Krankenversicherung vollzieht sich nun in unseren Tagen. Jeder Versicherte erlebt sie aktiv mit. Breite Kreise der Bevölkerung haben das Für und Wider von ihrem Standpunkt aus erörtert und leidenschaftlich Stellung bezogen.



In diesem kurzen geschichtlichen Abriß haben wir versucht, den Mitarbeitern der ATH den Werdegang der deutschen Krankenversicherung aufzuzeichnen und in Erinnerung zu rufen, wie man sich in Deutschland seit vielen Jahrzehnten bemüht, echte Not durch Sozialgesetze lindern zu helfen. Viele Tausende von Arbeitnehmern haben seit Generationen in den Selbstverwaltungsorganen der Krankenkassen ihr Bestes gegeben und aktiv am Aufbau der Krankenversicherung mitgearbeitet. Das sollte auch in Zukunft so sein. Dabei sollten sie auch den Mut besitzen, in dieser Zeit eines gehobenen Lebensstandards neue, bisher nicht beschrittene Wege zu gehen.

Höherer Schutz für jugendliche Mitarbeiter

Das Jugendarbeits-Schutzgesetz und seine Auswirkung auf die Beschäftigung jugendlicher Belegschaftsmitglieder

Am 1. Oktober ist das neue Gesetz zum Schutz der arbeitenden Jugend in Kraft getreten. Folgende Grundsätze sind bei der Beschäftigung von Jugendlichen zu beachten:

① Jugendliche im Sinne des Gesetzes sind alle diejenigen, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben.

② Arbeitszeit im Sinne des Gesetzes ist die tägliche Arbeitszeit von Beginn bis zum Ende der Arbeit ohne die Ruhepausen.

③ Jugendliche dürfen täglich nur acht Stunden beschäftigt werden. Bei der Wochenarbeitsweise unterscheidet das Gesetz zwischen Jugendlichen bis zu 16 Jahren und von 16 bis 18 Jahren. Die Wochenarbeitszeit beträgt für Jugendliche unter 16 Jahren nur 40 Stunden, während Jugendliche über 16 Jahren 44 Stunden in der Woche arbeiten dürfen.

④ Im Gegensatz zu den gegenwärtigen tariflichen Bestimmungen besteht bei Jugendlichen nicht die Möglichkeit, die Wochenarbeitszeit von 40 bzw. 44 Stunden in einem mehrwöchigen Turnus zu erreichen, d. h. die echte Wochenarbeitszeit für die Einzelwoche darf 40 bzw. 44 Stunden nicht überschreiten.

⑤ Jugendliche dürfen an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen nicht beschäftigt werden.

⑥ Jugendliche dürfen abends lediglich bis 20 Uhr und morgens frühestens ab 6 Uhr beschäftigt werden. Eine Ausnahme hiervon besteht nur für Jugendliche über 16 Jahre in Mehrschicht-Betrieben mit regelmäßigem Wechsel. Hier dürfen diese Jugendlichen bis 23 Uhr beschäftigt werden.

⑦ An allen Samstagen sowie am 24. und 31. Dezember dürfen Jugendliche unter 16 Jahren nicht über 14 Uhr hinaus beschäftigt werden. In einschichtigen Betrieben gilt das auch für Jugendliche über 16 Jahre.

⑧ Der Urlaub für alle Jugendlichen beträgt 24 Werktage. Stichtag hierfür ist der 1. Januar, d. h. alle Jugendlichen, die im Laufe eines Kalenderjahres das 18. Lebensjahr vollenden, haben noch Anspruch auf den vollen Jugendurlaub.

⑨ Für alle Jugendlichen, deren Arbeitszeit mehr als $4\frac{1}{2}$ bis 6 Stunden täglich beträgt, muß eine regelmäßig festliegende Pausenzeit von insgesamt 30 Minuten, bei einer täglichen Arbeitszeit von 6 bis 8 Stunden müssen Pausen von zusammen einer Stunde, gewährt werden. Die gesamte Pausenzeit kann den betrieblichen Erfordernissen entsprechend aufgeteilt werden, wobei lediglich darauf zu achten ist, daß keine der Pausen weniger als 15 Minuten beträgt.

Für den Fall, daß in einem Betrieb gleichzeitig mehr als 10 Jugendliche einschließlich Lehrlinge beschäftigt werden, muß ein Aufenthaltsraum zur Verfügung stehen, in dem die Jugendlichen sich während der Pause aufhalten können. In den Betriebsstätten selbst dürfen die Jugendlichen sich nur dann aufhalten, wenn die Arbeit ruht.

Mit Rücksicht auf die sich ergebenden Schwierigkeiten wird sich eine generelle Regelung für die Durchführung der Pausen noch nicht finden lassen, sondern es muß von Betrieb zu Betrieb die jeweils zweckmäßigste Lösung gefunden werden.

⑩ Lehrlinge, die am Morgen Berufsschulunterricht haben, müssen die Arbeit eine Stunde nach Schulschluß wieder aufnehmen. Für den Berufsschulunterricht am Nachmittag sind sie eine Stunde vor dem Unterricht zu beurlauben. Über diese Stunde hinaus ist an den Berufsschultagen keine zusätzliche Zeit mehr für die Pausen zu gewähren.

Weitere Einzelheiten aus den gesetzlichen Bestimmungen herauszulösen und sie im einzelnen darzustellen, würde den Rahmen dieses Artikels sprengen, so daß wir uns ausschließlich auf die



In der Lehrwerkstatt werden Facharbeiter ausgebildet

Konsequenzen, die die obigen dargelegten Grundsätze mit sich bringen und auf die Arbeitsverhältnisse der Jugendlichen beschränken.

Wir beschäftigen im Augenblick bei der August Thyssen-Hütte jugendliche Arbeiter und auch jugendliche Angestellte. Die meisten jugendlichen Belegschaftsmitglieder jedoch befinden sich in der Ausbildung. Auch die jugendlichen Arbeiter und Angestellten sind in den meisten Fällen solche Jugendliche, die das Lehrverhältnis bereits beendet haben, jedoch noch nicht das 18. Lebensjahr.

Gesetz gilt für alle Jugendlichen

Selbstverständlich sind die gesetzlichen Bestimmungen für alle diese Gruppen von Jugendlichen gleich. Aber die unterschiedliche Handhabung und die unterschiedliche Arbeitszeit sowie die Ausbildungsziele bei den Lehrlingen führen zu einer ganzen Reihe von Komplikationen, die nur bei einer Durchbrechung der üblichen Gepflogenheiten gemeistert werden können. Wir mußten uns daher zunächst entschließen, vorläufige Maßnahmen anzuordnen, um aus den Erfahrungen mit diesen Regelungen zu lernen, vor allen Dingen hinsichtlich der Arbeitszeit- und Pauseneinteilung.

Für die Gruppe der jugendlichen Arbeiter, soweit sie das 16. Lebensjahr bereits vollendet haben, besteht in Einschichtbetrieben einfach nicht die Möglichkeit, die vorgesehenen 44 Stunden in der Woche zu erreichen, weil wir den Jugendlichen in einem 8-Stunden-Schichtbetrieb eine Stunde Pause insgesamt geben müssen, so daß nur eine wöchentliche Arbeitszeit von $6 \times 7 = 42$ Stunden erreicht werden kann. Wird die Arbeit, wie es in vielen Betrieben be-

reits üblich ist, auf fünf Werktagen verteilt, kann der Jugendliche praktisch nur $5 \times 8 = 40$ Stunden erreichen. Er verliert mit der Arbeitszeit also auch die Bezahlung für die zwei bis vier Wochenstunden, die er weniger verfahren kann. Ein Lohnausgleich oder eine Beschäftigung an den Samstagen ist nicht möglich, weil die Jugendlichen nur dann beschäftigt werden dürfen, wenn auch der gesamte Betrieb arbeitet.

In ähnlicher Weise wirkt sich auch die Bestimmung für die jugendlichen Angestellten aus, die am Tage insgesamt neun Stunden beschäftigt werden dürfen, wovon eine Stunde als Pause gegeben werden muß. Auch diese Tatsache führt bei dem Bestreben, die übliche Arbeitszeit von 44 Stunden in der Woche auf fünf Tage zu verteilen, dazu, daß die jugendlichen Angestellten in vielen Fällen die echte Arbeitszeit nicht erreichen können. Auf unserem Werk läßt sich für diese Angestellten ein gewisser Ausgleich in bestimmten Fällen und Abteilungen dadurch schaffen, daß wir auch noch an 16 Samstagen im Jahr arbeiten. Es wird alles versucht werden, die tariflich bzw. gesetzlich vorgesehene Arbeitszeit zu erreichen.

Die Ausbildung der Lehrlinge

Auch bei den Lehrlingen läßt sich je nach Art der Beschäftigung die vorgesehene Arbeitszeit nicht erreichen. Das schmälert zwar die reine Ausbildungszeit, bringt andererseits jedoch mit Rücksicht darauf, daß den Lehrlingen eine monatliche Erziehungsbeihilfe gezahlt wird, entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen keine geldliche Einbuße mit sich.

Die gewerblichen Lehrlinge müssen in drei Gruppen eingeteilt werden, und zwar

1. Lehrlinge in der Lehrwerkstatt, die sich noch in der ersten Ausbildungsstufe befinden;
2. Lehrlinge, die zur praktischen Weiterbildung in den Betrieben beschäftigt werden und
3. Lehrlinge, die zur Vorbereitung auf ihre Prüfungen während der letzten Monate ihrer Ausbildungszeit in die Lehrwerkstatt zurückkommen.

Lehrlinge der ersten Gruppe sind in der Regel noch keine 16 Jahre alt und brauchen daher nur 40 Stunden zu arbeiten, und zwar einschließlich der Berufsschulzeit. Wegen des gesamten Ausbildungsplanes können Lehrlinge dieser Gruppe auch dann, wenn sie das 16. Lebensjahr bereits vollendet haben, nach den gleichen Gesichtspunkten beschäftigt werden, d. h. sie arbeiten auch nur 40 Stunden in der Woche.

Die zweite Gruppe der Lehrlinge, d. h. Lehrlinge in der betrieblichen Ausbildung, haben in der Regel das 16. Lebensjahr bereits vollendet und müssen daher im Rahmen der Möglichkeiten 44 Stunden in der Woche arbeiten, und zwar ohne daß hierbei die tägliche Arbeitszeit von acht Stunden überschritten wird. Da in allen Einschichtbetrieben die Schichtzeit in der Regel acht Stunden beträgt, können die Jugendlichen nur auf 42 Stunden pro Woche kommen, und das vielfach noch nicht einmal, weil je nach Wochenarbeitsplan die Arbeitszeit sehr unterschiedlich eingeteilt werden kann.

Es gibt Betriebe, die an fünf Tagen der Woche acht Stunden und am Samstag weitere vier Stunden arbeiten. In anderen Betrieben ist mit Rücksicht auf die tariflichen Bestimmungen, wonach die regelmäßige Arbeitszeit im Durchschnitt mehrerer Wochen erreicht werden kann, die Arbeitszeit so aufgeteilt worden, daß während einer Woche 40 Stunden und während der anderen Woche 48 Stunden gearbeitet werden, womit auf den Durchschnitt von zwei Wochen die vereinbarten 44 Stunden erreicht werden.

Diese tarifliche Möglichkeit ist nicht für Jugendliche anwendbar, da die Arbeitszeit der einzelnen Woche 44 bzw. bei Jugendlichen unter 16 Jahren 40 Stunden nicht überschritten werden darf; d. h. in der Woche, in der ein Betrieb nur $5 \times 8 = 40$ Stunden arbeitet, kann der Jugendliche nicht einmal diese 40 Stunden erreichen, da er nur 7 bzw. $7\frac{1}{4}$ Stunden arbeiten kann. Er erreicht also in der einen Woche in der Regel nur 35 bzw. $37\frac{1}{4}$ Stunden, während er in der nächsten Woche auch nur 42 bzw. $43\frac{1}{2}$ Stunden verfahren kann. Das gleiche gilt natürlich auch für Jugendliche, die nicht mehr Lehrlinge sind, und soweit sie unter einem derartigen Arbeitszeitplan arbeiten.

Diese zweite Gruppe der Lehrlinge kann ihre vollen 44 Stunden pro Woche nur dann er-

(Schluß auf Seite 24)

Aktionär auf Raten

Erwerb von Investment-Anteilen durch Sparvertrag

Auf die Möglichkeiten und Vorteile des Erwerbs von Investment-Zertifikaten hat die Werkzeugzeitung bereits im Heft 12/1958 hingewiesen. Ausführlich wurde damals dargestellt, daß das Investment-Sparen die Aktien auch dem kleinen Sparer näherbringt, wobei außerdem noch das durch die Kursschwankungen der Aktie begründete Risiko weitgehend herabgesetzt ist. Heute nun wollen wir über etwas Neues auf dem Gebiete des Investment-Sparens berichten. Es hat teilweise bereits in der Praxis Eingang gefunden und dürfte auch für manches Belegschaftsmitglied nicht ohne Interesse sein.

Das ständige Ansteigen der Aktienkurse in der vergangenen Zeit führte notwendigerweise auch zu einer Erhöhung der Preise für Investment-Zertifikate. In vielen Fällen war es deshalb demjenigen, der Geld in Investment-Anteilen anlegen wollte, nicht möglich, den hierfür erforderlichen Betrag ohne Verzicht auf andere Ausgaben aufzubringen. Diesem Mangel sind die Investmentgesellschaften nun durch eine Neuerung begegnet. Während man bisher immer den ganzen Betrag für einen Investment-Anteil auf den Tisch legen mußte, ehe man ihn erwerben konnte, besteht heute zum Teil die Möglichkeit, mit kleinen und kleinsten Mitteln in Investment zu sparen. Man kann gewissermaßen auf Raten Aktionär werden. Das ist beispielsweise in folgender Form durchführbar:

Wer sich für das Investment-Sparen entscheiden hat, wird zunächst einmal untersuchen, welche Sparbeträge er monatlich hierfür auf die Seite legen kann. Dann schließt er einen Sparvertrag ab, wobei die einzelne Einzahlung monatlich oder vierteljährlich mindestens 30,— DM betragen muß. Der Sparer — und darin liegt die Besonderheit der neuen Sparform — erhält für seine Einzahlung sofort eine Gutschrift über denjenigen Bruchteil eines Investment-Anteils, der ihm auf Grund des jeweiligen Ausgabepreises für seine Einzahlung

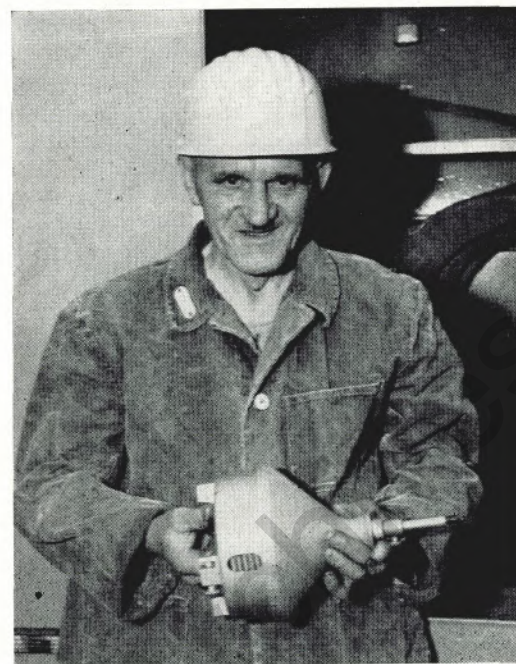
zusteht. Ist der Ausgabepreis zum Beispiel gerade 150,— DM je Anteil, so wird er durch die erste Einzahlung von 50,— DM bereits Besitzer von $\frac{1}{3}$ -Anteil. Mit jeder weiteren Einzahlung stockt sich dieser Anteilbesitz weiter auf. Sobald ein Anteil voll eingezahlt ist, kann sich der Sparer das Papier aushändigen lassen, kann es in Depot geben oder bei fünfjähriger Sperre eine Sparprämie in Anspruch nehmen, die 20 Prozent der eigenen Einzahlung beträgt.

Nach einem anderen Sparsystem kann der Investmentsparer Sparmarken über Beträge von 25,— DM bzw. 50,— DM erwerben, die er in eine Sparkarte einklebt. Jeweils einmal im Monat werden die verkauften Sparmarken in Bruchteile von Anteilen umgerechnet. Die Mindestdauer auch dieses Sparvertrages beträgt ein Jahr. Wenn dieses Jahr abgelaufen ist und man beispielsweise 2,34 Anteile angespart hat, so kann man sich zwei Anteile aushändigen lassen und die 0,34 Anteile entweder als Grundstock für ein weiteres Sparen benutzen, auf einen vollen Anteil ergänzen oder sie sich auszahlen lassen. Die anfallenden Erträge auf die angesparten Anteile stehen dem Sparer anteilmäßig zu.

Die grundsätzlichen Vorteile des Ansparens von Investment-Anteilen liegen auf der Hand:

- Man kann seinen Sparplan vorher festlegen und auf lange Sicht disponieren, ohne seine finanziellen Möglichkeiten über Gebühr zu beanspruchen.
- An den Vorteilen des Investment-Sparens ist man vom Tage der Einzahlung an beteiligt.
- Dadurch, daß man zum jeweiligen — einmal höheren, einmal niedrigeren — Ausgabepreis kauft, ergibt sich ein gesunder Durchschnittspreis für die erworbenen Anteile

50 JAHRE IM DIENST



JOHANN SZYNALSKI

Handlanger, Bauabteilung — 3. November

„In 50 Dienstjahren sollte man so viel gearbeitet haben, daß man gerne in den Ruhestand tritt“, sagte Johann Szynalski der Werkzeugzeitung. Am 3. November werden fünf Jahrzehnte vergangen sein, seit er als 15jähriger von Beek, wo seine Eltern wohnten, zum ersten Male den Weg zur Hütte antrat. Vater Szynalski, der 1896 mit seiner Frau und den Kindern den Heimatort Babbkowitz bei Posen verließ und in Beek ein neues Zuhause fand, arbeitete selbst ebenfalls auf der Hütte, und zwar von 1896 bis 1933. So war für den Sohn Johann die Thyssen-Hütte nichts Fremdes mehr. Von der Markenkontrolle, die schon lange nicht mehr besteht, kam er zur Zurechtung und wechselte dann zur Eisenbahnwerkstätte. Als es nach dem Kriege auf der Hütte wieder reger wurde, zog es auch Johann Szynalski zurück. Seit 1950 war er dann zum Schluß bei der Bauabteilung tätig, die er nun bald verlassen möchte. Dann wird seine Zeit dem Garten und den Kaninchen gehören, die — wenn sie eine echte Liebhaberei sind — während der bisherigen Zeit doch immer zu kurz kamen.

(Schluß von Seite 23)

Das neue Jugendarbeits-Schutzgesetz

reichen, wenn sie in Wechselschicht-Betrieben beschäftigt ist und noch eine Stunde der Mittagschicht mitverfährt.

Wir werden auf jeden Fall den Versuch dieser Art Beschäftigung machen. Es muß jedoch einer späteren Entscheidung vorbehalten bleiben, ob eine derartige Beschäftigungsweise sinnvoll und für die Dauer tragbar ist.

Bei der dritten Gruppe der Lehrlinge sind die Schwierigkeiten verhältnismäßig gering. Die Lehrlinge, die während der letzten Ausbildungsmonate erneut in der Lehrwerkstatt beschäftigt werden, arbeiten zunächst an fünf Tagen in der Woche neun Stunden einschließlich einer einstündigen Pause und am Samstag weitere vier Stunden.

Der Nachteil auch dieser Arbeitsweise liegt für die Jugendlichen natürlich darin, daß sie während der letzten Periode ihrer Ausbildung keinen freien Samstag mehr haben. Mit Rücksicht darauf, daß die Ausbildungszeit ohnehin mit den technischen Anforderungen nur schwer Schritt halten kann und daß alle Schüler höherer Lehranstalten selbstverständlich ebenfalls samstags Unterricht haben, müssen also auch unsere Jugendlichen im Interesse ihrer eigenen Ausbildung diesen Nachteil in Kauf nehmen.

Es bleibt somit festzustellen, daß die Arbeitszeit, vor allen Dingen bei der Gruppe von Jugendlichen, die älter als 16 Jahre ist, in vielen Fällen nicht erreicht werden kann. Für die Lehrlinge, die eine Erziehungsbeihilfe erhalten, ist eine geldliche Einbuße hiermit nicht verbunden. Für die Gruppe der jugendlichen Arbeiter, bei denen eine Bezahlung nach den geleisteten Stunden erfolgt wird sich, wie bereits betont wurde, ein Einkommensverlust nicht vermeiden lassen, da das Gesetz einen Ausgleich für die nicht erreichten Stunden nicht vorsieht.

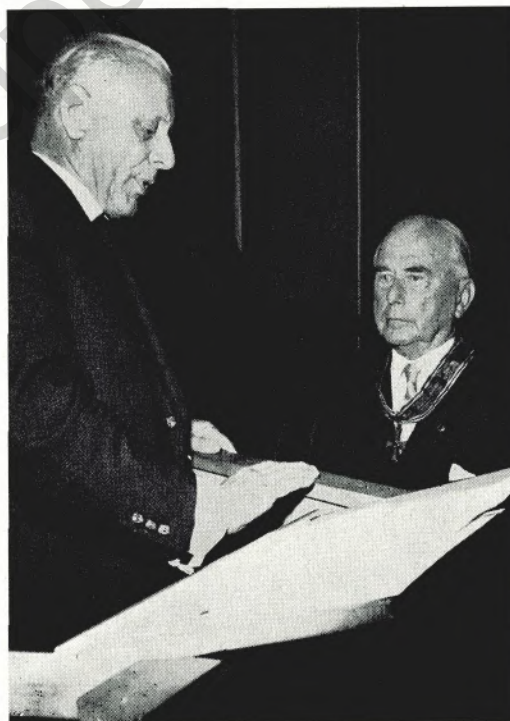
Dr. Heinz Isselhorst 24

Bundesverdienstkreuz für Siedlervater Dr. Forstmann

Der frühere Leiter des Sozialwesens der ATH und spätere Direktor der Rheinischen Wohnstätten AG, Dr. Walter Forstmann (Essen), wurde vom Bundespräsidenten mit dem Großen Verdienstkreuz der Bundesrepublik ausgezeichnet. Der nordrhein-westfälische Wiederaufbauminister Erkens überreichte Dr. Forstmann die hohe Auszeichnung bei der Feier der Kreisgruppe Düsseldorf des Deutschen Siedlerbundes, die ihr 25jähriges Bestehen feierte. Dr. Forstmann ist der Vizepräsident des Siedlerbundes.

Der Bundespräsident würdigte mit der Auszeichnung den Einsatz Dr. Forstmans für den Siedlungsgedanken und für die Erziehung junger Menschen, der ihm den Ehrentitel „Siedlervater“ eingetragen hat. Bei der Überreichung des Verdienstkreuzes unterstrich der Minister ferner, daß es der Initiative Dr. Forstmans zu verdanken sei, wenn die glückliche Idee, junge Berglehrlinge in Siedlerfamilien unterzubringen und nicht in anonyme Heime zu zwingen, mit großem Erfolg durchgesetzt worden sei.

Dr. Forstmann, der während des ersten Weltkrieges Kommandant des Unterseebootes „U-39“ war und mit dem „pour le mérite“ ausgezeichnet wurde, konnte nach dem Kriege bei der Thyssenhütte in Hamborn zum erstenmal seine Idee verwirklichen, Wohnungen für die Hüttenbelegschaft aus dem Rauchschatten der Hütte herauszunehmen und im Grüngürtel der Stadt zu errichten. Den Siedlern verhalf er, indem er ihre Selbsthilfe aktivierte, zu Eigenheimen und regte nach dem letzten Weltkrieg den Bau von Pestalozzi-Dörfern für Berglehrlinge an, von denen es heute dreißig in der Bundesrepublik gibt.



Minister Erkens überreicht die Auszeichnung

Übrigens promovierte Dr. Forstmann 1924 mit einer Dissertation über das Thema „Die Wohnungsfrage in der Nachkriegszeit mit besonderer Berücksichtigung der Wohnungs- und Siedlungsverhältnisse der Hamborner Berg- und Hüttenarbeiter“.



KARL SCHNELLE, Düsenwärter
Kokerei August Thyssen — 9. Juli



WALTER LAUDER, Druckmaschinist
Kokerei August Thyssen — 23. Juli



ALFONS TENEL, Platz-Vorarbeiter
Kokerei August Thyssen — 19. Oktober



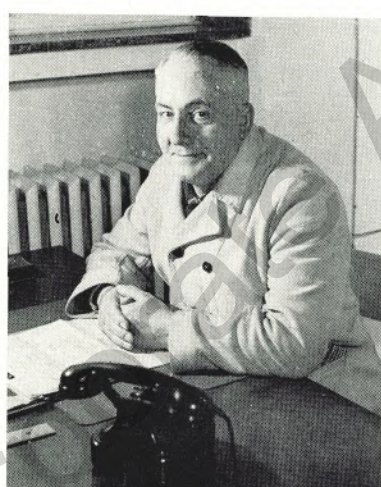
KARL HUTH, Betriebsvorarbeiter
Elektrobetrieb Hochofen — 22. Oktober



OTTO WOLKENSTEIN, Vorarbeiter
Kokerei August Thyssen — 25. Oktober



ADOLF KEULING, 2. Maschinist
Maschinenbetrieb Kraftanlagen — 28. Okt.



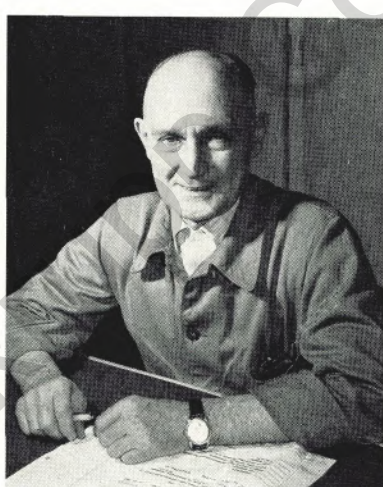
THEODOR KRAFT, Meister
Elektrische Zentralen — 3. November



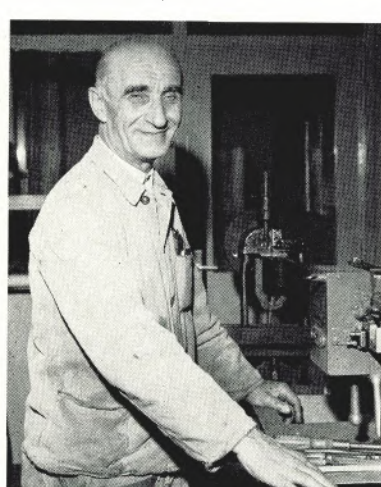
OTTO LÜPKE, Lokführer
Maschinenbetrieb II — 5. November



KARL UHLENBAUM, Wasserwärter
Hochofen — 9. November



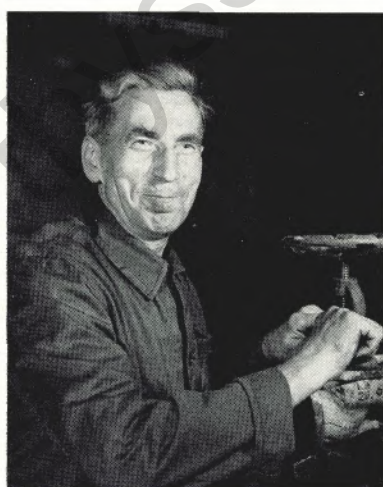
HEINRICH RUTHERT, Vorarbeiter
Zurichtung I — 11. November



PAUL PAPKE, Monteur
Mech. Hauptwerkstatt — 18. November



ALFRED TONDASCH, Maschinist
Kraftanlage — 19. November



FRITZ BADE, Schlosser
Kraftanlagen — 24. November

25 JAHRE IM DIENST

Paul Zimmermann, Maschinenbetrieb II,
am 10. November
Johann Torzynski, Elektrobetrieb II,
am 13. November

85 JAHRE ALT

Jakob Dauscher, Dbg.-Hamborn, Wester-
waldstraße 12, am 18. November

80 JAHRE ALT

Carl Felix Schüller, Betzdorf/Sieg, Jahn-
straße 11, am 16. Oktober
Stanislaus Konieczny, Dbg.-Hamborn,
Dieselstraße 80, am 20. November
Johann Krautkrämer, Dbg.-Hamborn,
Klenepfelstraße 1, am 22. November

Ferdinand Eversberg, Dbg.-Hamborn,
Kampstraße 38, am 27. November

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

29. Oktober: Eheleute **Johann Wenning**,
Köln-Weidenpesch, Seydlitzstr. 9
11. November: Eheleute **Peter Faber**,
Dbg.-Hamborn, Heinrichstr. 22
13. November: Eheleute **Robert Dohnke**,
Dbg.-Hamborn, Kronstr. 65a
15. November: Eheleute **Anton Krajewski**,
Dbg.-Beeck, Hubertusstr. 2
22. November: Eheleute **Leo Diker**,
Dbg.-Beeck, Johannisstr. 1

DIE EHE SCHLOSSEN

Helmut Römer, Elektrobetrieb I, mit
Wilma Kannevischer, am 7. Juli

Horst Verhalt, Bergbau- und Hüttenbedarf,
mit Irmgard Hamm, am 22. Juli
Adolf Wroblewski, Warmbandwerk, mit
Erika Buschmann, am 29. Juli
Fritz Zimmer, Hochofen, mit Elke Münster,
am 29. Juli
Klaus Biermann, Lehrwerkstatt, mit
Johanna Eckerskorn, am 3. August
Herbert Kiell, Kokerei August Thyssen,
mit Erika Birlik, am 4. August
Horst Allerup, Zurichtung I, mit Ellen
Gellner, am 5. August
Günter Zimmer, Maschinenbetrieb Stahl-
und Walzwerke, mit Marianne Walz,
am 5. August
Erwin Karsten, Allgemeine Werkskolonne,
mit Annemarie Hennig, am 5. August
Gerd-Dieter Müller, Bergbau- und Hütten-
bedarf, mit Marianne Müller,
am 5. August
Heinz-Dieter Pflipsen, SM-Stahlwerk II,
mit Ursula Hanne Schlewitz, am 6. Aug.

PERSONALMAPPE

Handlungsvollmacht wurde mit Wirkung vom 1. Oktober 1960 erteilt an:

- Dr. Siegfried Büchner, Kosten- und Erfolgsauswertung;
- Dr. Ernst Höffken, Steuerabteilung;
- Karl-Heinz Kettner, Organisation;
- Ferdinand Renschmidt, Rechnungsprüfung;
- Johann Wellner, Verkaufsabrechnung.

Zu Abteilungs-Vorstehern ernannt wurden:

- Rudolf Flöhr, Kostenabteilung;
- Hans-Jürgen Metzner, Kostenabteilung.

Werner Löhr, Lochkartenabteilung, mit Erika Geelhaar, am 11. August

Winfried Arndt, Hochofen, mit Brigitte Mortl, am 11. August

Werner Najdowski, Thomaswerk, mit Ingrid Staschull, am 11. August

Gerhard Tillmann, Allgemeine Werkskolonne, mit Ursula Henniges, am 12. August

Manfred Szymoniak, Bergbau- und Hüttenbedarf, mit Karin Dopierala, am 12. August

Karl-Heinz Kuhn, Mechanische Hauptwerkstatt, mit Siegrid Kügler am 12. August

Erwin Eismann, Elektrobetrieb Hochofen, mit Gerda Schutz, am 12. August

Günter Komm, Thomaswerk, mit Ingeborg Huber, am 12. August

Wilhelm Brunsch, Elektrobetrieb I, mit Frieda Ehm, am 12. August

Heinrich Vahrenkamp, Bergbau- und Hüttenbedarf, mit Ingrid Franzen, am 13. August

Rolf Brauer, Porenbetonanlage, mit Karin Kleinbelling, am 17. August

Josef Paschmann, Zurichtung, mit Lucie Becker, am 18. August

Günter Pelka, Kaltwalzwerk, mit Anna Juhnke, am 18. August

Ingrid Fritsche, Versuchsanstalt, mit Hutta Geiger, am 18. August

Ingrid Kleczewski, Verkauf II, mit Manfred Meister, am 18. August

Alois Mohr, Porenbetonanlage, mit Wilma Usche, am 18. August

Karlheinz Hanaseck, Martinwerk I, mit Waltraud Girwert, am 18. August

Otto Schwartz, Bauabteilung, mit Martha Heikamp, am 18. August

Günter Ordonski, Martinwerk II, mit Ilona Bastian, am 18. August

Friedhelm Hübeler, Elektrobetrieb I, mit Silvia Jockel, am 18. August

Egon Drost, Thomasschlackenmühle, mit Christa Garber, am 19. August

Wilhelm Rüsing, Mechanische Hauptwerkstatt, mit Anneliese Plantholt, am 19. August

Ingeburg Dietz, Hausverwaltung, mit Karl Voigt, am 19. August

Kurt Kurzawa, Labor, mit Renate Kristen, am 19. August

Bernhard Mahr, Warmbandwerk/Flämmerei, mit Erika Popiolek, am 19. August

Otto Breiken, Allgemeine Werkskolonne, mit Mathilde Pohl, am 19. August

Joseph Cervinc, Zurichtung I, mit Hildegard Hallenberger, am 19. August

Johann Kuster wurde 91 Jahre

Johann Kuster, der früher als Kesselschmied auf der ATH beschäftigt war und seit 1930 im Ruhestand lebt, konnte am 6. September in Beek seinen 91. Geburtstag begehen. Er ist einer der ältesten Pensionäre unserer Hütte. Unsere Werksfürsorgerin Frau Scheiermann gratulierte ihm an seinem Geburtstag und überreichte ihm ein Geschenk, über das er sich sehr freute. Kuster hat leider im hohen Alter sein Augenlicht eingebüßt und hört auch fast nichts mehr. Seine ganze Liebe gehört dem achtjährigen Enkel, der seit einiger Zeit Akkordeon spielt und zum Geburtstag des Großvaters ein erstes Lied einstudiert hatte.

Harald Maeße, Bergbau- und Hüttenbedarf, mit Ursula Grunewald, am 19. August

Egon Gergoski, Warmbandwerk, mit Hannelore Heidemann, am 19. August

Erwin Kirschner, Mechanische Hauptwerkstatt, mit Maria Wichtrup, am 19. August

Friedhelm Möhner, Warmbandwerk, mit Hannelore Felten, am 19. August

Paul-Gerhard Surm, Sinteranlage, mit Waltraut Nispel, am 19. August

Karin Jacobs, Lochkartenabteilung, mit Karl-Eugen Busch, am 20. August

Hans Schulz, Zurichtung, mit Margarete Preuss, am 24. August

Oskar Wylezol, Hochofen, mit Rosa Maria Szajdak, am 24. August

Edmund Wojtysiak, Zurichtung I, mit Freia Krüger, Graphische Anstalt, am 24. August

Gerhard Schierwagen, Martinwerk I, mit Brigitte Blochert, am 24. August

Alfred Schottek, Blechzurichtung Warmbandwerk, mit Ursula Heimann, am 24. August

Friedhelm Rekowski, Einkauf, mit Karin Quilitz, Finanzabteilung, am 25. August

Rolf Woll, Kaltwalzwerk, mit Lydia Hirwe, am 25. August

Johann Sabath, Kaltwalzwerk, mit Ursula Zellmer, am 25. August

Heinz Laufkötter, Steinfabrik, mit Helene Hock, am 25. August

Waldemar Hoyer, Zurichtung I, mit Ursula Berger, am 25. August

Hans Krale, Blechzurichtung Warmbandwerk, mit Margarete Kau, am 25. August

Erwin Kosok, Bauabteilung, mit Margot Look, am 25. August

Günter Becker, Einkauf, mit Ilse Conrads, am 26. August

Christel Skeries, Hausverwaltung, mit Kurt Schneider, am 26. August

Wilfried Drzycimski, Hochofen, mit Gerda Kutscher, am 26. August

Karl Heinz Bromm, Bauabteilung, mit Inge Pöferl, am 26. August

Johann Schmuck, Hochofen-Sinteranlage, mit Melitta Blumberg, am 26. August

Hans Gross, Thomaswerk, mit Irene Rychwalski, am 26. August

Karlheinz Goeching, Elektrobetrieb Bandwalzwerk, mit Elfriede Gawellek, am 26. August

Willi Kurek, Zurichtung V, mit Dagmar Eifler, am 26. August

Wilhelm Renkewitz, Zurichtung I, mit Christa Kaufung, am 26. August

Kurt Hückelkamp, Steinfabrik, mit Erika Jung, am 26. August

Karl Heinz Fuchs, Elektrobetrieb II, mit Elfriede Michael, am 26. August

Dietrich Schulz, Thomaswerk, mit Helga Wichmann, am 30. August

Edmund Laidyk, Sinteranlage, mit Beate Czranowski, am 31. August

Friedhelm Wäscher, Maschinenbetrieb Hochofen, mit Katharina Beucher, am 31. August

Werner Pietrzak, Rohrnetz- und Heizungsanlagen, mit Margarete Staschull, am 1. September

Walter Hinz, Breitband, mit Anneliese Sczepan, am 1. September

Edwin Roszynski, Verzinkung, mit Elisabeth Satzmann, am 1. September

Artur Firling, Walzwerk, mit Renate Baath, am 2. September

Bernhard Ciesielski, Elektrobetrieb II, mit Ursel Packhäuser, am 2. September

Heinrich Otte, Elektrobetrieb I, mit Regine Bollmann, am 2. September

Josef Petri, Elektrohauptwerkstatt, mit Elisabeth Bochert, am 2. September

Hans Hagenacker, Walzendreherei, mit Renate Roßmüller, am 9. September

Horst Wlocka, Verzinkung, mit Sigrid Pampel, am 9. September

Erich Schifferdecker, Stoffwirtschaft, mit Ingrid Klöpfel, am 9. September

Karl-Dieter Sieker, Maschinenbetrieb II, mit Marga Steffens, am 9. September

Nikolaus Ross, Mechanische Hauptwerkstatt, mit Edelftraud Uhlenbruck, am 9. September

Hermann Curth, Elektrobetrieb Bandwalzwerk, mit Marianne Maniczki, am 9. September

Heinrich Patt, Elektrobetrieb Hochofen, mit Maria Mönnekes, am 9. September

Werner Frings, Warmbandwerk, mit Gertrud Pelster, am 16. September

UNSERE TOTEN

WIR BEWAHREN IHNEN EIN EHRENDES ANDENKEN

LAHN, Paul	Dolomitmeister, Thomasstahlwerk	9. Juli
LEMM, Johann	Pensionär (Vorarbeiter, Sinteranlage)	8. August
STIELER, Frau Wilhelmine	Anita-Thyssen-Heim	15. August
LIETKE, Ernst	Obermeister, SM-Stahlwerk II	18. August
LATH, Willi	Hilfsarbeiter, Maschinenbetrieb II	20. August
REIFER, Josef	Aufzugführer, Elektrobetrieb Hochofen	20. August
PAEPER, Wilhelm	Meister, Maschinenbetrieb I	22. August
BULTGES, Wilhelm	Hilfsarbeiter, Allgemeine Werkskolonne	27. August
FESTOR, Josef	Pensionär (Waschraumwärter, Soziale Betriebs Einrichtung)	27. August
GOERBIG, Ernst	Pensionär (Oberingenieur, Abnahme)	2. September
TENBECK, Hermann	Pensionär (Verlader, Zurichtung IV)	4. September
BREMER, Emil	Pensionär (Buchbinder, Graph. Anstalt)	4. September
CHROBOK, Edmund	Pensionär (Kostenrechner, Kostenabt.)	8. September
REGNERY, Jakob	Warmbett-Steuermann, Zurichtung	13. September
BRENSIKE, Jakob	Pensionär (Hilfsschlosser, Mechanische Hauptwerkstatt)	14. September
HÜTTISCH, Manfred	Schlosser, Maschinenbetrieb I	16. September
MATUCZKIEWICZ, Ignaz	Pensionär (Bunkermann, Hochofen)	17. September
SAUTTER, Johann	Pensionär (Laborant, Chem. Hauptlabor)	18. September
KAISER, Wilhelm	Pensionär (Maurer, Bauabteilung)	18. September
NEUMANN, Peter	Pensionär (1. Kokillenmann, Martinwk. II)	22. September
STOBBA, Vinzent	Pensionär (Walzenwechsler, Walzendreherei)	25. September
HOHENFELS, Richard	Pensionär (Zimmerer, Bauabteilung)	28. September
GOES, Peter	Pensionär (Apparate-Vorarb., Hochofen)	29. September
LASSOW, Dr. Hans	Sachbearbeiter, Revision	1. Oktober
MANN, Peter	Pensionär (Bote, Hüttenpost)	2. Oktober
NÜHLEN, Wilhelm	Pensionär (Vorwalzer, Walzwerk I)	2. Oktober
MICK, Wilhelm	1. Walzendreher, Walzendreherei	3. Oktober
SCHRODER, Karl	Abteilungsleiter, Konzernabrechnung	4. Oktober

Arnold Müller, Warmbandwerk, mit Elisabeth Kreutzen, am 16. September

Werner Siebenbach, Bergbau- und Hüttenbedarf, mit Jenni Krzossa, am 9. Sept.

Hans-Dieter Schwarz, Allgemeine Werkskolonne, mit Ilse Faltracco, am 16. September

Günter Steinkuhl, Chemisches Hauptlabor, mit Hildegard Bienen, am 23. September

Horst Teske, Kaltwalzwerk, mit Waltraud Decher, am 23. September

Achim Lattemann, Elektrobetrieb Hochofen, mit Marianne Maniezki, am 23. September

Dr. Karl-August Zimmermann, Block- und Profilwalzwerk, mit Clärchen Brandi, am 1. Oktober

NACHWUCHS KAM AN

Siegfried Strauß, Bauabteilung
Siegfried am 1. August

Anton Lamberti, Kaltwalzwerk
Kirsten am 6. August

Friedhelm Kempken, Wärmestelle
Bernd am 17. August

Werner Pacynski, Elektrobetrieb I
Werner am 17. August

Wilhelm Walbring, SM-Stahlwerk I
Monika am 17. August

Hermann, Mathia, Finanzabteilung
Hans-Jürgen am 18. August

Hermann Adelhardt, Hochofen
Birgit am 18. August

Otto Rieger, Werkstätten für Bergbau- und Hüttenbedarf, Anni am 18. August

Günter Marzisz, Hochofen
Angela am 19. August

Karl Hertell, Hochofen
Vera am 19. August

Karl Kuberek, Blechbearbeitungswerkstatt, Ulrike am 19. August

Hermann Willigung, Kaltwalzwerk
Robert am 19. August

Paul Haese, Porenbetonanlage
Jörg am 19. August

Walter Wiebe, Warmbandwerk
Ulrich am 20. August

Werner Brockhaus, Walzendreherei
Bernd am 20. August

Karl-Heinz Resmer, Walzwerk I
Heinz-Dirk am 21. August

Dr. Ernst Höffken, Steuerabteilung
Martin am 22. August

Walter Kolodziej, Allgemeine Werkskolonne, Uwe am 22. August

Isidor Zibart, Elektrobetrieb II
Eleonore am 22. August

Adolf Vengels, Zurichtung
Werner am 22. August

Manfred Brück, Hochofen
Norbert am 22. August

Walter Czichos, Bauabteilung
Karin am 22. August

Erich Treiss, Versuchsanstalt
Guido am 23. August

Hans Luciani, Kokerei August Thyssen
Mario am 23. August

Johannes Sons, Walzwerk I
Bettina am 23. August

Günter Szymczak, Hochofen
Egbert am 23. August

Bernhard Bolz, Fliegende Kolonne
Rüdiger am 23. August

Helmut Wittur, Warmbandwerk
Norbert am 23. August

Walter Schönfeld, Martinswerk I
Dirk am 24. August

Werner Kirschenberg, Thomaswerk
Birgit am 24. August

Gerhard Richert, Bauabteilung
Gudrun am 24. August

Bernhard Kulins, Elektrobetrieb I
Jürgen am 25. August

Alfred Wellmann, Martinwerk I
Wolfgang am 27. August

Hilmar Herzer, Kaltwalzwerk
Marion am 27. August

Alfred Dietz, Bauabteilung
Norbert am 27. August

Eduard Kubzdela, Block- und Profilwalzwerk, Ute am 29. August

Gottfried Wähner, Thomaswerk
Ulrike am 30. August

Wilhelm Mölls, Allgemeine Werkskolonne
Hans-Jörg am 30. August

Wilhelm Stratmann, Martinwerk II
Frank am 30. August

Karl-Heinz Wawerek, Kaltwalzwerk
Beate am 30. August

Werner Zimmermann, Maschinenbetrieb I
Heike am 30. August

Helmut Schäfer, Kraftanlagen
Birgit am 30. August

Hans Schewe, Bauabteilung
Roland am 31. August

Heinz Gosch, Maschinenbetrieb I
Klaus-Jürgen am 2. September

Friedhelm Schaaf, Thomaswerk
Silke am 2. September

Heinz Schroer, Rechnungswesen
Christoph am 3. September

Engelbert Hering, Warmbandwerk
Axel am 4. September

Ceslaus Szostak, Mechanische Hauptwerkstatt, Hans-Jürgen am 4. September

Karl-Heinz Gonska, Versuchsanstalt
Volker am 4. September

Manfred Teufel, Mechanische Hauptwerkstatt, Ute am 5. September

Gerhard Kühn, Stoffwirtschaft
Anita am 5. September

Horst Schmidt, Maschinenbetrieb I
Cornelia am 7. September

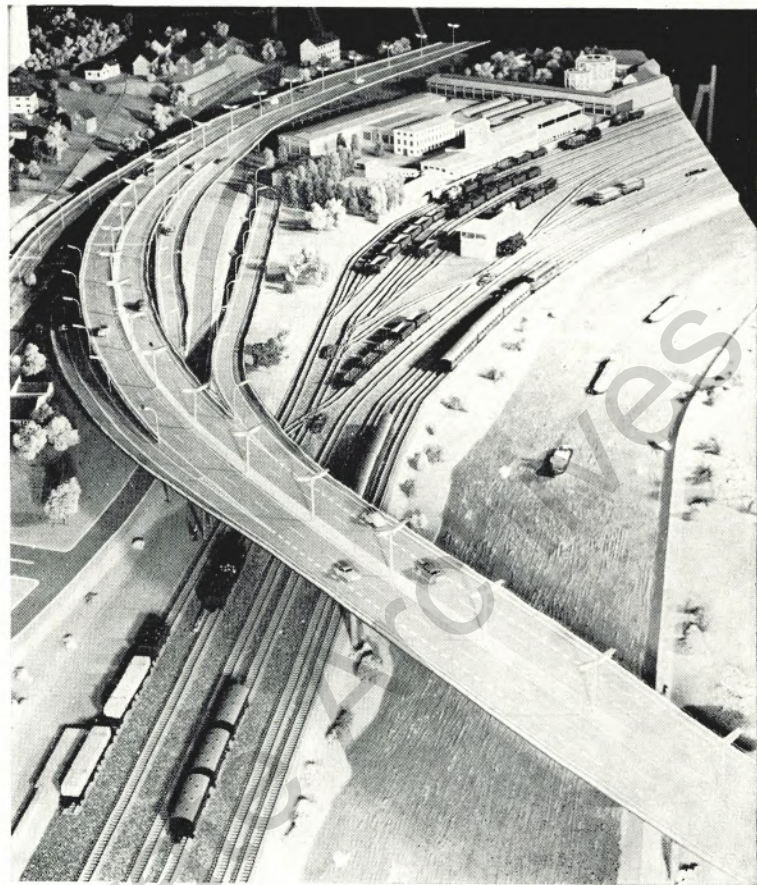
Schon jetzt neuen Rasen vorbereiten

Wer im Frühjahr einen neuen Rasen säen will, sollte jetzt schon den Boden dazu vorbereiten. Der vorgesehene Gartenteil ist zunächst von Pflanzensresten, Unkräutern, Sträuchern und Steinen zu säubern. Soll eine überalterte Rasenfläche erneuert werden, so ist es nicht ratsam, die Grasnarbe einfach unterzugraben; vielmehr sollten die abgeteilten Rasensoden flach abgestochen und kompostiert werden, wobei sie gewendet aufzuschichten und mit Fertisal zu bestreuen sind. Später sollte dann noch kohlen-saurer Kalk oder Nettolin zugesetzt werden. Dann erhält man wertvolle Rasenerde, die sich überall im Garten verwerten läßt. Sind aus irgendwelchen Gründen größere Erdverschiebungen, wie Bodenprofilierung oder Drainage nötig, dann wird vorher die etwa 25 Zentimeter hohe Mutterbodenschicht abgetragen und später wieder aufgebracht.

Da die Gräserpflänzchen mehr leichteren als schwereren Boden lieben, sind nötigenfalls geeignete Verbesserungsmittel herbeizuschaffen und beim Graben in die Krume einzuarbeiten. Schwerer Boden läßt sich durch Zusatz von scharfem Sand und Düngetorf hinreichend lockern. Aber auch bei reinem Sandboden kommen wir ohne eine Verbesserung nicht aus; hier sind etwas Lehm und reichlich Düngetorf angebracht, um die wasserhaltende Kraft des Bodens zu erhöhen. Für alle Fälle eignen sich Komposterde und angerotteter Dung. Die zur Bodenverbesserung nötigen Stoffe werden gemischt, gleichmäßig auf die Fläche ausgebreitet und dann eingegraben. Ist der Boden einige Jahre nicht mit Kalk versorgt worden, dann ist eine Gesundungskalkung in Höhe von 300 bis 400 Gramm je Quadratmeter Mischkalk unbedingt erforderlich. Das Kalkprodukt ist auf die Bodenverbesserungsmittel zu streuen und mit diesem zusammen einzubringen.

Nun zur Grabearbeit selbst. Es ist mit dem Ausheben eines spatenstichtiefen Anfangsgraben zu beginnen. Dann wird die zur Verbesserung des Bodens vorgesehene Erdmischung —

Ein interessantes Beispiel für die Verwendung von Stahl im Straßenbau gibt das Modell einer Hochstraße in Stahl-Leichtkonstruktion, die von der Beratungsstelle für Stahlverwendung für ein Kreuzungsbauwerk in Essen vorgeschlagen wurde und auf der Ausstellung „Schiene und Straße“ im September gezeigt wurde. Hochstraßen, die den durchgehenden Verkehr ohne Behinderung über die Schnittpunkte des ebenirdigen innerstädtischen Verkehrs hinweggleiten, lassen sich vorteilhaft in Stahlkonstruktion errichten, da sie werkstatmäßig weitgehend vorgefertigt und zeit- und raumsparend montiert werden sowie große Spannweiten gestatten. Außerdem ist die Stahlkonstruktion abwandlungs- und ergänzungsfähig, was bei dem schnellen Wachstum der Städte von Bedeutung ist. Sie erlauben die Verwendung schlanker Stützen, so daß die darunterliegenden Verkehrswege so wenig wie möglich beeinträchtigt werden



stets jedoch nicht mehr, als der nächste Spatenstich ausgemacht — an die gegenüberliegende Grabekante, und zwar an die gewendeten Schollen herangescharrt, so daß sie sich auf die gesamte Grabtiefe von etwa 25 Zentimeter verteilt. Es ist Stich neben Stich zu setzen, also die Reihe entlangzugraben.

Ist die Bodenoberfläche durch die aufgebrachten Verbesserungsmittel zu hoch geworden, zum Beispiel um ein Fünftel der sonst normalen Grabtiefe, dann wird zum Ausgleich jede fünfte Grabestichreihe herausgenommen und beiseite getan. Die nun etwas breitere Grabefurche soll dann nach vier Stichreihen wieder die übliche Breite erreicht haben. Die sonst für fünf Stichreihen vorhandenen Bodenverbesserungsmittel müssen dann bereits nach vier Reihen verbraucht sein.

Sollen ältere Obstbäume in die zukünftige Rasenfläche mit einbezogen werden, dann wird man am besten auf offene Baumscheiben ver-

zichten und die Aussaat später bis dicht an den Stamm vornehmen. Wir erhalten dadurch ein schönes Bild. Damit der Baum aber nicht so bald unter Nahrungsmittel-Mangel zu leiden hat, erhält er während des Grabens gleich eine umfangreiche Vorratsdüngung. Jetzt ist das leicht möglich; Nachdüngen bei vorhandener Rasenfläche stößt dagegen auf mancherlei Schwierigkeiten. Geeignete Vorratsdünger sind Thomasmehl und Kalimagnesia. Wir berücksichtigen je Quadratmeter Baumscheibenfläche, die gut ein Meter über die Kronentraufe hinaus zu bemessen ist, je 300 bis 500 Gramm und streuen die entsprechende Menge jeweils auf die Sohle der Grabefurche. Die Gräser, die nur 15 Zentimeter tief gehen, kommen an diese Dünger nicht heran, wohl aber die Baumwurzeln.

Das gegrabene und verbesserte Land bleibt in rauher Scholle bis zum zeitigen Frühjahr liegen und wird dann gedüngt, gegrubbert, planiert, gewalzt und besät.

Wilhelm Cipa, Stoffwirtschaft
Wolfgang am 9. September

Alfred Maier, Breitband
Ralf am 9. September

Werner Baars, Elektrobetrieb II
Heike am 9. September

Hans Ipach, Kraftanlagen, **Renate Ipach**,
Waschanstalt, Frank am 9. September

Eberhard Koeve, Volkswirtschaft/Statistik
Cornelia am 10. September

Helmut Teuber, Maschinenbetrieb II
Barbara am 10. September

Hermann Scheulen, Elektrobetrieb Kalt-
walzwerk, Klaus am 10. September

Leo Gantzek, Mechan. Hauptwerkstatt
Silvia am 11. September

Wilhelm Wehner, Blechzurichtung/Warm-
bandwerk, Bernd am 11. September

Friedhelm Schulz, Kaltbandwerk-Walz-
betrieb, Petra am 11. September

Joseph Biedka, Finanzen
Andrea am 11. September

Adolf Kallenborn, Stoffwirtschaft
Cornelia am 12. September

Josef Michalik, Maschinenbetrieb I
Hans-Joachim am 12. September

Heinz-Werner Hamm, Maschinenbetrieb I
Ursula am 12. September

Martin Neumann, Hochofen
Jutta am 12. September

Hans Krause, Bergbau- und Hüttenbedarf
Birgit am 12. September

Wilhelm Dahmen, Verkaufsabteilung
Hans-Jörg am 13. September

Reinhold Becker, Kaltwalzwerk
Marion am 13. September

Ewald Kusch, Hochofen
Evelyn am 16. August

Friedhelm Zegarski, Walzwerk I
Britta am 17. September

Georg Hiller, Martinwerk I
Frank am 17. September

Horst Müller, Hochofen
Elke am 17. September

Herbert Jenke, Betriebswirtschaft
Thilo am 17. September

Anton Beier, Mechanische Hauptwerkstatt
Jürgen am 18. September

Hans Nagelmüller, Stoffwirtschaft
Pia am 18. September

Heinz Steger, Elektrobetrieb I
Brigitte am 18. September

Manfred Hasenkamp, Mechanische Haupt-
werkstatt, Michael am 18. September

Artur Gulbinat, Mechanische Hauptwerk-
statt, Susanne am 19. September

Dr. Klaus Kunkel, Chemisches Hauptlabor
Peter am 19. September

Hermann Segelke, Maschinenbetrieb
Anita am 20. September

Günter Pelzner, Allgemeine Werks-
kolonne, Rainer am 20. September

Willi Raschewski, Steinfabrik
Günter am 21. September

Peter Onisko, Sozialabteilung
Alexander am 23. September

Gottfried Boden, Martinwerk II
Jutta am 25. September

Burkhard Gasper, Stoffwirtschaft
Andreas am 25. September

Karl Bartkowiak, Elektrobetrieb II
Elke am 25. September

Walter Scheffler, Bauabteilung
Iris und Ute am 26. September

Wilhelm Steinkuhl, Hochofen
Christel am 26. September

Joachim Waller, Blechzurichtung Warm-
bandwerk, Hans-Jörg am 27. September

Josef Hartwig, Magazinverwaltung
Klaus-Dieter am 27. September

Reinhold Schachtschneider, Elektro-
betrieb Hochofen, Sabine am 27. Sept.

Gerhard Heldt, Martinwerk I
Frank am 27. September

Walter Leu, Porenbetonanlage
Regina am 28. September

Paul Nühren, Blockstraße II
Helga am 28. September

Wilhelm Geiling, Wärmestelle
Jürgen am 1. Oktober

Werner Oelkrug, Versuchsanstalt
Lothar am 1. Oktober

Kurt Bönning, Maschinenbetrieb I
Bernd am 2. Oktober

Werner de Flize, Elektrobetrieb I
Andrea am 2. Oktober

Paul Kusch, Elektrobetrieb II
Petra am 2. Oktober

Hubert Märker, Blechzurichtung Kaltband-
werk, Dorothea am 3. Oktober

Günter Niebel, Warmbandwerk
Manuela am 3. Oktober

Hermann Burkel, Elektrobetrieb I
Doris am 3. Oktober

