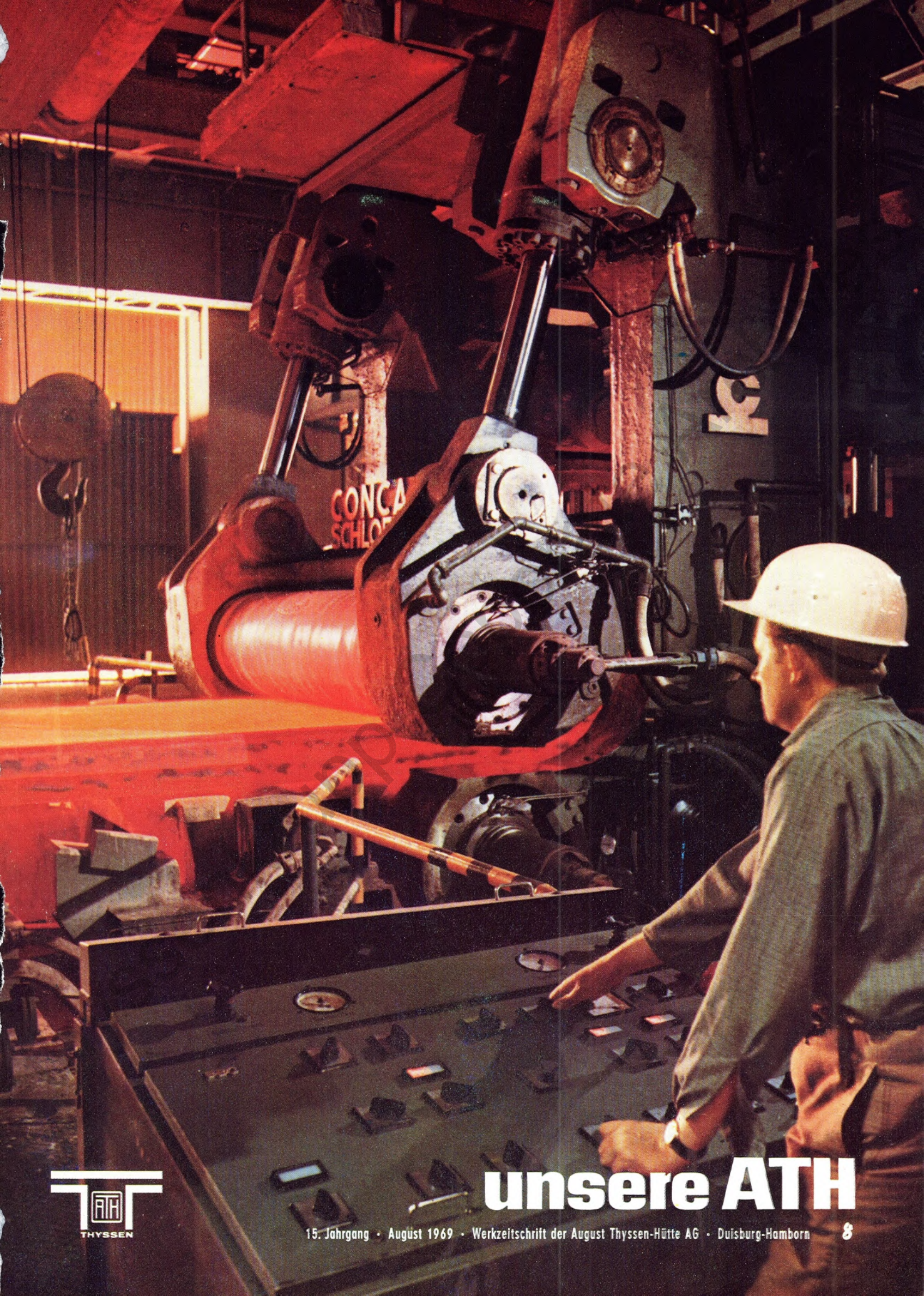
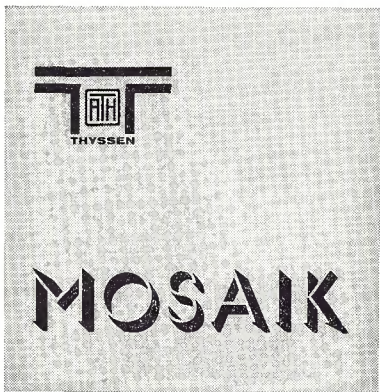






Vom Bundespräsidenten ausgezeichnet

Stern zum Großen Verdienstkreuz für Dr. Sohl



AUF EINE MILLIARDE DM ist das bisher 906 Millionen DM betragende Grundkapital der ATH erhöht worden. Neue Aktien in einem Nominalbetrag von 90,6 Millionen DM wurden den Aktionären der ATH im Verhältnis 10:1 zum Ausgabekurs von 150 DM je Aktie im Nominalwert von 100 DM angeboten. Außerdem wurde den freien Aktionären der Tochtergesellschaften Thyssenrohr, HOAG, Niederrhein, DEW und Thyssen Handelsunion die Möglichkeit eingeräumt, wie bei früheren Umtauschangeboten ATH-Aktien zum gleichen Preis zu beziehen.

PROF. DR. WALTER CORDES wurde auf der letzten Hauptversammlung der Thyssen Röhrenwerke AG als Nachfolger von Dr. Rohland in den Aufsichtsrat gewählt. Bei DEW schieden Ludwig Rosenberg, Wilhelm Monschau und Josef Frieß aus dem Aufsichtsrat aus. An ihre Stelle traten Willi Ahlmann, Vorstandsmitglied der IG Metall und Erster Bevollmächtigter der Verwaltungsstelle Köln, Richard Hemmers, Betriebsratsvorsitzender der DEW Krefeld, und Dr. Heinz Seidel, Geschäftsführer der Hans-Böckler-Gesellschaft.

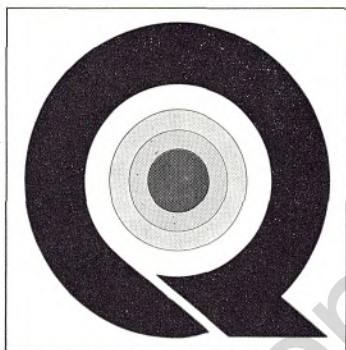
Für seine Verdienste um die deutsche Wirtschaft und insbesondere die Stahlindustrie hat Bundespräsident Dr. Lübke am 18. April dem Vorstandsvorsitzer der ATH, Dr. Hans-Günther Sohl, den Stern zum Großen Verdienstkreuz verliehen. Der Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen, Heinz Kühn, überreichte Dr. Sohl die hohe Auszeichnung am 30. Juni in Düsseldorf. In einer Feierstunde, an der auch Vorstandsmitglieder der ATH und anderer Unternehmen der Thyssen-Gruppe teilnahmen,

würdigte Kühn die Verdienste Dr. Sohls. Als Vorsitzender des Vorstandes der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie von 1956 bis 1969 habe er der deutschen Stahlindustrie neue Wege zur Lösung ihrer Probleme aufgezeigt. Er habe entscheidend dazu beigetragen, die Schwierigkeiten der deutschen Stahlindustrie in der Zeit der wirtschaftlichen Rezession zu überwinden und auch bei der inzwischen erfolgten Lösung des Kohlebergbau-Problems an der Ruhr aktiv mitgewirkt.

DIE ROHSTAHL-PRODUKTION der Thyssen-Gruppe lag mit monatlich einer Million Tonnen im Durchschnitt der ersten neun Monate des laufenden Geschäftsjahres um fast fünf Prozent über der gesamten Zeit 1967/68. Der Fremdsatz der Gruppe erhöhte sich um 7,7 Prozent; das Inlands-geschäft konnte um fünfzehn Prozent ausgeweitet werden. Der Exportanteil verminderte sich von 32 Prozent in 1967/68 auf 27 Prozent im laufenden Geschäftsjahr. Gute Marktlage und Rationalisierungsmaßnahmen haben sich günstig ausgewirkt.

DIE STRANGGIESS-ANLAGE im Werk Ruhrort, die im Februar ihren Betrieb aufnahm, hat in den vergangenen Anlaufmonaten ihre Produktion gleichmäßig steigern können und inzwischen nach halbjährigem Betrieb schon eine monatliche Erzeugung von 30 000 Tonnen erreicht. Betrieb und technische Einrichtungen dieser wichtigen neuen Anlage der ATH werden in diesem Heft von Dr. Ing. Nürnberg und Dipl.-Ing. Bertram vorgestellt. Siehe hierzu unseren ausführlichen Bericht auf den Seiten drei bis sechs dieser Ausgabe.

IN DER MERCATORHALLE führt Duisburg auch in diesem Jahr im September seine traditionelle Ausstellung „Duisburg — Lebens- und liebenswerte Stadt“ durch. Die ATH wird sich an ihr wie in den Vorjahren beteiligen und dabei vor allem ihr Bemühen um beste Qualität ihrer Produktion demonstrieren. Außerdem zeigt sie gemeinsam mit der Niederrheinischen Hütte Beispiele aus ihrer Lehrlingsausbildung. Auch bei der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt, der Herbstmesse in Zagreb und in Teheran ist die ATH vertreten.



Qualität führt zum Ziel

STAHLBLECH UND QUALITÄT — das ist der Titel des Beitrags, den Werkdirektor Dr.-Ing. Karl-August Zimmermann, Werk Beeckerwerth, in der heutigen Beilage veröffentlicht. In der ganzen Thyssen-Gruppe läuft die Qualitäts-Aktion inzwischen auf vollen Touren. Wo immer ein Mitarbeiter oder Besucher eines der Werke betritt, leuchtet ihm am Tor das blaue „Q“ auf grünen Grund entgegen und der Slogan „Qualität führt zum Ziel“. Die Werkzeitung veröffentlicht in dieser Ausgabe auf den Seiten 16 und 17 außerdem eine Bildreportage zu diesem für den Erfolg des Unternehmens wichtigen Thema.

DER ZWEITE BAND der Werksgeschichte der ATH „Die Feuer verlöschen nie“ befindet sich gegenwärtig bei Druckerei und Buchbinderei in der Fertigstellung. Mitte August kann mit der Auslieferung durch die Post an Belegschaft und Aktionäre begonnen werden; man hofft, sie Mitte September zu beenden. Der bekannte Göttinger Wirtschaftshistoriker Professor Dr. Treue, der Mitte Juli sein sechzigstes Lebensjahr vollendete, und der Düsseldorfer Wirtschaftspublizist Helmut Uebbing schildern in diesem Buch — es wird auch im Buchhandel erscheinen — die letzten 45 Jahre der ATH-Historie. Mitarbeiter müssen ihre Bestellungen mit dem Bestellschein umgehend vornehmen.



Herausgeber:

AUGUST THYSSSEN-HÜTTE AKTIENGESellschaft

4100 Duisburg-Hamborn, Postfach 67

Leiter der Redaktion: Carl Bertram Hommen

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

Zentralredaktion: Duisburg-Hamborn, Kaiser-Wilhelm-Straße 100 (Hauptverwaltung), Fernruf 5 55 21, Hausanschluß 54 52 und 27 66 — Redaktion Werk Ruhrort (Postfach 201, Verwaltung II, Zi. 6): Fernruf 45 41, Hausanschluß 62 34 und 63 83. — Satz und Druck: Mülheimer Druckereigesellschaft mbH, Mülheim (Ruhr), Eppinghofer Straße 50/52

Bilder: Gecks, Lang, Lehmann, Meyer, Scheibel, Steinmetz, Strangfeld, Warne, Bildstellen Blohm + Voss und Landesregierung NRW; Contipress, Länderpress — Luftaufnahme: Messe AG Hannover/Luftfernsicht Niedersachsen (freig. Niedersächsischer Minister für Wirtschaft und Verkehr N. 11/80/69)

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

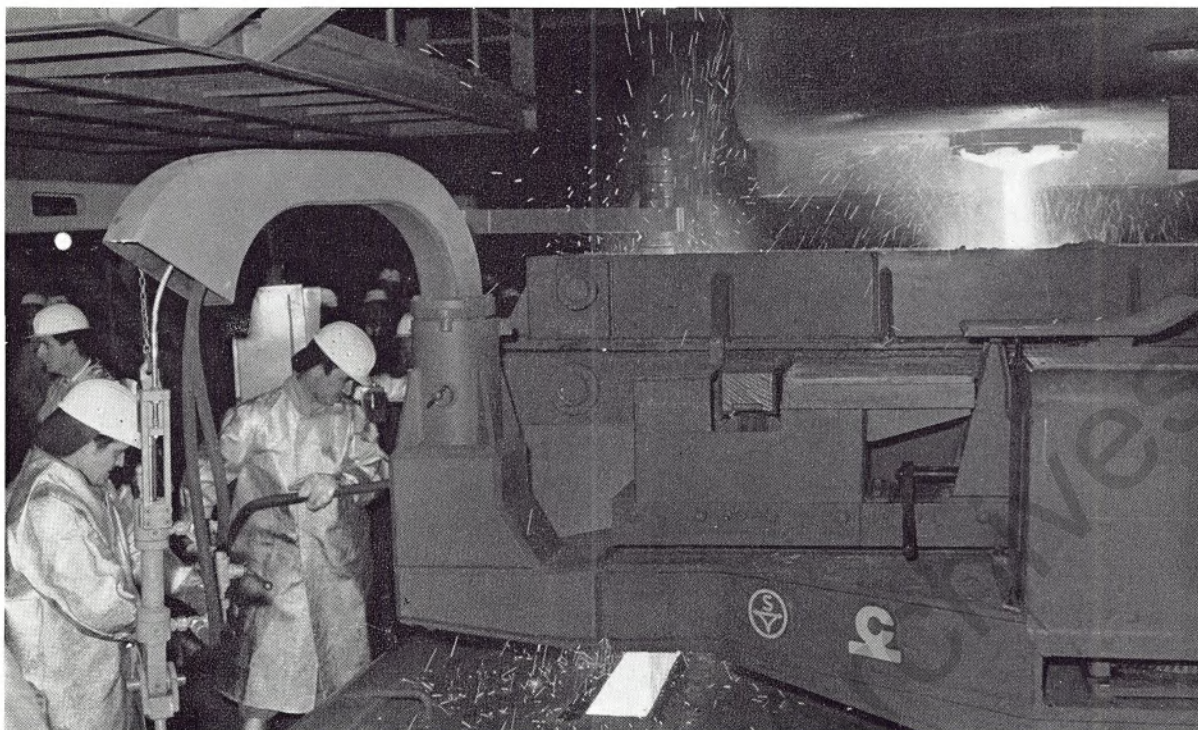
TITELBILD: Von diesem Steuerpult aus erfolgt die Steuerung des Treibers, der die Stranggieß-Bramme ausfördert; von hier aus wird auch der Kaltstrang vom Warmstrang gelöst (Farbaufn.: K.-U. Steinmetz) — LETZTE SEITE: Sommer im Werk Beeckerwerth (Farbaufn.: Karl Lang)

Aus dem Inhalt:

Die Ruhrorter Stranggieß-Anlage	3
Datenverarbeitung in der Thyssen-Gruppe	7
Dr. Sohl vor der Hamborner Belegschaft	8
Das neue Lohnfortzahlungsgesetz	9
Prädikat „Gute Industrieform“ für Thyssen-Mills Sanitärkabinen	10
Aug. Klönne besteht jetzt neunzig Jahre	10
Prof. Dr. Jürgensen (Hamburg): Der kombinierte Verkehr von morgen	11
Betriebliches Vorschlagswesen Hamborn nahm 5000-Mark-Hürde	14
Thyssen Industrie ehrte fünf Jubiläre	15
Qualitäts-Aktion — zwischen Schweißern und Tor 8 in Ruhrort	16
65 Mitarbeiter in Ruhrort beendeten Weiterbildungskursus	18
Beilage: Stahlblech und Qualität	19
Hier geht es um die Sicherheit:	
Bei Reparaturen Sicherheit einplanen	23
„Nasen-Fahrräder“ haben ausgedient	24
Jubiläum bei der Kranführerschule im Werk Ruhrort	25
Kokerei „August Thyssen“ erhielt neue Waschkäue	27
Torpedo Moskau bei Duisburger Wasserballern zu Gast	28
Für die Herzoperation flog Stephan in die Mayo-Klinik	29
Der Schrebergarten ist noch nicht tot	30
102 Jubilare schaukelten auf dem Rhein	32
Viele Wege führen nach Hause: Verärgert kommt man schlecht ans Ziel	34

Ruhrorter Stranggieß-Anlage steigert ihre Leistung gleichmäßig

Eine Monatsproduktion von 30000 Tonnen nach halbjährigem Betrieb bereits erreicht



Im Frühjahr konnte im Blasstahlwerk Ruhrort, wie die Werkzeugzeitung bereits kurz berichtete, nach einer Rekord-Bauzeit von nur dreizehn Monaten eine Stranggieß-Anlage für Chargengewichte bis zu 120 Tonnen in Betrieb genommen werden. Die erste Schmelze im Format 1700 mal 175 Quadratmillimeter wurde am 4. Februar in Anwesenheit von Werksdirektor Höfges, Direktor Dr. Nürnberg, Direktor von Brancini und weiterer leitender Herren des Blasstahlwerkes, der Neubau-Abteilung sowie von Vertretern der Bau- und Konstruktionsfirmen abgegossen. Die Werkzeugzeitung hat bereits in einem Artikel im Weihnachtsheft 1968 über die Grundlagen der Stranggieß-Technik und über den Ablauf von Planung und Montage der Ruhrorter Anlage berichtet. Inzwischen hat die Anlage eine halbjährige Betriebszeit hinter sich und im Juni bereits eine Monatsleistung von 25 000 Tonnen erzielt; für den Monat Juli ist eine Erzeugung von 30 000 Tonnen eingeplant. Im heutigen Beitrag wird eine Übersicht über die technischen Einrichtungen dieser ersten Stranggieß-Anlage der ATH und ihre Produktion gegeben.

Die Stranggieß-Maschine ist von der Firma Concast AG in Zürich in Zusammenarbeit mit der Firma Schloemann in Düsseldorf gebaut worden. Es handelt sich um eine Kreisbogen-Anlage mit einem Gießradius von zehn Meter zum Abguß großer Brammenformate mit den Querschnitten: 1700 X 183, 2050 X 200 und 2050 X 250 Quadratmillimeter.

Das Chargengewicht für einen Einzelguß beträgt maximal 120 Tonnen.



Die Anlage gliedert sich, wie aus der Skizze ersichtlich, in (von links) Gießhalle, Adjustagehalle und Versandhalle.

In der Gießhalle befindet sich das eigentliche Herz der Anlage, die Gießmaschine. Die wesentlichen Bauteile der Maschine sind die Kokille mit Antrieb für die Oszillations-Bewegung sowie die Kühlkammer mit Führungsgerüsten und Spritzkühlung für den warmen Strang. Der sich anschließende Treiber liegt bereits im Bereich der Adjustagehalle. Die Gießhalle besitzt auf Hüttenflur Zufahrtstraßen für Lkw-Verkehr sowie zwei Anschlußgleise, die zum Stahlwerk bzw. zur Stahlgasungsanlage führen.

Die Gießbühne befindet sich 10,5 Meter über Hüttenflur. Sie ist ausgerüstet mit einem 180-Tonnen-Pfannenkrans, zwei Gießwagen, zwei Portalwagen für Zwischenbehälter, drei Heizstationen zum Vorwär-

men der Zwischenbehälter und Arbeitsbühnen zum Säubern und Vorbereiten der Zwischenbehälter für den folgenden Abguß. Die Kokille, obwohl man sie als Kernstück der Anlage bezeichnen kann, beansprucht in der großen Fläche der Gießbühne nur einen bescheidenen Platz.

In unmittelbarer Nähe der Kokille steht ein zentraler Meß- und Steuerstand, von dem aus der Abguß geregelt und überwacht wird.

Die Adjustagehalle mit einer Länge von 140 Meter und einer Breite

von 33 Meter beherbergt im Anschluß an die Gießhalle einige Anlagenteile, die zur Gießmaschine gezählt werden müssen, wie Treibrichter, Kaltstrangaufnehmer mit Antrieb, Rollgang, Brennschneidmaschine und Kühlbett mit Querschlepper. Erst anschließend beginnt die Adjustagefläche mit Stapelplätzen, Inspektions- und Putzflächen.

Die Halle ist mit einem Montage- und Reparaturkran im Maschinenbereich sowie mit einem kombinierten Zangen-Magnetkran zum Transportieren und Wenden der Stranggießbrammen ausgerüstet.

Am östlichen Ende der Adjustagehalle liegt die zweite Brennschneidmaschine mit vorgeschalteter Wägeeinrichtung, Querschlepperbett und Rollgang. Über einen Abgangs-Rollgang gehen die Brammen in die Verladehalle.



Der Arbeitsablauf in der Stranggieß-Anlage sieht folgendermaßen aus: Der flüssige Rohstahl wird in Gießpfannen üblicher Bauart mit Schienen-Transportfahrzeugen zur Stranggieß-Anlage angeliefert.

Hochwertige Stahlgüten gehen zunächst über die Stahl-Entgasungsanlage und werden dort behandelt. In der Stranggieß-Anlage wird die Gießpfanne mit Hilfe des 180-Ton-

nen-Pfannenkrans vom Transportfahrzeug abgehoben und durch die Bühnenöffnung hochgezogen.

Vor dem Einsatz in Gießwagen wird die Stahltemperatur in der Pfanne gemessen, um festzustellen, ob die Schmelze hinsichtlich der Stahltemperatur für den Abguß an der Stranggieß-Anlage geeignet ist. Je nach Stahlqualität beträgt die Temperatur 1560 bis 1590 Grad Celsius.



Um eine gleichmäßige Stahltemperatur in der Gießpfanne über die gesamte Füllhöhe zu erzielen, wird der Stahl mit Argongas durchgespült. Dadurch wird der kältere Stahl vom Pfannenboden mit dem wärmeren Stahl im oberen Pfannenbereich durchmischt. So wird sichergestellt, daß eine gleichmäßige Stahltemperatur in der Pfanne vorliegt und beim Abguß keine nennenswerten Temperaturschwankungen auftreten.

Die zum Abguß freigegebene Pfanne wird in einen der beiden Gießwagen gesetzt und für den Abguß fertiggemacht. Der Zwischenbehälter — Verteilergeäß genannt — ist vorher etwa zwei bis drei Stunden lang mit Erdgas aufgeheizt worden, um bei Gießbeginn möglichst Temperaturverluste des Stahles im Zwischenbehälter zu vermeiden. In

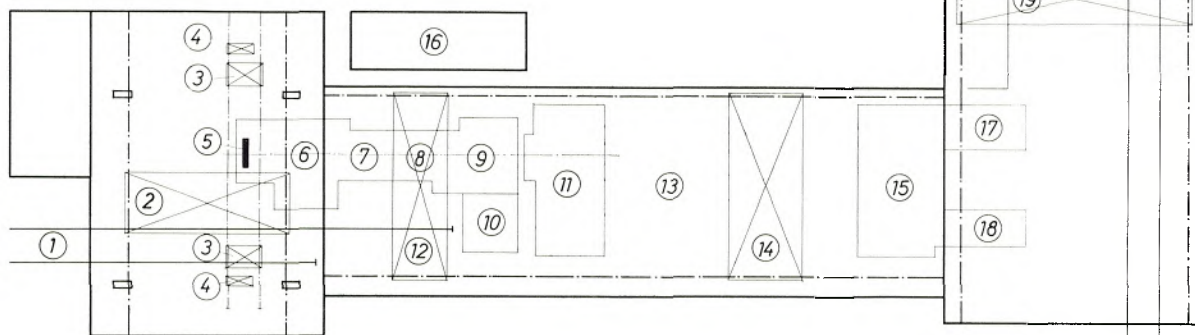
Übersichts-Schema der Ruhrorter Stranggieß-Anlage

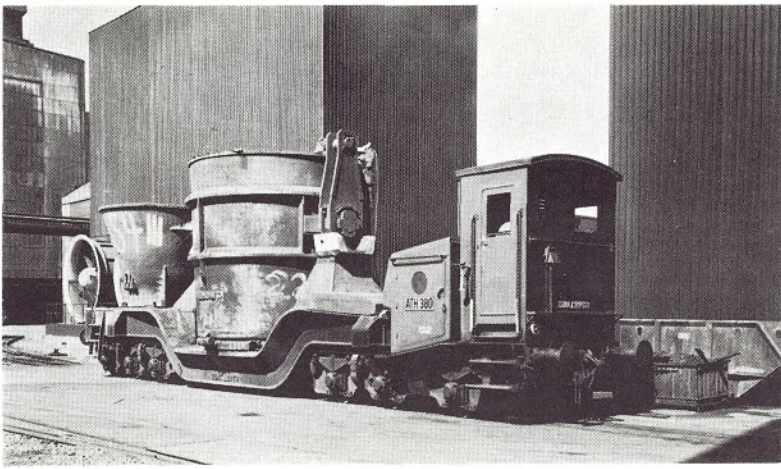
Gießhalle (links): 1: Anschlußgleise zum Stahlwerk, 2: Pfannen-Transportkran, 3: Gießwagen, 4: Zwischenbehälter-Wagen, 5: Kokille, 6: Kühlkammer

Adjustagehalle (Mitte): 7: Treibrichter, 8: Rollgang, 9: Brennschneidanlage I, 10: Schopfschrott-Abschieber, 11: Kühlbett mit

Querschlepper, 12: Reparaturkran, 13: Adjustage-Fläche, 14: Zangen-Magnetkran, 15: Querschlepper mit Waage, 16: Schalthaus

Versandhalle (rechts): 17: Brennschneidanlage II, 18: Übergabe-Rollgang, 19: Verladekran, 20: Anschlußgleise, 21: Lkw-Verladung





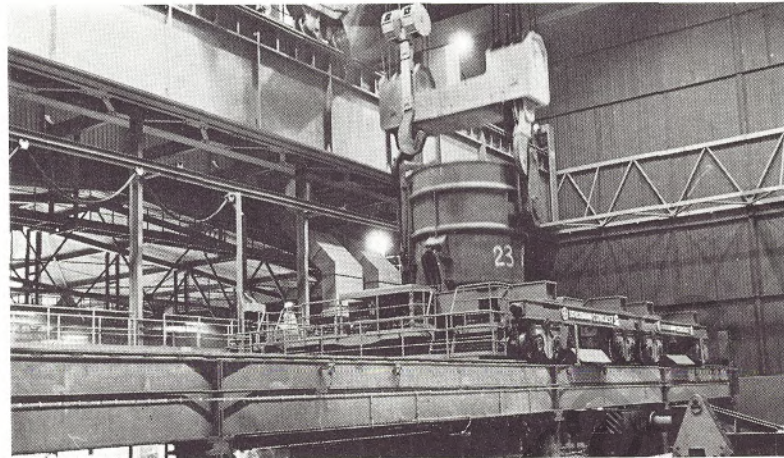
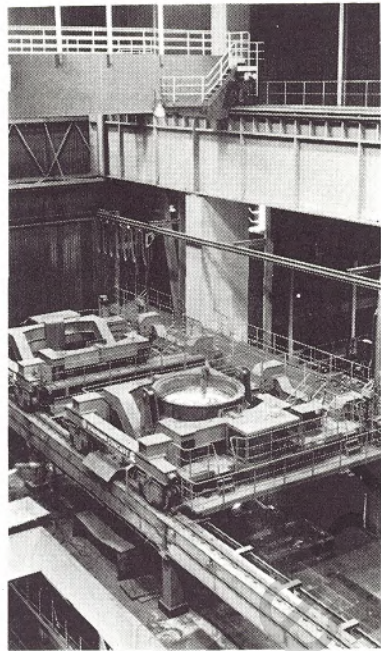
Querschnitt erstarrt sein. Von der Kokille bis zum Treiber benötigt der Strang etwa zwanzig Minuten. Im Treibrichter wird der Strang durch hydraulisch angepreßte Rollenpaare, die synchron angetrieben werden, ausgefordert.

Sobald der Strang im Treibrichter angekommen ist, hat der Kaltstrang als Bindeglied zwischen Kokille und Treiber seine Aufgabe erfüllt. Er kann deshalb vom Warmstrang gelöst werden. Dieser Vorgang wird im Zusammenspiel zwischen Richtrolle und Kaltstrang-Wippe ausgeführt.

Der Bedienungsmann des Treiber-Steuerpultes senkt die Richtrolle am Treiberauslauf hydraulisch ab; dadurch wird der Warmstrang aus

einem speziellen Ofen ist ebenfalls das Gießrohr, das auch als Tauchrohr oder Schnorchel bezeichnet wird, rund dreißig Minuten lang hellrot aufgeheizt worden, um beim ersten Stahldurchlauf keine Erstarrung an der zu kalten Innenwand zu bekommen.

Nach wenigen Minuten wird die Pfanne gießbereit gemeldet, der Zwischenbehälter-Wagen fährt über die Kokille in Gießposition, wird abgesenkt und führt dadurch das Gießrohr in die Kokille ein. Danach fährt der Gießwagen mit der Pfanne über den Zwischenbehälter in Gießposition und die Wägeeinrichtung des Gießwagens wird eingeschaltet, um das Gewicht des flüssigen Pfanneninhaltes zu ermitteln.



UNSERE BILDER ZEIGEN:

Linke Seite: oben links Antransport der Gießpfanne vom Stahlwerk, dahinter der Kühlturm für die Wasserwirtschaft der Stranggieß-Anlage — Rechts: Die Gießpfanne mit 120 Tonnen flüssigem Stahl ist vom Schienen-Transportfahrzeug abgehoben worden und wird vom 180-Tonnen-Pfannen-Transportkran durch die Gießbühnen-Öffnung hochgezogen und dann (Mitte) in einen Gießwagen eingesetzt — Mitte links: Blick von der Kranbahn auf die Gießbühne; die Pfanne im Gießwagen steht bereits in Gießposition über der Kokille — Unten: Der Anguß der Schmelze ist erfolgt; aus der Gießpfanne fließt Stahl in den Zwischenbehälter und von dort durch das Gießrohr in die Kokille

Rechte Seite Mitte links: Der Kaltstrang (rechts im Bild) hat den Warmstrang bis zur Richtrolle des Treibers befördert und damit seine Funktion erfüllt; der Anfahrkopf wird entkuppelt, der nun folgende Warmstrang wird vom Treibrichter ausgefordert, der — rechtes Bild — gerade eine Bramme im Format 2050 mal 200 mm ausfordert — Oben: Bedienungsmann Börger am Steuerpult des Treibrichters — Unten: Über den Rollgang hat der Warmstrang die Brennschneidmaschine erreicht, die den Schopfschrott des Strangkopfes abtrennt

dem Kreisbogen der Maschine anzupassen.

Der Strang durchläuft nun in der Kühlkammer die Führungsgerüste der einzelnen Kühlzonen. Zur weiteren Abkühlung und damit zur fortschreitenden Erstarrung des im Kern noch flüssigen Stahles wird die Strangoberfläche durch feine Düsen gleichmäßig mit Wasser bespritzt.

Die Gießgeschwindigkeit ist abhängig vom Strang-Querschnitt, von der Stahlqualität und Stahltemperatur. Sie liegt an der Ruhrorter Anlage im Bereich 0,50 bis 1,00 Meter je Minute; daraus ergibt sich eine mittlere Gießzeit von etwa sechzig Minuten für den Einzelguß.



Wenn der Strang die letzte Kühlzone verläßt und in den Treiber eintritt, muß er über den gesamten

seiner Kreisbogenbahn in die horizontale Auslaufrichtung (Rollgang) abgebogen bzw. gerichtet. Fast gleichzeitig fährt die Kaltstrang-Wippe mit dem Kaltstrang hoch, dabei wird der Kaltstrangkopf vom Warmstrang gelöst.



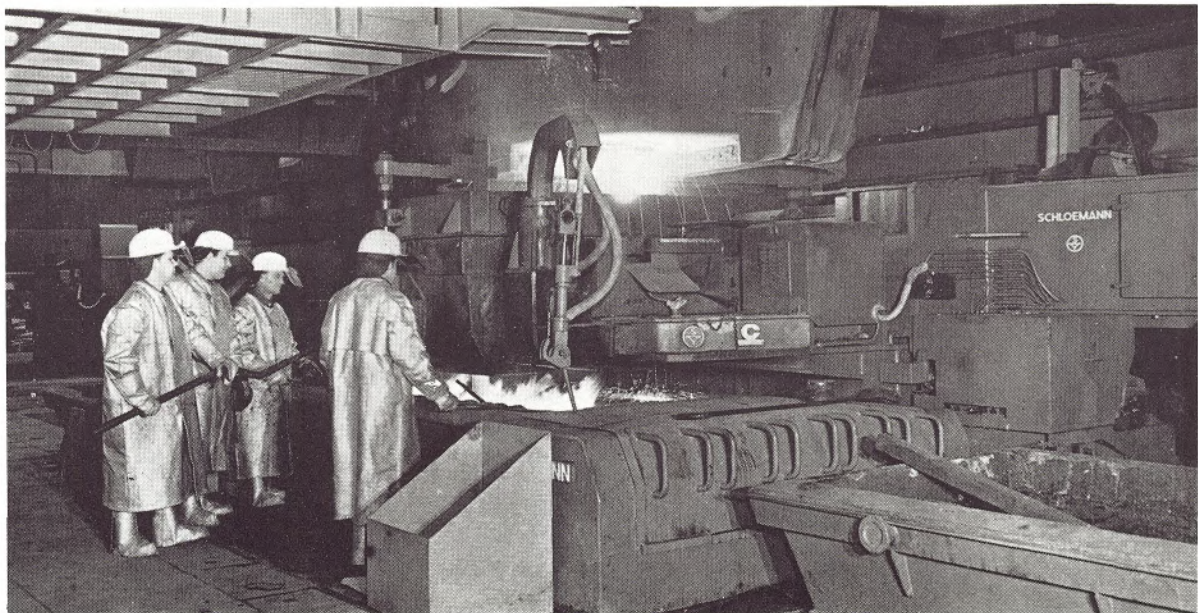
Die Oberflächen-Temperatur des Stranges im Treiber beträgt etwa 900 bis 950 Grad Celsius. Der Warmstrang läuft — zunächst noch mit Gießgeschwindigkeit — über den Rollgang zur Brennschneidmaschine I, die von einem Steuerstand aus bedient wird. Dabei kann der Ablauf der einzelnen Funktionen der Maschine einmal von Hand als Folgeschaltung vorgenommen werden, andererseits aber auch automatisch direkt ablaufen.

Die Brennschneidmaschine kann vorwärts und rückwärts verfahren

werden, um die genaue Schneidposition am Warmstrang zu erreichen. Die beidseitig angeordneten

Nun öffnet der Pfannengießer den Pfannenstopfen, und durch den Ausguß fließt Stahl in den Zwischenbehälter. Sobald dieser gefüllt ist, wird hier der Stopfen geöffnet. Flüssiger Stahl fließt jetzt durch das Tauchrohr und durch die beiden seitlichen Öffnungen im Rohr in die Kokille hinein.

Damit beginnt der eigentliche Vorgang des Stranggießens. Sobald die Kokille mit Stahl gefüllt ist, wird ihre Auf- und Abwärtsbewegung (Oszillation) durch den Kokillenantrieb in Gang gebracht. Gleichzeitig läuft der Treiber an und fördert mit der vorgegebenen Gießgeschwindigkeit mit Hilfe des Kaltstrangs den Warmstrang aus der Kokille aus. Der Kaltstrang hat die Form eines langen Gliederbandes und ist dadurch in der Lage, sich

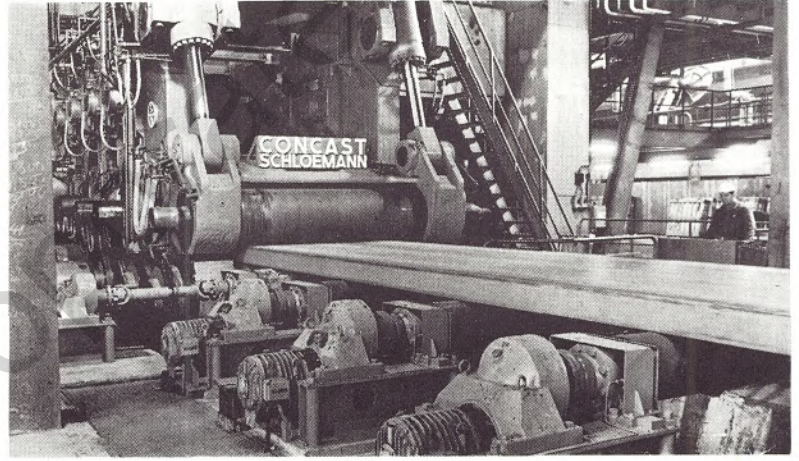
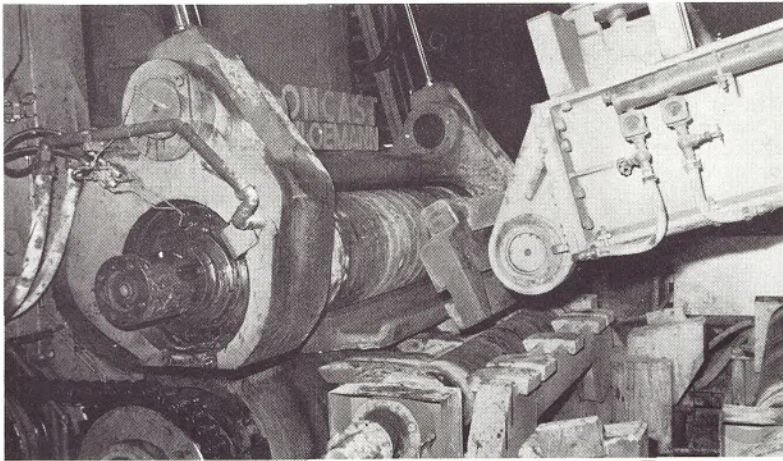
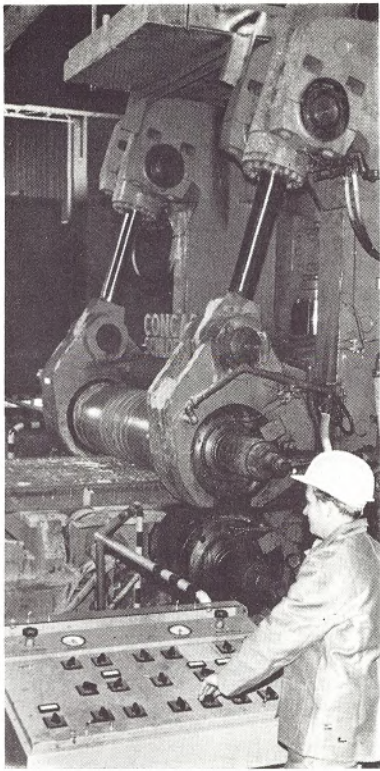


Arbeitsdirektor Doese 50 Jahre

Diplom-Volkswirt Kurt Doese, seit 1964 Arbeitsdirektor der ATH, vollendete am 30. Juni sein fünfzigstes Lebensjahr. Die Hütte und Hamborn sind ihm seit nunmehr fünf Jahren zur beruflichen und häuslichen Heimat geworden. Aber diesen Tag, der im Leben eines jeden Menschen einen sichtbaren Einschnitt darstellt, verbrachte er zurückgezogen in aller Stille mit seiner Gattin — fern von Rhein und Ruhr, von Schreibtisch und Arbeitslärm und von der Hektik des Alltags, der bei ihm sonst angefüllt ist mit Arbeit für Werk und Belegschaft.

Viele Glückwünsche konnte Arbeitsdirektor Doese zu seinem Geburtstag entgegennehmen, vom Vorstand, aus der Belegschaft, aus den Unternehmen der Thyssen-Gruppe und von vielen anderen, mit denen er zusammenarbeitet. Wenn er einen Geburtstagswunsch äußern dürfte, so sagte er in einem Gespräch mit der Redaktion der Werkzeitung, dann würde es der Wunsch sein nach mehr Zeit auch für private Dinge — Zeit für geruhiges Spaziergehen mit der Familie, für Lesen, Musikhören und manche andere schöne Dinge des Lebens, die heute zu kurz kommen, da der Terminkalender den Tag bestimmt.

Werk und Belegschaft wünschen Arbeitsdirektor Doese weiterhin viel Glück und eine gute Gesundheit auch in den kommenden Lebensjahren.



Brenner werden mit Erdgas-Sauerstoff beheizt.

Vom Strang wird zunächst der Schopfschrott am Stranganfang abgeschnitten; er hat durchschnittlich eine Länge von nur vierzig Zentimeter. Der Strang wird anschließend in Riegel bzw. sogenannte kombinierte Längen aufgeteilt. Eine Meßrolle im Bereich der Brennschneidanlage erfaßt über ein Zählwerk die Brammenlänge. Die Rie-

gellänge, die geschnitten werden soll, wird in ein Steuergerät eingegeben; sobald also die zu schneidende Riegellänge von der Meßeinrichtung bestimmt worden ist, kommt für die Schneidmaschine das Steuerkommando zum Anklemmen an den Warmstrang.

Die Brennschneidmaschine läuft jetzt mit dem Strang synchron. Der Schneidvorgang durch die Brenner kann einsetzen. Sobald der Schnitt

ausgeführt ist, läuft die Riegelbramme über den Rollgang zum Querschlepper und wird auf das Kühlbett abgeschoben.



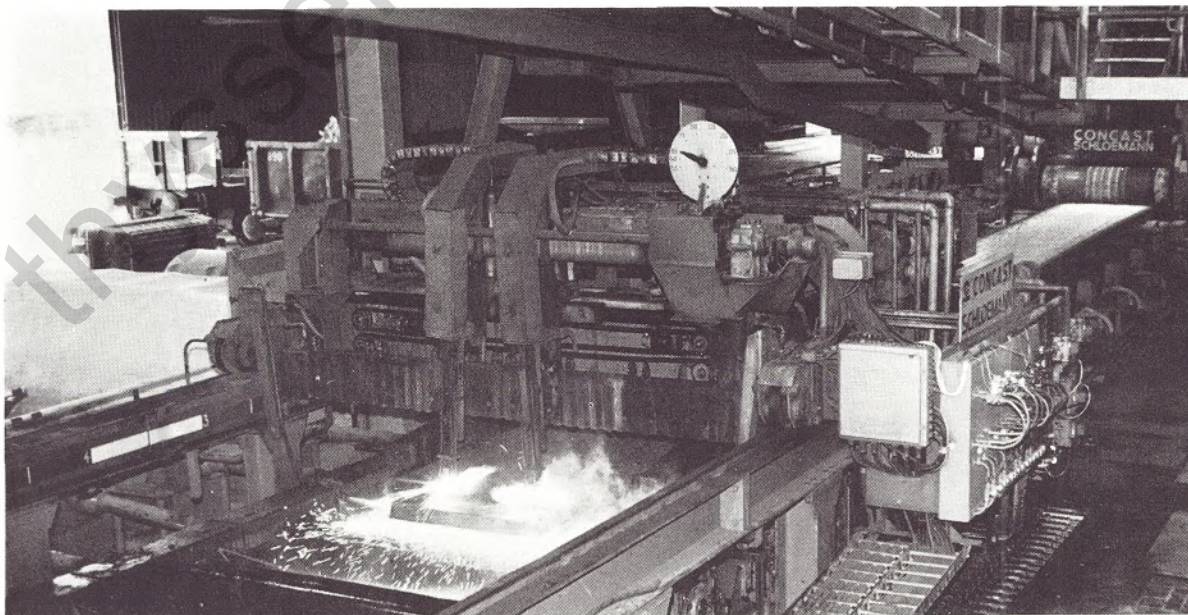
In der Zwischenzeit ist der Abguß auf der Gießbühne gleichmäßig weitergelaufen. Die Wäge-Einrichtung zeigt an, daß die Pfanne fast leer gegossen ist. Aufmerksam ver-

folgen die Gießer den Stahlstrahl aus dem Pfannenausguß. Sobald sich Schlacke zeigt, wird der Stopfen geschlossen, der Gießwagen mit der leeren Pfanne fährt aus der Gießposition weg. Der Stahlinhalt des Zwischenbehälters wird abgegossen, danach fährt auch der Zwischenbehälter aus dem Kokillenbereich fort.

Der Kokillen- und Treiberantrieb wird nun kurzzeitig stillgesetzt, um die Bad-Oberfläche in der Kokille von Gießpulver und Schlacke zu säubern; die Stahl-Oberfläche wird mit Wasser gedeckelt, um eine offene Lunkerbildung am Strangende zu vermeiden. Danach wird der Strang zunächst mit sehr langsamer Geschwindigkeit, im „Schleichgang“ wie man sagt, aus der Kokille ausgefordert. Dann fährt der Strang mit fast doppelter Geschwindigkeit durch die Kühlkammer und den Treibrichter aus.



Nach Gießende setzen sofort die Vorbereitungen für den nächsten Abguß ein. Die Kokille wird kontrolliert und gereinigt. Mit Hilfe des Treibers wird der Kaltstrang aus der Kaltstrang-Kassette durch die Führungsgerüste in die Kokille eingefahren. Der enge Spalt zwischen Kokillenwand und Kaltstrang-Anfahrkopf wird mit Asbestschnur abgedichtet und mit Schrottspänen und Feinschrott abgedeckt, um in diesem kritischen Bereich ein





Durchlaufen von Stahl beim Angießen zu vermeiden.

Der Anfahrkopf selbst stellt auf der Ruhrorter Stranggieß-Anlage eine absolute Neuentwicklung dar. Bisher war es bei Brammenanlagen üblich, daß der Anfahrkopf für jeden Abguß neu vorbereitet wurde. So mußten zum Beispiel Schienenstücke eingebaut werden, um eine Bindung zwischen Kalt- und Warmstrang zu erreichen. Üblicherweise wurde der Anfahrkopf gemeinsam mit dem Warmstrang vom Kaltstrang getrennt, mußte danach vom Warmstrang getrennt und anschließend wieder für einen Abguß vorbereitet werden.

Der an der Ruhrorter Anlage eingesetzte Anfahrkopf ist klauenförmig und bildet auf Grund dieser Form von der Kokille her eine feste Verbindung mit dem Warmstrang. Wie bereits beschrieben, wird der Kopf nach Verlassen des Treibers vom Warmstrang ausgeklinkt, um für den folgenden Abguß sofort wieder verwendet zu werden. Der Anfahrkopf wird lediglich bei Formatänderung ausgetauscht.



Inzwischen sind die zu Riegel geschnittenen Stranggußbrammen auf etwa 600 Grad Celsius abgekühlt. Sie werden vom Kühlbett abgenommen und als Stapel in der Adjustagehalle gelagert. Je nach Stahlqualität werden sie kalt oder aber heiß, das heißt bei etwa 300 Grad bis 400 Grad Celsius Oberflächen-Temperatur, inspiziert und reparaturgeflammt.

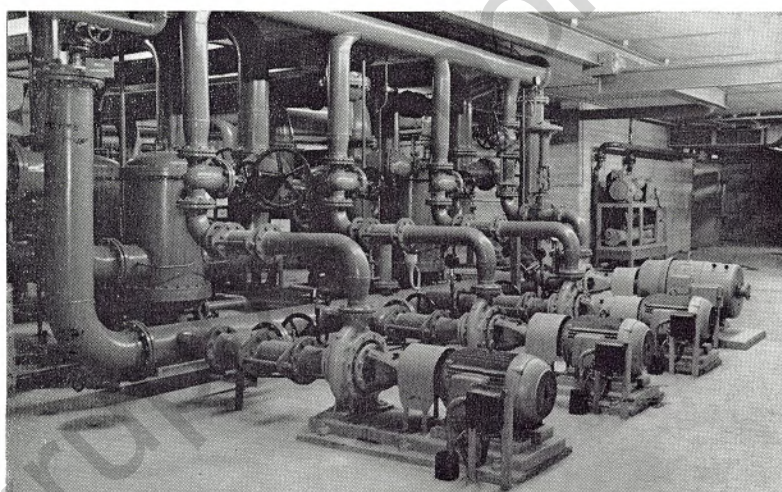
Anschließend gehen die Riegelbrammen weiter zur Brennschneid-anlage II, werden gewogen und an der Schneidmaschine zu einsatzfertigen Brammen für die Grobblechstraßen der Thyssen-Röhrenwerke in Mülheim aufgeteilt. Über einen Rollgang gehen die Blechbrammen in die Verladehalle. Hier werden sie durch einen Abschieber vom Rollgang auf einen Stapeltisch gebracht; ein Zangenkran mit Drehrastseil nimmt den Stapel auf und bringt ihn direkt auf Eisenbahnwaggons zur Verladung.

Strangguß-Brammen für die Hüttenwerke Oberhausen werden als Riegel mit einem Gewicht von 20 bis 25 Tonnen über einen Rollgang direkt vom Querschlepper in die Verladehalle gefahren. Die Riegel-Aufteilung wird erst in Oberhausen vorgenommen. Den gleichen Weg nehmen Strangguß-Brammen für die Bandfertigung in Beckerwerth.



Werfen wir nun noch einen Blick in die „Unterwelt“ der Anlage. Hier befinden sich in zwei Keller-

stockwerken die Maschinen zur Wasserversorgung. Der Kühlwasserbedarf der Stranggieß-Anlage für die Kokille, für Maschinenteile sowie für den Warmstrang ist ganz erheblich. Schließlich muß ja einerseits der Wärmeinhalt des zunächst noch flüssigen Stahles abgebaut werden, um ihn zur Erstarrung und weiteren Abkühlung zu bringen, und andererseits die Gießmaschine vor der Wärmebelastung aus der warmen Bramme geschützt werden. Mit der Funktionstüchtigkeit der Wasserversorgung steht oder fällt die Betriebssicherheit einer Stranggieß-Anlage. Die Ruhrorter Anlage besitzt daher eine eigene Wasserversorgung mit den dazugehörigen Reinigungs- und Kühlaggregaten, das heißt, sie ersetzt nur Ver-

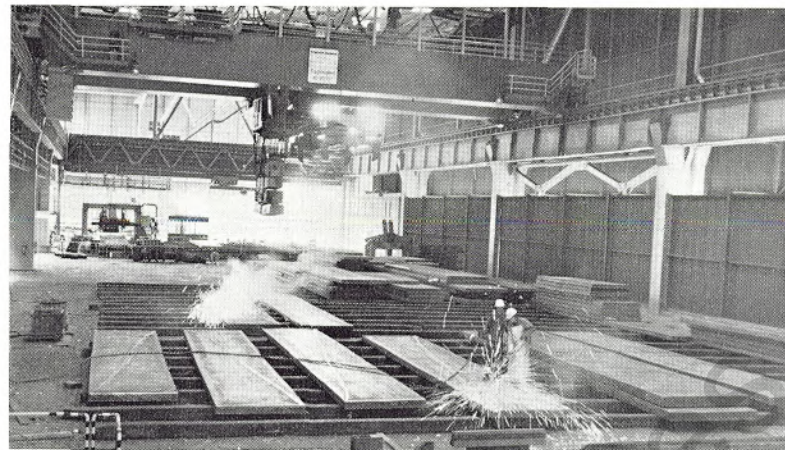


lust-Wassermengen (zum Beispiel Verdampfung), arbeitet sonst aber unabhängig vom Werksnetz.

Der Wasserbedarf für die einzelnen Wasserkreisläufe sieht folgendermaßen aus:

- Kokillenkühlung
etwa 250 Kubikmeter je Stunde
- Innere Maschinenkühlung
180—250 Kubikmeter je Stunde
- Offene Maschinenkühlung
350—480 Kubikmeter je Stunde
- Spritzwasser für Strangkühlung
100—180 Kubikmeter je Stunde

An die Qualität des Wassers werden hohe Anforderungen gestellt, um Korrosionsschäden in den Rohrleitungen oder Verschmutzungen und Verstopfungen in Leitungen und Spritzdüsen zu vermeiden. Die Kokillen-Kühlung und die innere Maschinen-Kühlung sind deshalb als geschlossene Systeme ausgelegt und mit hochwertigem Kesselspeisewasser gefüllt, das zum Beispiel voll entsalzt und entgast ist. Das Spritzwasser für den Warmstrang und für Maschinenteile wird vor der Wiederverwendung einem um-



fangreichen Reinigungsprozeß unterzogen.



Vielleicht ist es interessant, dem Reinigungsweg des Spritzwassers einmal zu folgen. Das Wasser wird zunächst in der Sinterrinne, die unterhalb des Rollganges des Treibrichters und der Kühlkammer verläuft, aufgefangen und läuft über einen sogenannten Großrechen, um von sehr groben Verunreinigungen gesäubert zu werden.

Danach geht es in Sinterfänger, das sind Absetzbehälter, in denen sich der schwerere Sinter am Boden ab-

DIE BILDER:

Links: Maschinist Bogus am Bedienungspult des Steuerstandes für die Wasserversorgung; im Hintergrund das Laufschaufelrad für die Gesamtwasserversorgung der Stranggießanlage — Rechts: Blick in die Adjustagehalle; im Hintergrund liegt der Bereich der Brennschneidanlage II und die Verladehalle — Mitte: So sieht es in der „Unterwelt“ der Stranggieß-Anlage, dem Pumpenkeller, aus; das Bild zeigt die Pump- und Siebfilter-Anlage für das Kokillenwasser

Die Bestellungen von den Thyssen-Röhrenwerken in Mülheim, vom Hüttenwerk in Oberhausen und vom Werk Beeckerwerth gehen bei der Arbeitsvorbereitung ein, werden dem Rechner — nach Qualität und Abmessung geordnet — eingegeben und zunächst dort gespeichert.

Aus diesen Vorgaben werden Chargenprogramme mit einem bestimmten Schmelzgewicht zusammengestellt. Die Einzelbestellungen für Blechbrammen, die als Stückgewichte vorliegen, werden also vom Rechner zu Stücklängen umgerechnet. Jede Strangguß-Abmessung hat ein bestimmtes Metergewicht; die Umrechnung von Stückgewicht auf Längen kann daher leicht vorgenommen werden.

Aus den Einzellängen werden Schmelzgewichte zusammengestellt unter Berücksichtigung von Schopfverlusten, Schnitt- und Flamm-schlacke usw. Bei der Herstellung einer Schmelze im Blasstahlwerk liegt deshalb für die Stranggieß-Anlage bereits eine genaue Aufteilung der Charge für ganz bestimmte versandfertige Einzellängen bzw. Gewichte vor.



Die Stranggieß-Anlage hat im Februar im einschichtigen Anlaufbetrieb 3171 Tonnen erzeugt. Im Monat März wurden in zweischichtiger Arbeitsweise 11 042 Tonnen, im Monat April im dreischichtigen Betrieb 15 937 Tonnen Stranggußbrammen erzeugt. Die Leistungen der Anlage wurden gleichmäßig gesteigert. So konnten im Mai 20 535 Tonnen und im Juni 25 023 Tonnen Brammen erzeugt werden. Für den Monat Juli ist eine Produktion von 30 000 Tonnen geplant, so daß in absehbarer Zeit die für diese Anlage vorgesehenen 35 000 Monatstonnen erreicht werden.

Nürnberg/Bertram

Die Auftragsabwicklung für die Stranggieß-Anlage wird mit Hilfe des Ruhrorter Rechners ausgeführt.





UNSER BILD ZEIGT:
Oberbürgermeister Becker (rechts mit dem Gesicht zur Kamera) vor dem Modell der Erz-Umschlaganlage Europoort im Gespräch (nach links) mit dem niederländischen Konsul van Deinse und Direktor Zepier, Geschäftsführer der Erzverslagbedrijf Europoort, Rotterdam

Während des Monats Juli zeigte das Landesmuseum Volk und Wirtschaft in Düsseldorf den größten Hafen der Welt in Gestalt der Ausstellung „Rotterdam — Dynamik einer Hafenstadt“.

Auf einer Fläche von 520 Quadratmetern präsentierte hier Rotterdam, was es vor allem im Hinblick auf seinen Hafen bietet. Darunter befand sich auch ein Modell der großen Erz-Umschlaganlage Europoort, die von der Thyssen-Gruppe zusammen mit Mannesmann und Krupp an der Rheinmündung gegenüber Hoek van Holland errichtet wird.

Im Modell in Düsseldorf

Erz-Umschlaganlage Europoort bei „Rotterdam — Dynamik einer Hafenstadt“

Bei der Eröffnung der Ausstellung, die Düsseldorf's Oberbürgermeister Becker vornahm, wies Rotterdams Bürgermeister W. Thomassen auf

die engen Bindungen zwischen dem Ruhrgebiet und der holländischen Hafenstadt hin, zwischen denen ein echter funktioneller Zusammenhang

besteht. Er unterstrich dabei auch die Bedeutung der Europoort-Anlage, die Erz unter anderem für die Hüttenwerke der ATH umschlagen wird, und erwähnte auch den Plan von Hoesch und Hoogovens zum Bau eines Hüttenwerks. In den Europoort-Bereich der Rotterdamer Häfen können heute bereits Tanker mit einer Ladekapazität von 240 000 Tonnen einlaufen.

Die Stadt Düsseldorf, die 1952 mit großem Erfolg eine holländische Woche durchführte, wird die bisher bestehenden Kontakte auf den künstlerischen Bereich ausdehnen. Die beiden Städte haben vereinbart, ständig wechselseitig ihren Künstlern Schaufenster für Ausstellungen zu reservieren.

Arbeitskreis Datenverarbeitung der Thyssen-Gruppe diskutierte neue Verfahren



Der Arbeitskreis „Datenverarbeitung der Thyssen-Gruppe“ unter Leitung von Direktor Dr. Deppe hielt am 27. und 28. Mai in der Hauptverwaltung der ATH eine Informationstagung über „Stand und Entwicklung der automatischen Datenverarbeitung“ ab.

Im Arbeitskreis „Datenverarbeitung“ sind die Leiter der Bereiche und Abteilungen vertreten, die in den Unternehmen der Thyssen-Gruppe für Planung und Einsatz elektronischer Datenverarbeitungsanlagen verantwortlich sind. Der Arbeitskreis dient dem internen Erfahrungsaustausch; darüber hinaus hat er vor allem die Aufgaben, eine gemeinsame Einstellung zu

Grundsatzfragen der Datenverarbeitung zu erarbeiten und den schon heute sehr umfangreichen Einsatz von Datenverarbeitungsanlagen in den meisten Unternehmen unserer Gruppe zu fördern und zu verbessern.

Für die erste Sitzung dieses Jahres wurde ein auf diesem Gebiet international bekanntes Beratungsunternehmen für die Abhaltung einer Fachtagung gewonnen. Neben ausgewählten Einzelfragen behandelte man vor allem die Frage, welche grundsätzlich neue Bedeutung elektronische Datenverarbeitungsanlagen für die einzelnen Unternehmen der Thyssen-Gruppe und für den Konzern insgesamt gewinnen können. In lebhafter Diskussion mit den amerikanischen Fachleuten ergaben sich viele wertvolle Anregungen für die Weiterentwick-

lung unserer Anstrengungen auf diesem Gebiet.

Hauptthema der Veranstaltung war der Begriff des „Management Informations-Systems“ (MIS). Hierunter wird eine das gesamte Unternehmen umfassende und auf die wichtigen Zwecke des Unternehmens ausgerichtete systematische Sammlung, Bearbeitung und Darstellung aller der Informationen verstanden, die für die Überwachung und Steuerung des Tagesgeschehens in den Betrieben und Abteilungen und für die Planung wichtig sind.

Ein solches „Management Informations-System“ wird von allen leitenden Herren eines Unternehmens gemeinsam aufgebaut, wobei der Vorstand den Rahmen bestimmt und selbst den Fortschritt der Arbeiten überwacht und beeinflusst.

Solche Systeme, deren Verwirklichung mehrere Jahre erfordert, gestatten gleichzeitig auch eine Erweiterung des Einsatzbereiches von automatischen Datenverarbeitungsanlagen und geben dem Einsatz dieser Maschinen eine neue Zielrichtung.

Viele europäische und amerikanische Großunternehmen sind heute dabei, „Management Informations-Systeme“ aufzubauen, weil sie glauben, daß sie im Konkurrenzkampf von morgen sowie zur Sicherung der Arbeitsplätze und Gewinnchancen dieses moderne Instrument benötigen. Auch in der Thyssen-Gruppe beschäftigt man sich intensiv mit der Vorbereitung bzw. Ausarbeitung solcher neuer Verfahren der Unternehmensführung, um auch auf diesem Gebiet für die Zukunft gerüstet zu sein.

In einer gut besuchten Belegschaftsversammlung der Mitarbeiter aus dem Hamborner Werksbereich berichteten Betriebsratsvorsitzender Judith und Vorstandsvorsitzender Dr. Sohl über aktuelle Fragen der ATH und der Thyssen-Gruppe.



Belegschaftsversammlung

Dr. Sohl berichtete den Mitarbeitern über die Lage der ATH und Thyssen-Gruppe

Trotz tropischer Hitze hatten sich in den Hallen der Transportzentrale viele Mitarbeiter eingefunden, die den Referaten und einer sehr sachlichen Diskussion mit großer Aufmerksamkeit folgten. Auch Hüttendirektor Dr. Brandi und Arbeitsdirektor Doese nahmen mit leitenden Herren aus Verwaltung und Betrieben an der Versammlung teil. Betriebsratsmitglied Weihs konnte außerdem den stellv. Vorsitzenden des Ruhrorter Betriebsrates Schwarz, den Vorsitzenden des Betriebsrates Hochofenwerk Hüttenbetrieb, Ziegler, sowie Vertreter der Gewerkschaften begrüßen.

Im Mittelpunkt des Referates, das Betriebsratsvorsitzender Judith vor der Belegschaft hielt, stand die Auswirkung der gegenwärtig hohen Produktion auf Betriebe und Belegschaft. Angesichts des Stahlhunger in der Welt würden alle Anlagen bis aufs letzte eingesetzt. Der Fleiß und die Einsatzbereitschaft der Belegschaft seien bewundernswürdig. Es sei deshalb verständlich, daß angesichts solcher Leistungen die Erwartungen der Mitarbeiter auf allen Gebieten stiegen und kaum ein Tag vergehe, an dem nicht Wünsche und Forderungen an den Betriebsrat herangetragen würden.

Es sei zu hoffen, daß das neue Oxygen-Stahlwerk nach Überwindung der natürlichen Anlaufschwierigkeiten eine wesentliche Entlastung bringen werde. Die Betriebsleitungen hätten in Verbindung mit dem Betriebsrat für die Mitarbeiter des stillzulegenden Thomas- und SM-Werkes Umsetzungspläne ausgearbeitet, die zum Teil schon mit den einzelnen Belegschaftsmitgliedern diskutiert worden seien. Man hoffe, daß diese Aktion reibungslos verlaufen werde.



Mit Nachdruck behandelte Betriebsratsvorsitzender Judith die Frage der Betriebsunfälle. Vor allem die Zahl der Unfall-Toten, aber auch die schweren Unfälle mit Erwerbs- oder Berufsunfähigkeit seien viel zu hoch. Der Betriebsratsvorsitzende erinnerte daran, daß seit Beginn des Geschäftsjahres in neun Monaten acht Menschen auf dem Werksgelände der ATH zu Tode gekommen seien, davon vier ATH-Männer, ein Rangierer des Gemeinschaftsbetriebes sowie drei Mitarbeiter von Firmen, die bei Arbeiten an Betriebsanlagen der Hütte eingesetzt gewesen seien.

Es müsse alles getan werden, daß sich vor allem solche Unfälle nicht mehr ereigneten, die unbedingt vermieden werden könnten. Jeder Mitarbeiter sei verpflichtet, seine Arbeit so zu verrichten, daß seine eigene Sicherheit und die der anderen gewahrt bleibe.

Im Kreis der Kollegen, aber auch in der Diskussion mit den Führungskräften müßten Mittel und Wege gefunden werden, um die Sicherheit am Arbeitsplatz erheblich zu verbessern. Nur das gegenseitige Gespräch, das Aufeinander-Achtgeben sowie ständige Bele-

rungen könnten weiterhelfen. Jeder sei aufgefordert mitzuwirken, daß diese negative Bilanz in eine positive umgewandelt werde.

Im Verlauf seines Referates wies der Betriebsratsvorsitzende außerdem auf die tarifpolitische Situation hin. Für die Eisen- und Stahlindustrie werde zur Zeit außer über die Manteltarif-Verträge nicht verhandelt. Das Lohn- und Gehaltsabkommen sei erst zum 30. November, das Urlaubsabkommen zum 31. Dezember 1969 kündbar.

Eine wesentliche Tarifverbesserung in der Stahlindustrie sei die Erhöhung der Sonderzahlungen von bisher 50 auf 75 Prozent eines Monateinkommens, für die künftig das laufende Geschäftsjahr als Berechnungsgrundlage diene.

Ferner wies er auf das neue Gesetz zur Lohnfortzahlung für kranke Arbeiter hin und die Erhöhung der Versicherungspflicht-Grenze in der Angestellten-Versicherung. Über beide Fragen werde der Betriebsrat in der nächsten Belegschaftsversammlung eingehend berichten.

Die Frage einer Prämienzahlung für Angestellte, die bei der letzten Versammlung von einem Diskussionsredner angeschnitten worden sei, habe bisher bei der ATH noch nicht gelöst werden können.



Dr. Sohl gab den Belegschaftsmitgliedern einen Überblick über die gegenwärtige Lage der ATH und der Thyssen-Gruppe. Einleitend erinnerte er daran, daß er bei seiner letzten Ansprache vor der Belegschaft vor allem von Sorgen berichtet habe. Heute liege die ganze deutsche Wirtschaft wieder gut im Wind der Konjunktur.

In den letzten beiden Jahren habe sich bestätigt, daß das Vertrauen der Stahlindustrie in die Zukunft auf soliden Füßen stehe.

„Es gibt beim Stahl keine Parallele zur Kohle — das möchte ich gerade in dieser Belegschaftsversammlung noch einmal mit aller Deutlichkeit aussprechen“, betonte Dr. Sohl. „Sie selbst und Ihre Familien dürfen die Gewißheit haben, in einer Industrie beschäftigt zu sein, die

auf Expansion ausgerichtet ist und ihren Mitarbeitern auch in Zukunft wirtschaftliche und soziale Sicherheit bieten kann. Das gilt erst recht für die ATH.“



Mit der Inbetriebnahme des neuen Oxygen-Stahlwerkes werde man vor dem Problem der Stilllegung des Thomaswerkes und des SM-Werkes stehen. „Den Mitarbeitern dieser Betriebe möchte ich noch einmal versichern“, betonte Dr. Sohl, „daß es keine Entlassungen geben wird und daß wir alle zusammen, einschließlich des Betriebsrates, dabei sind, für jeden einzelnen eine vernünftige Lösung zu finden.“



Die anhaltend gute Beschäftigungslage in der Stahlindustrie habe sich auch auf die Erzeugung der Thyssen-Gruppe außerordentlich günstig ausgewirkt. Ihre Rohstahl-Produktion liege bei monatlich über einer Million Tonnen. Besonders kräftig sei die Erzeugung bei der ATH selbst gestiegen. Schon im Geschäftsjahr 1967/68 habe die Rohstahl-Erzeugung von 708 000 Tonnen im Monatsdurchschnitt die von 1966/67 um sieben Prozent überstiegen. In den ersten neun Monaten des gegenwärtigen Geschäftsjahres habe man durchschnittlich 820 000 Tonnen erreicht; das bedeute eine erneute Zunahme um sechzehn Prozent.

Dr. Sohl zeigte an der Rekorderzeugung des Monats März, welche Anstrengungen notwendig seien, solche Leistungen zu erbringen. In diesem Monat stieg der Rohstahlausstoß der ATH auf 908 000 Tonnen, davon wurden 201 000 Tonnen im Hamborner Werksbereich produziert. Dem Oxygen-Stahlwerk Beckerwerth gelang es, fast 353 000 Tonnen Stahl zu erschmelzen und damit die erheblich verbesserte Leistung von 490 Tonnen je Stunde zu erreichen.

„Unsere Hütte ist heute voll ausgelastet“, unterstrich Dr. Sohl. „Jetzt ernten wir die Früchte früherer Investitionen; denn unsere modernen Großanlagen können nun

zeigen, welche Leistungsreserven in ihnen stecken. In besonderem Maße verdanken wir die Produktionsrekorde aber auch den Leistungen und dem Einsatz unserer Mitarbeiter.“

Allen Belegschaftsmitgliedern der ATH — aber auch den Mitarbeitern der verbundenen Unternehmen — sprach Dr. Sohl Dank und Anerkennung für diese Leistung aus. „Wir wissen sehr wohl, daß das volle Ausfahren und das Bestreben, immer mehr aus den Anlagen herauszuholen, manchmal an die Grenze auch der menschlichen Leistungsfähigkeit geht. Daß die Belegschaft bereit ist, die hiermit verbundenen Belastungen auf sich zu nehmen, ist ein Beweis für das gute Zusammenstehen in unseren Betrieben in guten wie in schlechten Zeiten.“

Mit Sorge habe er gesehen, sagte Dr. Sohl, daß die Unfallziffern angestiegen seien. Er appellierte deshalb an alle, beim Streben nach Leistungssteigerung auch an die Gesundheit der ihnen anvertrauten Mitarbeiter und Kollegen zu denken. „Sicherheit geht vor Tonnen-Denken — diese Maxime sollte bei uns nicht in Vergessenheit geraten.“



Trotz des berechtigten Stolzes über die Leistungen der letzten Monate müsse man durch weitere Kostensenkungen Vorsorge dafür treffen, auch künftig, falls wieder einmal schlechtere Zeiten kommen sollten, gerüstet zu sein und wie bisher standhalten zu können. Dazu gehöre auch, für eine stets gleichbleibend gute Qualität der Erzeugnisse zu sorgen. In der ganzen Thyssen-Gruppe müsse man hier an einem Strick ziehen. Deshalb werde auch die gemeinsame Aktion „Qualität führt zum Ziel“ propagiert.

Bei allem Spaß an der farbigen Bildfolge mit netten Comicstrips sollte jedem Mitarbeiter klar werden, wie wichtig Qualitätsarbeit für unsere Marktstellung im Wettbewerb mit unseren Konkurrenten sei. Er rufe deshalb alle Mitarbeiter auf, diese Aktion nicht etwa als eine lästige Mahnung, sondern als einen steten Ansporn aufzunehmen.

Die wichtigste Garantie für die Zukunft des Unternehmens seien die Investitionen. 1967/68 seien hierfür bei der ATH eine Viertelmilliarde DM aufgewandt worden, mehr als doppelt soviel wie 1966/67. Im laufenden Geschäftsjahr würden die Ausgaben für neue Anlagen und Erweiterungen noch einmal stark zunehmen.

Schwerpunkte der Investitionen seien die Stahlwerke, vor allem der Bau des neuen Oxygen-Stahlwerkes in Bruckhausen, das in wenigen Monaten in Betrieb gehe, und eines dritten Konverters im Oxygen-Stahlwerk Beckerwerth. Die für die Ertragslage besonders wichtige Flachstahlseite werde man durch den Umbau des Warmbandwerkes 1 auf schwere Coilgewichte und durch den Bau eines vierten Stoßofens im Warmbandwerk 2 nachhaltig stärken.

Außerdem sei ja bekannt, daß man sich sehr glücklich mit dem Bau von Großhochöfen beschäftige, die auch im weltweiten Maßstab keinen Vergleich zu scheuen brauche.

Dr. Sohl wies schließlich auf die beabsichtigte Gründung der gemeinsamen Röhrengesellschaft mit Mannesmann hin, wobei der gesamte Walzstahl-Bereich von Mannesmann mit etwa 3000 bis 3500

Das neue sog. Lohnfortzahlungs-Gesetz bringt ab 1. Januar 1970 die Gleichstellung der Arbeiter im Krankheitsfall mit den Angestellten. Über den Inhalt des Gesetzes und seine Auswirkungen auf die deutsche Wirtschaft, vor allem die Stahlindustrie, veröffentlichten wir nachstehenden Beitrag von Rechtsanwalt Dr. K. Neben, Hauptgeschäftsführer des Arbeitgeberverbandes Eisen- und Stahlindustrie.

Ab 1. Januar 1970

Das neue Lohnfortzahlungs-Gesetz stellt Arbeiter im Krankheitsfall Angestellten gleich

Der Deutsche Bundestag hat am 12. Juni das „Gesetz über die Fortzahlung des Arbeitsentgelts im Krankheitsfall und über Änderungen des Rechts der gesetzlichen Krankenversicherung“ verabschiedet. Vom 1. Januar 1970 an haben auf Grund dieses Gesetzes auch die Arbeiter im Krankheitsfall gegenüber ihrem Arbeitgeber sechs Wochen lang einen arbeitsrechtlichen Anspruch auf Fortzahlung ihres Lohnes.

Der Bundestag, der mit dem neuen Gesetz einen wichtigen Punkt des Regierungsprogrammes der Großen Koalition verwirklichte, lehnte eine Lösung im Rahmen der Sozialversicherung, für die sich vor allem die Wirtschaft einsetzte, nach langen Verhandlungen und Debatten ab. Diese sog. versicherungsrechtliche Lösung sah vor, die bisherige Kombination der Leistungen der Krankenkasse mit einem Lohnzuschuß der Arbeitgeber beizubehalten und gleichzeitig auch die Reform der Krankenversicherung zu verabschieden.

Das jahrelange Ringen der Arbeiter um sozialrechtliche Gleichstellung mit den Angestellten hat durch das neue Gesetz weitgehend zum Erfolg geführt; außerdem stellt das Gesetz, wenn auch in bescheidenem Umfange, eine erste Stufe zur Reform der gesetzlichen Krankenversicherung dar.



Im wesentlichen treten folgende Neuerungen ab 1. Januar 1970 in Kraft:

- Lohnfortzahlung für Arbeiter (Lohnsteuer- und beitragspflichtig für die Sozialversicherung)
- Anhebung der Versicherungspflichtgrenze von derzeit 900,— DM monatlich auf 990,— DM ab 1. August 1969 und auf 1200,— DM ab 1. Januar 1970.

Dadurch werden alle Angestellten, deren voraussichtlicher Jahresarbeitsverdienst ab 1. August 1969 zwischen 10801,— DM und 11880,— DM liegt, erneut oder erstmals versicherungspflichtig. Für sie hat der Arbeitgeber von der Lohn- und Gehaltsabrechnung für August 1969 an auch den Beitrag zur gesetz-

lichen Krankenversicherung zu entrichten und grundsätzlich die Hälfte davon selbst zu tragen.

Ferner beschloß der Bundestag:

- Senkung der Beitrags-Höchstsätze in der gesetzlichen Krankenversicherung von elf auf acht Prozent
- Rückgewähr für drei nicht verwendete Krankenscheine pro Jahr in Höhe von je 10,— DM
- Anhebung der Rezeptgebühr auf 20 Prozent der Arzneikosten, höchstens jedoch 2,50 DM je Rezept.

Bis auf die Beitragssenkung von elf auf acht Prozent bedeuten diese Neuerungen für die Arbeiter materiell so gut wie keine Änderung, auch keine Verbesserung. Erkrankte Lohnempfänger erhielten nämlich schon bisher einen Ausgleich für ihren Lohnausfall in den ersten sechs Wochen bis zu hundert Prozent des Nettolohnes; nur setzte sich dieser zu 65 bis 75 Prozent aus dem Krankengeld der gesetzlichen Krankenversicherung und in Höhe der Differenz zum vollen Nettolohn aus Zuschüssen des Arbeitgebers zusammen.

Für den Erwerb des Anspruchs auf Lohnfortzahlung ist keine Wartezeit vorgesehen, auch nicht bei einer Arbeitsverhinderung innerhalb der Sechs-Wochen-Frist infolge Kuren, die vom Träger einer Sozialversicherung unter Übernahme der vollen Kosten bewilligt werden. Seine Arbeitsunfähigkeit hat der Arbeiter unter Vorlage einer ärztlichen Bescheinigung innerhalb von drei Kalendertagen dem Arbeitgeber nachzuweisen. Durch eine Änderung der Reichsversicherungsordnung schafft das neue Gesetz für die Begutachtung der Arbeitsunfähigkeit durch den Vertrauensärztlichen Dienst gleiches Recht für Arbeiter und Angestellte. Massenvorladungen zum Vertrauensarzt werden in Zukunft nicht mehr erfolgen. Vielmehr sollen gezielte und individuelle Untersuchungen dazu dienen, den Heilerfolg zu sichern und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Gesundheit einzuleiten.

Die Einführung der Lohnfortzahlung wurde ferner vom Bundestag mit einem sog. Einstieg in die Reform der Krankenversicherung verbunden. Jeder Versicherte und seine mitversicherte Ehefrau erhalten von 1970 an eine Vergütung in Höhe von je 10,— DM für jährlich bis zu drei nicht in Anspruch genommene Krankenscheine, von denen ihnen einer je Quartal an sich zusteht. Die Rezeptgebühr in der gesetzlichen Krankenversicherung, die zur Zeit 1,— DM beträgt, wird vom 1. Januar 1970 an prozentual gestaltet. Sie wird zwanzig Prozent der Arzneikosten, jedoch höchstens 2,50 DM je Rezept betragen. Von dieser Zahlung befreit sind mitversicherte Kinder, Rentner sowie Versicherte, die mindestens fünfzig Prozent erwerbsbehindert oder länger als sechs Wochen krank sind.

Da das neue Gesetz die Ausgaben der Versicherungsträger senkt, weil der Arbeitgeber künftig als alleiniger Träger der Lohnfortzahlung die Krankenkasse entlastet, hat der Bundestag den Höchstsatz in der gesetzlichen Krankenversicherung vom 1. Januar 1970 an von gegenwärtig elf Prozent auf acht Prozent des Bruttolohnes gesenkt.



Betrachtet man die Auswirkungen des Lohnfortzahlungs-Gesetzes auf die deutsche Wirtschaft insgesamt, so könnte man die getroffene einheitliche arbeitsrechtliche Lösung vielleicht nicht als Sonderbelastung für die Wirtschaft, sondern nur als eine Art Umverteilung finanzieller Gesamtausgaben ansehen.

Für den Arbeiter ändert sich dennoch, was die materielle Seite angeht, in der Tat so gut wie nichts. Für die Unternehmen sehen allerdings die Folgen anders aus. Ihnen legt das neue Gesetz ab 1. Januar die volle Last der Lohnfortzahlung auf, während die Krankenkassen von der Milliarden-Last der Krankengelder befreit werden.

Über diese finanzielle Belastung der deutschen Wirtschaft durch das neue Gesetz liegen Untersuchungen

des Bundesarbeitsministeriums vor, deren Ergebnisse mit allen Beteiligten, also auch den Arbeitgebern und den Gewerkschaften abgestimmt wurden. Wie Bundesarbeitsminister Katzer anlässlich der Verabschiedung des Gesetzes vor dem Deutschen Bundestag erklärte, dürfte die Lohnfortzahlung im Jahre 1970 rechnerisch etwa 4,2 Milliarden DM zusätzliche Kosten verursachen. Den jährlichen Mehraufwand infolge Erhöhung der Einkommensgrenze bei der gesetzlichen Krankenversicherung von 900,— DM auf 1200,— DM monatlich bezifferte er auf weitere 1,6 Milliarden DM.

Man muß deshalb damit rechnen, daß die Unternehmen künftig soziale Mehraufwendungen in einer Höhe erbringen müssen, die im Durchschnitt rund drei Prozent der Bruttolohn- und -gehaltssumme ausmachen.

Für die Eisen- und Stahlindustrie im besonderen liegen diese Mehraufwendungen noch höher. Nach unseren Berechnungen entsteht bei rund 280 000 Beschäftigten eine zusätzliche Belastung der Unternehmen durch die Lohnfortzahlung von jährlich 140 Millionen DM, das sind etwa vier Prozent der Lohnsumme. Weitere Mehraufwendungen der Unternehmen ergeben sich durch die ab 1. August 1969 bzw. 1. Januar 1970 zu zahlenden Arbeitgeber-Beiträge für die Krankenversicherung.



Auch wenn die Beschäftigungslage in der Stahlindustrie zur Zeit gut ist, so stehen die Unternehmen angesichts dieser zusätzlichen Belastung des Personalkostensektors doch vor einer nicht einfachen Lage. Diese gesteigerten Kosten, die sich im Endeffekt ab 1970 für alle Zukunft auswirken werden, stehen, ob man will oder nicht, in einem echten Zusammenhang mit der Tarifarbeit der Sozialpartner in ihrem Bemühen, zwischen Kapital und Arbeit ein gesundes Verhältnis zu erhalten.

Deshalb muß auf nachstehende Tatsachen und Termine hingewiesen werden:

- Erst am 12. Mai 1969 haben die Tarifpartner der Eisen- und Stahlindustrie ein Tarifabkommen über Erhöhung der jährlichen „Extras“, wie Jahresabschluß-Vergütung, Weihnachtsgeld, Urlaubsgeld, von bisher fünfzig Prozent auf 75 Prozent eines durchschnittlichen Monatseinkommens abgeschlossen;
- die Tarifpartner stehen in Verhandlungen über neue Manteltarif-Verträge für Arbeiter und für Angestellte sowie über ein neues Gehaltsrahmen-Abkommen;
- zum 30. November ist mit der Kündigung der Tariflohn- und -gehaltsabkommen zu rechnen;
- zum 31. Dezember 1969 ist schließlich das Urlaubs-Abkommen kündbar.



Das neue Lohnfortzahlungs-Gesetz bringt zwar den Lohnempfänger kaum einen materiellen, wohl aber einen beachtlichen gesellschaftspolitischen Vorteil. Andererseits bringt das neue Gesetz für die Wirtschaft im allgemeinen und für die Eisen- und Stahlindustrie im besonderen eine derartige Mehrbelastung des Personalkosten-Sektors, daß diese bei den bevorstehenden Tarifverhandlungen von beiden Tarifpartnern nicht außer acht gelassen werden kann.

Belegschaftsversammlung

(Schluß des Berichtes von Seite 8)

Beschäftigten zur ATH komme. „Bei allen Überlegungen“, sagte Dr. Sohl, „haben wir das Wohl unserer Belegschaften nie außer acht gelassen. Im Gegenteil — die Arbeitsteilung mit Mannesmann wird sich sogar günstig für die Belegschaften auswirken, weil sie die langfristige Sicherung der Arbeitsplätze weiter verbessert.“

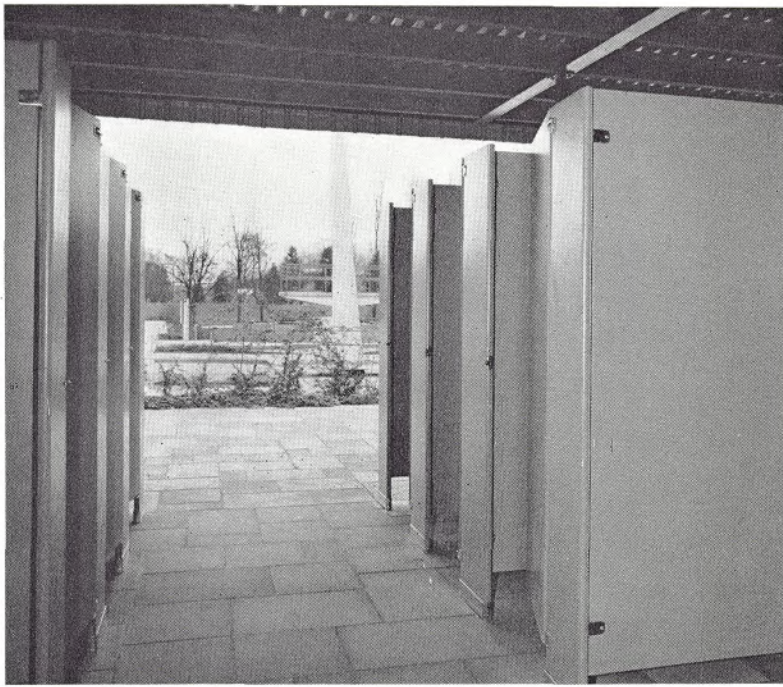
Dr. Sohl erinnerte dabei an die gemeinsame Erklärung der Vorstände von ATH und Mannesmann, daß

sämtliche Arbeiter und Angestellten der betroffenen Gesellschaften, Werke und Betriebe mit allen vertraglichen Rechten — und auch mit ihren Anwartschaften — von den aufnehmenden Unternehmen übernommen werden. Inzwischen seien die Regelungen ausgearbeitet worden. Sie stellten sicher, daß die betroffenen Mitarbeiter keine unbilligen Nachteile in ihren Arbeitsbedingungen und ihrem sozialen Status hinnehmen müßten.

Abschließend betonte Dr. Sohl, daß man auch in der Zukunft stets nach neuen Wegen suchen müsse, weil man nur in dynamischer Entwick-

lung den Bestand des Unternehmens sichern könne.

„Wer sich im Wettbewerb durchsetzen will, braucht Wachstum und gute Erträge. Nur so können wir die sozialen Leistungen für unsere Mitarbeiter langfristig sichern. Wenn wir in diesem Geist auch weiterhin unsere Arbeit tun, dann habe ich keinen Zweifel, daß wir es auch in Zukunft schaffen werden. Wir sind uns im Vorstand unseren Verpflichtungen in dieser Hinsicht voll bewußt und dürfen daran erinnern, daß diese Haltung bei der Thyssen-Gruppe selbstverständliche Tradition ist.“



In Hannover ausgezeichnet

Prädikat „Gute Industrieform 1969“ für Thyssen-Mills Sanitärkabinen

Zur Hannover-Messe 1969 konnte die Thyssen Industrie GmbH einen schönen Erfolg verbuchen: Die von ihr in Dinslaken fabrizierten Thyssen-Mills Sanitärkabinen wurden mit dem Prädikat „Die gute Industrieform 1969“ ausgezeichnet.

Das Interesse der Hersteller, ein solches Prädikat für ihre Produkte zu erringen, wächst von Jahr zu Jahr. 1969 haben allein 460 Unternehmer 1200 Erzeugnisse eingereicht.

Interessant ist, daß noch vor einigen Jahren vornehmlich Erzeugnisse des täglichen Gebrauchs wie Porzellan, Bestecke, Leuchten und elektrische Haushaltsgeräte sich um diese Auszeichnung bewarben.



Mit diesem Zeichen „Die gute Industrieform“ wurden die Thyssen-Mills Sanitärkabinen auf der Hannover-Messe ausgezeichnet

Jetzt gesellen sich zu den Konsumgütern immer mehr Produkte aus

der Investitionsgüter-Sphäre. Man erkennt offenbar, daß für die Funktion eines technischen Gutes auch die Formgestaltung ein zunehmend wichtiger Faktor geworden ist; ganz davon abgesehen, daß sich ein gut gestaltetes Produkt einfach besser verkauft.

Unsere Abbildung soll von der ästhetisch ansprechenden, aber auch zweckmäßigen Form der Thyssen-Mills Sanitärkabinen einen ungefähren Eindruck vermitteln. Die aus Wand, Pfosten, Tür und Beschlagteilen bestehenden Einbauten passen sich architektonisch in hervor-

ragender Weise den jeweils vorhandenen baulichen Gegebenheiten an. Hervorstechende Türgriffe, Türbänder oder Türpfosten gibt es nicht. Die einzelnen Elemente bilden zusammen glatte Flächen, ein für die Sauberhaltung wesentlicher Punkt.

Leider kann die Schwarz-Weiß-Abbildung nicht die frischen, leuchtenden Farben wiedergeben, in denen die Sanitärkabinen von Thyssen Industrie standardmäßig für Hallen- und Freibäder, aber auch Verwaltungsgebäude geliefert werden.

DGB-Vorsitzender Vetter an die Werksredakteure

Am 26. und 27. Juni veranstaltete die Arbeitsgemeinschaft der deutschen Werksredakteure in Stuttgart ihr Bundestreffen. An die Teilnehmer richtete der neue Vorsitzende des Deutschen Gewerkschaftsbundes Heinz O. Vetter eine Grußbotschaft, in der er den Wunsch aussprach, „die angebahnten guten Kontakte des Deutschen Gewerkschaftsbundes zu den Werksredakteuren fortzusetzen und auszubauen. Ich sehe die Hauptaufgabe der Werkzeitungen in der Vermittlung von Informationen und Bildung auf betrieblicher Ebene, um alle, die im Produktionsprozeß mitwirken, für den Sinn und die Bedeutung ihrer Arbeit zu interessieren und am wirtschaftlichen Gelingen zu beteiligen.“

Renten auf Konto überweisen lassen

Bereits heute läßt sich fast jeder zweite Rentner in der Bundesrepublik seine Rente auf ein Konto überweisen. Bundesarbeits- und Bundespostministerium möchten noch mehr Rentner zu diesem Weg der Rentenzahlung bewegen. Sie ließen deshalb Ende Juni allen Rentnern, die sich ihre Renten am Postschalter auszahlen lassen, ein Faltblatt aushändigen, mit dem sie auf die Möglichkeiten und Vorteile eines bargeldlosen Bezugs ihrer Renten aufmerksam machen. Gerade die älteren Mitbürger sollten sich noch stärker als bisher dieses Weges bedienen, der für sie bequemer und sicherer ist als der monatliche Weg zum Postschalter — der den Pensionären der ATH im übrigen aus der Zeit ihrer aktiven Tätigkeit durch die bargeldlose Lohn- und Gehaltszahlung vertraut ist.

Traditionsreicher Name

Klönne baute in neunzig Jahren Großprojekte des Stahlbaus in aller Welt

Am 1. Juli konnte die Firma Aug. Klönne in Dortmund ihr neunzigjähriges Bestehen feiern. Sie gehört zu den bekanntesten Stahlbau-Unternehmen Deutschlands. Im Jahre 1879 von August Klönne gegründet, kann sie heute auf neun Jahrzehnte hervorragender Ingenieur-Leistungen zurückblicken.

Das Unternehmen gehört heute zur Thyssen-Gruppe und beschäftigt in den beiden Dortmunder Werken rd. 1400 Angestellte und gewerbliche Arbeitnehmer. Die Geschäftsleitung liegt in Händen von Direktor Alfred Schmidt (kaufm.) und Direktor Dr.-Ing. Hans Schumann (techn.). Der Werkstatt-Ausstoß erreichte in den letzten Jahren eine Tonnage, die den absoluten Spitzenwert seit der Firmengründung darstellt. Bereits um die Jahrhundertwende gehörte die Firma Aug. Klönne zu den größten und leistungsfähigsten Firmen der Stahlbau-Branche. Ihr ursprüngliches Produktionsprogramm — Gaswerks- und Behälterbau — wurde später auf die Bereiche Stahlbrückenbau, Stahlochbau und Stahlwasserbau ausgedehnt.

Von den erstellten Bauwerken, insbesondere aus neuerer Zeit, seien

erwähnt: Die 500 Meter lange Autobahnbrücke über den Rhein bei Leverkusen und zahlreiche andere Großbrücken in Deutschland sowie im inner- und außereuropäischen Ausland. Ferner zählen dazu das 96 Meter hohe Thyssen-Haus in Düsseldorf, das rund 115 Meter hohe Abgeordneten-Hochhaus des Deutschen Bundestages in Bonn sowie imposante Großbauten im Bereich der Montanindustrie dazu.

Am Bau der Schiffshebewerke Nieder-Finow, Rothensee, Hohenwarthe und Henrichsburg war Aug. Klönne maßgeblich beteiligt. Darüber hinaus lieferte und montierte sie Wehranlagen, Schütze, schwere Schleusen- und Docktore.

Aus dem Zweig Großbehälterbau ist der Fachwelt insbesondere der im Jahre 1938 in Gelsenkirchen-Horst gebaute Scheibengasbehälter mit einem Fassungsvermögen von rund 600 000 Kubikmeter, einer Höhe von rund 150 Meter und einem Stahlgewicht von 5000 Tonnen bekannt geworden.

Für die Hochdruck-Speicherung von Gasen, die nach dem letzten Kriege die Niederdruck-Gasspeicherung weitgehend verdrängt hat, hat Aug. Klönne zahlreiche Kugelbehälter erstellt, außerdem Schwimm- und Festdachtanke für die Lagerung flüssiger Brennstoffe. In den letzten Jahren wurden mehrere stählerne

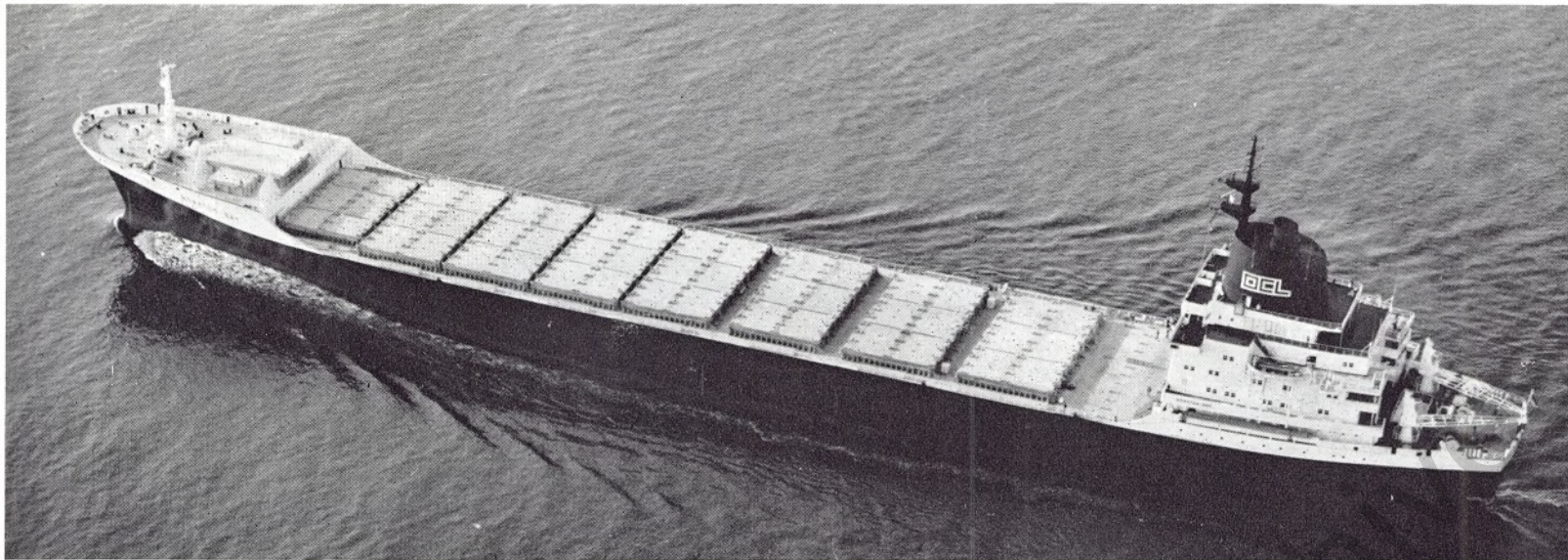
Sicherheitshüllen für Kernkraftwerke geliefert und montiert.

In jüngster Zeit hinzugekommene Ergänzungen des Fertigungsprogramms versprechen Erfolg: Der Zweig System-Bau, der sich mit der Erstellung schlüsselfertiger Gebäude beschäftigt, der Bereich Lager-einrichtungen, dem Planung und Bau schlüsselfertiger Großlager übertragen wird, innerhalb des Behälterbaus das Gebiet der drucklosen Tieftemperaturlagerung von Gasen.

In einer Zeit der sich wandelnden Bauformen und der mannigfachen Verwendung des Stahls ist auch künftig eine gute Beschäftigung in allen Fertigungszweigen zu erwarten.

Neue Jugendvertretung in Ruhrort

Ein neues Gesicht hat die Ruhrorter Jugendvertretung erhalten. Bei den Neuwahlen im Mai gaben von den 262 Wahlberechtigten 203 (77,1 Prozent) ihre Stimme ab, ein Stimmzettel war ungültig. Insgesamt hatten sich zwölf Kandidaten zur Wahl gestellt. Die fünf Jugendlichen mit den meisten Stimmen galten als gewählt. Sie fanden sich wenige Tage später zur konstituierenden Sitzung zusammen, um die einzelnen Funktionen zu verteilen. Das hatte folgendes Ergebnis: 1. Vorsitzender Bodo Flutak, 2. Vorsitzender Wilhelm Eimers, Schriftführer Hartmut Henschke, Geschäftsführer Jürgen Schneider, Materialverwalter Bernard Oberland.



Im „Haus Thyssenstahl“
auf der Hannover-Messe

Verkehrsprobleme in der Welt von morgen

Auf der Hannover-Messe 1969 setzte die ATH in „Haus Thyssenstahl“ die im Vorjahr begonnene und mit großem Beifall aufgenommene Vortragsreihe über „Die Welt von morgen“ fort. Sie galt diesmal den Themen kombinierter Verkehr, Automobilbau, Städtebau und Meerestechnik. Anerkannte Experten zeigten in ihren Fachgebieten übersehbare oder denkbare künftige Entwicklungen auf.

Hüttendirektor Dr. Risser eröffnete die Vortragsreihe vor einem großen Kreis interessierter Fachleute. „Auf keinem anderen Messeplatz“, so sagte er, „gibt und empfängt die Industrie so konzentriert neue Impulse wie auf dieser größten Industriemesse der Welt. Die hier gezeigten Produkte, neuen Verfahren und Techniken beflügeln oft über viele Jahre hinaus die technische Entwicklung. Es liegt also nahe, noch einen Schritt weiterzugehen. Wir wollen nicht nur

unsere neuesten Produkte und deren technische Möglichkeiten zeigen, sondern wir versuchen, durch Aussage anerkannter Experten und in Zusammenarbeit mit unseren Kunden das Zukunftsfeld zu sondieren, das noch hinter den in Hannover erkennbaren Entwicklungen liegt; denn das ständig wachsende Tempo der technischen Entwicklung zwingt uns, unsere Überlegungen und Planungen auf immer größere Zeiträume abzustellen.“

Die Werkzeitung veröffentlicht in dieser Ausgabe Auszüge aus dem ersten der vier Vorträge. Professor Dr. Harald Jürgensen, Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaften an der Universität Hamburg, Direktor des von ihm selbst gegründeten Instituts für europäische Wirtschaftspolitik sowie Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, sprach über das Thema „Der kombinierte Verkehr von morgen“.

Die Erscheinungsformen und Anwendungsbereiche für den kombinierten Verkehr, der in der jüngeren Zeit gleichsam durch einen Umbruch der Verkehrstechnik gekennzeichnet ist — ich darf nur die Stichworte Container, Lash, roll-on roll-off nennen —, sind außerordentlich vielfältig. Die Einfälle zu ihm sind — technisch gesehen — zwanzig oder dreißig Jahre alt. Und dennoch ist die Einführung eine ökonomische Revolution.

Technisch gesehen sind die meisten Sachverhalte des kombinierten Verkehrs überhaupt nicht revolutionär. Die ersten Gesellschaften zur Entwicklung des kombinierten Verkehrs gab es schon in den frühen zwanziger Jahren. Aber die Ökonomie war noch nicht soweit — die wirtschaftlichen Voraussetzungen, die entsprechenden Transportmengen, die Austausch-Voraussetzungen.



Kombinierter Verkehr liegt immer vor, wenn Güter, die zu Ladeeinheiten zusammengefaßt sind, mit mehreren Verkehrsmitteln beför-



Prof. Dr. Harald Jürgensen,
Hamburg

Der kombinierte Verkehr

dert werden — beim Wechsel also die ganze Ladeinheit umgeschlagen werden muß, während bei den konventionellen Methoden die Einzelbehandlung der Frachtstücke relevant war und dadurch die entsprechenden ökonomischen Nachteile eintraten.

Ziel des kombinierten Verkehrs ist es, durch den genormten Behälter die verschiedenen Verkehrsmittel stärker zu integrieren und die Einzelleistungen der beteiligten Ver-

kehrsunternehmen zu einem System zu koordinieren, in dem jeder Transportabschnitt von dem Verkehrsträger übernommen werden kann, der für diesen Verkehrsabschnitt die größte Begabung hat. Da die Umschlagskosten niedrig gehalten werden, kann man eine Transportkette erstellen, die in der Summe die Minima der Transportkosten realisiert, während sonst die hohen Umschlagskosten das Übergehen auf den jeweils besseren Verkehrs-

träger nicht gestatten, weil zwar der anschließende Verkehrsträger besser ist, aber der benötigte Umschlag die Vorteile wieder auffrisst. Die Idee der Kombination kann also nur realisiert werden, wenn man billig kombinieren kann.



Der kombinierte Verkehr ist der Selbstbedienungsladen des Verkehrs. So, wie wir durch den Selbstbedienungsladen den Handel revolutioniert haben, ihn überhaupt fähig gemacht haben, eine steigende Gütermenge kontinuierlich in den Verbrauch zu schleusen, so öffnet der kombinierte Verkehr die ungeahnten Kosten- und Verteilungsmöglichkeiten, die unsere Güterproduktion braucht.

Inwieweit auch künftig die Kosten-degression der Massenproduktion genutzt werden kann, hängt nicht zuletzt auch vom technischen Fortschritt im Verkehr ab. Höhere Produktionsmengen verlangen größere Absatzgebiete. Um neue Märkte zu erreichen, muß ich zusätzliche Transportkosten aufwenden. Wenn ich also neue Massenproduktionsvorteile erreichen will durch Ausdehnung der Märkte, dann ist —

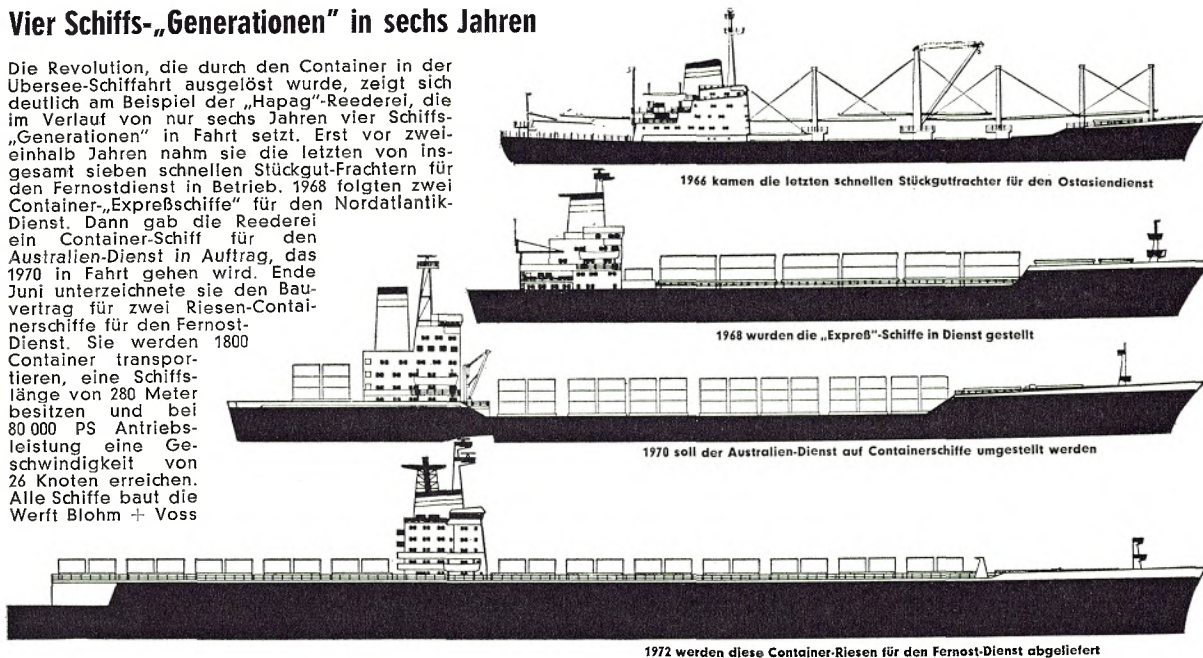


UNSERE BILDER

zeigen oben das Vollcontainer-Schiff „Moreton Bay“, das die Werft Blohm + Voss in Hamburg Mitte Juni an die britische Reederei Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. abliefern. Das Schiff hat 27 000 BRT, ist über 220 Meter lang und 20 Meter breit; es kann 1300 Container von 20 Zoll transportieren — Unten: Prof. Dr. Jürgensen bei seinem Vortrag im „Haus Thyssenstahl“ in Hannover vor interessierten Fachleuten

Vier Schiffs-„Generationen“ in sechs Jahren

Die Revolution, die durch den Container in der Übersee-Schifffahrt ausgelöst wurde, zeigt sich deutlich am Beispiel der „Hapag“-Reederei, die im Verlauf von nur sechs Jahren vier Schiffs-„Generationen“ in Fahrt setzt. Erst vor zweieinhalb Jahren nahm sie die letzten von insgesamt sieben schnellen Stückgut-Frachtern für den Fernostdienst in Betrieb. 1968 folgten zwei Container-„Expreßschiffe“ für den Nordatlantik-Dienst. Dann gab die Reederei ein Container-Schiff für den Australien-Dienst in Auftrag, das 1970 in Fahrt gehen wird. Ende Juni unterzeichnete sie den Bauvertrag für zwei Riesen-Containerschiffe für den Fernost-Dienst. Sie werden 1800 Container transportieren, eine Schiffslänge von 280 Meter besitzen und bei 80 000 PS Antriebsleistung eine Geschwindigkeit von 26 Knoten erreichen. Alle Schiffe baut die Werft Blohm + Voss



wenn das nur mit hohen Produktionskosten möglich ist —, sozusagen eine Bremse in der Entwicklung selber eingebaut.

Werden aber die Transportkosten degressiv gestaltet, dann befruchten sich auf einmal auf hoch interessante Weise die Kostenvorteile des Massenverkehrs mit den Massenproduktions-Vorteilen, sich gegenseitig zu immer neuen Dimensionen geradezu aufstachelnd.

Der Verkehr ist in der Zukunft, viel stärker als heute ein Rationalisierungsfaktor der Produktion. Mehr Verkehr schafft weniger Produktionskosten.

Der kombinierte Verkehr als Form der Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Verkehrsträgern kann in außerordentlich vielen Spielarten in Erscheinung treten. Alle Verkehrsträger sind potentielle Kooperationspartner, das heißt, alle Binnenverkehrsträger miteinander ebenso wie alle Binnen- und Seeverkehrsträger — allerdings nach Schaffung der entsprechenden technischen Voraussetzungen.



Ausgangspunkt für den Durchbruch des kombinierten Verkehrs war die US-Seeschifffahrt. Das ist ganz einleuchtend; denn hier waren die Vorteile am größten und die Widerstände am geringsten. Seitdem zeichnen sich aber auch in Europa, ähnlich wie in den Vereinigten Staaten, zunehmend Kooperationsformen zwischen den Binnenverkehrsträgern ab.

Gerade zwischen Schiene und Straße kann man durch den kombinierten Verkehr geradezu die unterschiedliche Begabung dieser Verkehrsträger in der Zukunft besser zum Zuge kommen lassen. Obwohl die Voraussetzungen für kombinierten Binnenverkehr in Europa wesentlich ungünstiger sind als in dem ungleich weiträumigeren Amerika, werden sich die Binnen-Container auch bei uns durchsetzen. Sie brauchen nur größere Mengen und größere Regelmäßigkeit, um die gleiche Ökonomie zu erbringen, da die gleiche Weiträumigkeit uns nun mal nicht beschiden ist.

Kombinierte Transporte kommen zuerst dort zum Durchbruch, wo die Vorteile am größten sind. Mit weiterem wirtschaftlichen Wachstum wird es vorteilhaft, in immer neuen

Anwendungsgebieten mit teilweise auch neuen technischen Varianten die grundlegenden Prinzipien zu verwirklichen und arbeitsintensive, konventionelle Transportmethoden durch kapitalintensiven neuen, kombinierten Verkehr zu ersetzen.



Bis heute liegen noch nicht genügend Erfahrungen und Untersuchungen vor, aus denen sich endgültige Aussagen über die Kosten-situation des Container-Verkehrs ableiten lassen. Es ist verständlich, daß die Reederei bei ihren neuen Schiffen nach dem Motto verfährt: Man biete zum gleichen Preis an wie beim konventionellen Transport, überlasse dem Verlager den Nutzen der qualitativen Verbesserung und nehme selber aus den zusätzlichen Gewinnspannen, die entstehen, neue und größere Abschreibungsmöglichkeiten, auf daß möglichst rasch der Punkt erreicht ist, wo das Schiff auf eine Mark abgeschrieben ist. Dazu verleiten auch die Steuergesetze.

Nach einer jüngsten Analyse der Bundesbahn benötigt ein Waggon bei einem Umlauf von 100 Prozent — das ist die Zeit, die er vom Start zum Ziel und wieder zurück unterwegs ist — 21 Prozent für die eigentliche Transportüberwindung (das heißt, wenn er fährt), 24 Prozent der Zeit für Be- und Entladen

und 55 Prozent für Rangieren. Mit anderen Worten: von fünf Tagen wird ein Güterwaggon nur einen Tag bezahlt, und vier Tage müssen sie Kostendeckungsrechnung treiben.

Die zeitraubenden Umschlagmethoden im konventionellen Verkehr führen dazu, daß für die kapitalintensiven Transportmittel zu große Liegezeiten entstehen. In ihnen können Schiff oder Waggon keine Transportleistungen erbringen, sind aber mit Abschreibungen belastet, die dann eben auf die Transport-tage umgerechnet werden können. Wie groß das Gewicht dieser Kapitalkosten ist, mag man daran sehen, daß im Augenblick bei unseren herkömmlichen Schiffen der Aufenthalt im Hafen von der gesamten Rundreisezeit — selbst auf internationalen Routen, wo ja die Verhältnisse einigermaßen günstig sind — noch über 50 Prozent betragen kann. Im Australienverkehr sind es zum Beispiel 55 Prozent.



Man kann also keine schnelleren und größeren Schiffe bauen, weil sie im wesentlichen die Vorteile aus Schnelligkeit und Größe durch längere Liegezeiten in den Häfen wieder kompensieren würden. Man erhielte keine Verbilligung, sondern nur eine technische Neuigkeit. Daher sind Schiffe, die man tech-

nisch moderner und größer baut, völlig unfähig, Kostensenkungen zu produzieren, wenn sie nicht am Be- und Entladeplatz mit neuen Methoden kombiniert werden.

Diese Technik wird sozusagen von den Häfen gebremst. Die Kosten eines Liegeplatzes für Container-Schiffe in einem Hafen sind fast doppelt so hoch wie beim konventionellen Umschlag. Unsere Kai-mauer samt Liegeplatz ist doppelt so teuer wie beim Stückgutverkehr.

Und dennoch entstehen pro umgeladene Tonne Container-Ladung wesentlich niedrigere Kapitalkosten. Bei einer entsprechend hohen Ausnutzung der Umschlaganlagen von 50 bis 60 vom Hundert kann ich auf einem Container-Liegeplatz das Sechsfache des konventionellen Stückgutumschlags erreichen.

Rechnet man das um, dann sind trotz der wesentlich höheren Kosten des Liegeplatzes die Kosten je Tonne, in Kapitalkosten, beim herkömmlichen Verkehr dreieinhalbmal so teuer wie im modernen Container-Verkehr, obwohl die Kräne viel billiger sind.



Auch die räumliche Ausdehnung der Häfen wird geringer. Wenn man bei der herkömmlichen Art expandieren und zusätzlich etwa eine Million Tonnen Stückgut mehr umschlagen will, dann braucht man entsprechende Meter Kai. Wenn man jetzt aber neue Container-Anlagen baut, die das Sechsfache leisten, dann genügen bei wesentlich größeren Umschlagleistungen kleinere Häfen.

Das heißt zum Beispiel im Falle Hamburgs, daß man einen großen Teil des jetzigen Hafengebiets als Industriegelände verwenden kann, weil man es nie gebrauchen wird. Das bringt eine erstaunliche Möglichkeit, Regionalpolitik neu zu treiben. Das gilt übrigens auch für Rotterdam.

Entscheidend ist, daß man mit Kapital Kapital spart. Alle Verkehrsträger werden zwar wesentlich kapitalintensiver, aber die Kostenquanten, die man im Sinne einer Kostendeckungs-Beitragsrechnung umlegen muß, werden wesentlich geringer.

Für die Container-Schiffe gilt: Je mehr sich die Hafen-Liegezeiten verkürzen lassen, je geringer der Anteil der Hafen-Liegezeit an der Rundreisezeit ist, um so eher kann man das Schiff größer und schnel-



ler machen, weil sich dann Größe und Schnelligkeit nicht zu so horrenden Kosten für den einzelnen Transportakt verdichten, daß sich die Technik ökonomisch nicht selber ad absurdum führt.

Was sich beim Öl infolge der völlig anderen Umschlagmethoden schon längst durchgesetzt hat, nämlich riesige Schiffe zu bauen, läßt sich dann auch in der Stückgutfracht durchführen. Es lohnt sich, schnell und groß zu sein, was bisher eben dank der herkömmlichen Methoden nicht drin war.

Auch für die Zukunft ist daher im Sinne von spektakulären Kostensenkungen eigentlich nichts zu erwarten. Es wird aber als einen erheblichen Erfolg des kombinierten Behälterverkehrs angesehen werden, wenn es gelingt, das Kostenniveau dieses Behälterverkehrs so zu stabilisieren, daß sich die Transportkosten von der herkömmlichen Anhängung an den Lohnindex ablösen und im Zeitablauf konstant bleiben — also zu stabilen Preisen zurückfinden und damit der Wirtschaft eine immanente Kalkulationsbasis für ihre zukünftigen Wirtschaftskombinationen geben.



Die nächste Frage betrifft den Zusammenhang zwischen Kosten und Ratenniveau. Darüber dürfen die bisherigen Tarifsenkungen — zum Beispiel im Containerverkehr nach Großbritannien — nicht hinwegtäuschen, daß der Zusammenhang zwischen Kosten und Tarifentwicklung mit der Technik nichts zu tun hat. Das ist nur eine Frage des Wettbewerbs.

Wenn sich der Verkehr der Zukunft aber über seine eigenen Voraussetzungen nachdrücklich irren sollte, dann erzeugt er selber die schärfste Bremse in sich. Und zwar erzeugt er durch steigenden Wettbewerb niedrigere Preise und durch zu geringe Auslastung infolge zu hohen Vorhaltens sehr viel höhere Kosten als erwartet.

Alles drängt also zur Kooperation — nicht nur im Bereich der Reeder und Verlader, sondern ganz generell innerhalb dieses neuen Bereiches. Es ist sehr die Frage, ob wir von seiten unserer heutigen Wettbewerbspolitik nicht ganz andere Impulse setzen müßten, um solche Zukunftsentwicklungs-Fehler nicht gründlich zu vermeiden. Denn es könnte sonst sehr wohl der Fall sein, daß ein zu scharfer Gegenwarts-Wettbewerb im Bereich des



Container-Wettbewerbs die Zukunft nicht öffnen, sondern sie wie mit einem Korken verschließen würde.

Wir würden zu Lasten eines günstigen Zukunfts-Wettbewerbs den Gegenwarts-Wettbewerb maximieren und würden wie törichte Leute handeln, die für ein Linsengericht der Gegenwart die Speisekarte der Zukunft verkaufen.



Nur ein Teil der Güter, die wir befördern können, ist für den Behältertransport geeignet. Untersuchungen der Güterstruktur des Übersee-Handels in den Vereinigten Staaten haben ergeben, daß etwa elf Prozent dieser Außenhandelsmenge — das sind etwa 40 Millionen Tonnen — containerisierbar wären.

Die entsprechenden Werte für die Bundesrepublik habe ich im Auftrag des Wissenschaftlichen Beirats des Verkehrsministeriums in meinem Institut errechnen lassen. Sie belaufen sich auf etwa 20 Prozent, das sind in absoluten Mengen ungefähr 20 Millionen Tonnen. Die restlichen Güter sind aus technischen Gründen nicht containerfähig. Nur eine Zahl: In Bremen wurden im letzten Jahr 500 000 Tonnen in

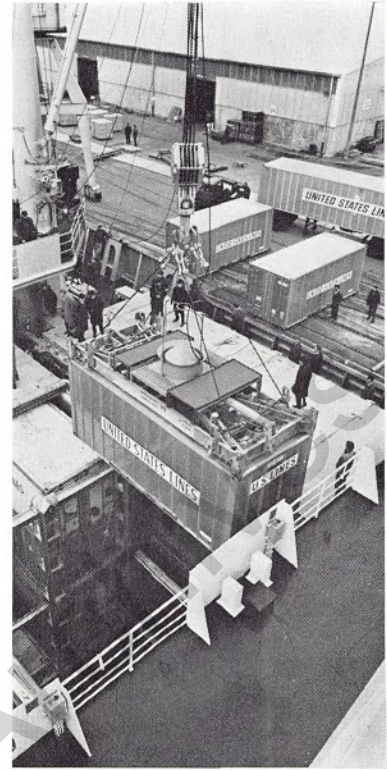
Containern umgeschlagen — von 20 Millionen Tonnen in allen deutschen Häfen, die möglich wären. Man sieht also, von dieser Seite her sind wir wirklich in der ersten Entwicklungsphase.

Der Container kann sich aber auf lange Sicht nie irren. Auf lange Sicht gesehen sind alle Investitionen von heute richtig. Die Frage ist nur, ob nicht auf kurze Sicht durch zuviel Wettbewerb und zu wenig Abstimmung die Unfähigkeit erzeugt wird, sich auf lange Sicht entsprechend anzupassen, weil man durch einen kurzfristigen Irrtum die weiteren Investitionen so herunderdrückt, daß die künftige Nachfrage-Entwicklung angebotsmäßig nicht mehr realisiert werden kann.

Das entscheidende Einsatzfeld des Containers sind die hochentwickelten Länder und ihre Austauschstrukturen untereinander. Anders ist es dagegen beim Verkehr mit den weniger entwickelten Ländern. Sie wachsen mit ungleich geringeren Wachstumsraten und leiden unter unzulänglichen technischen Bedingungen, die kurzfristig und wahrscheinlich auch langfristig sicher nicht beseitigt werden können; denn es nützt nichts, eine moderne Container-Brücke in irgendeinem abgelegenen Hafen zu bauen, wenn sie nicht auch zu 60 Prozent ausgelastet ist.



Im kommenden Jahrzehnt ist für die Durchsetzung des Containers mit geradezu phantastischen Entwicklungen zu rechnen, auch wenn nicht alle Blühträume reifen. Die New Yorker Hafenverwaltung schätzt in einer Projektion aus dem Jahre 1967 ihren Container-Umschlag im Jahre 1975 auf etwa neun Millionen Tonnen. In Rotterdam hat man (Basis 1969) eine Prognose veröffentlicht, die für 1980 dreizehn Millionen Tonnen veranschlagt; das ist aber, gemessen an ihrem Ölumschlag, ein Fingerhut voll. Und der Wissenschaftliche Beirat hat, gegründet auf meine Studien, für 1975 bis 1980 etwa 19 bis 26 Millionen Tonnen an deutschem Großbehälter-Verkehr über in- und ausländische Häfen prognostiziert. Auch das wäre — gegenüber dem, was wir heute haben — fast eine



Verzwanzigfachung — also eine Entwicklung innerhalb von zehn Jahren, die nicht jeder Wirtschaftszweig aufweisen kann.

Die Einsparung an Kapital, die man erreichen kann, wird es mit hoher Wahrscheinlichkeit sinnvoll erscheinen lassen, in Zukunft die Landbrücken zu benutzen und nicht auf Riesenwegen mit dem Seeschiff darum herumzufahren. Auf dem Wege nach Australien und dem Fernen Osten lassen sich dabei Ersparnisse von 3000 bis 3500 Kilometer erzielen.



Kräftige Impulse erhalten auch zahlreiche Industrien. Ich denke nur an die deutsche Schiffbau-Industrie, die im Augenblick auf sechs Werften achtzehn Spezialschiffe mit 358 000 Tonnen baut, darunter Exportschiffe für den Austral-Dienst, von denen gerade das erste abgeliefert ist mit 30 000 Tonnen Größe und einem Zeitgewinn, der von einem Umlauf von 57 Tagen auf einen solchen von 35 Tagen kommt. Gleichzeitig wird die Hafen-Liegezeit von 53 auf 13 Prozent der Umlaufmenge gesenkt. Das sind revolutionäre Entwicklungen.

Mit der Ausbreitung des Containerverkehrs auf weitere Verkehrsrelationen, auf weitere Güterarten und auf die Entwicklung der Güterarten selbst wird natürlich auch die Produktion von Behältern aus vielfachen Gründen explosiv wachsen.

Eine ganz entscheidende Frage ist, ob bei solchen revolutionären Prozessen in der Wirtschaftspolitik noch die alten Instrumente aus der Vergangenheit ausreichen, ob wir wirklich mit der Positionslaterne von anno dunnemal diese Wege ausleuchten können oder ob wir nicht des Radars der langfristigen Planung und Kooperation dringend bedürfen.



UNSERE BILDER

zeigen auf der linken Seite (unten) eine Luftaufnahme des Messegeländes in Hannover mit (im Vordergrund) dem Freigelände und den Pavillons der Stahlindustrie — Rechte Seite oben: Der Container-Hafen Hamburgs, wichtiger Schrittmacher im deutschen Übersee-Containerverkehr; unten: der Container-Hafen New York = Brooklyn vor der Skyline der Stadt



Beim Betrieblichen Vorschlagwesen Hamborn wurde die 5000-Mark-Hürde genommen

Gleich um 1920 DM ist jetzt beim Hamborner Betrieblichen Vorschlagwesen die Höchstprämie gestiegen. 1966 erhielt ein Mitarbeiter 4080 DM, und nun wurden 6000 DM für einen Vorschlag ausgezahlt. Damit ist auch die 5000-Mark-Hürde übersprungen worden. Es ist zu hoffen, daß das keine Einzelleistung bleibt.

Die erfreuliche Zunahme der Einsendungen beim Vorschlagwesen berechtigt zum Optimismus. Da es keine obere Prämiegrenze gibt, bildet die 10 000-Mark-Hürde das nächste Ziel. Ausschlaggebend für die Prämienhöhe ist allein der Nutzen der eingeführten Verbesserung.



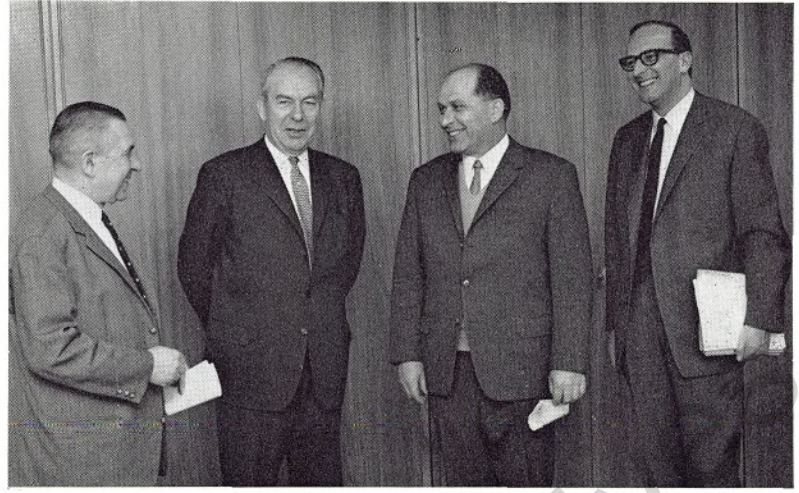
Der große Wurf gelang Obermeister Werner Klump, bei der Einreichung des Vorschlags noch Walzmeister, aus den Block- und Profilwalzwerken. Ihn störte es, daß die Querschlepper vor den beiden Gerüsten der 550er Triostraße starr miteinander verbunden waren. Wegen des unveränderlichen Abstands konnte der Einlaufstich nicht immer gleichzeitig in beiden Gerüsten ausgeführt werden, wodurch kostbare Sekunden verloren gingen. Werner Klump schlug vor, die Verbindung der Querschlepper verstellbar auszuliegen. Die Anregung wurde von der Betriebsleitung sofort aufgegriffen und konnte mit geringen Mitteln verwirklicht werden. Seitdem lassen sich die Schlepperdaumen auf jeden Kaliberab-

stand einstellen, so daß mit einmaligem Querschleppen stets beide Stiche gleichzeitig einlaufen können. Eine Leistungssteigerung, verbunden mit einer Kostensenkung, war dadurch möglich.



Mit einer beträchtlichen Prämie wurde diesmal auch ein Vorschlag zur Erhöhung der Arbeitssicherheit belohnt. Der Empfänger war Josef Römer, Vorarbeiter in der Zurichtung 1 der Block- und Profilwalzwerke. Er hatte den Einbau einer Längenausgleichs-Spindel in den Stempel der Exzenter-Richtpresse der Zurichtung 1 angeregt.

Bisher mußten beim Richten der unterschiedlich verbogenen Stäbe lose Stahluntersätze unter den Richtstempel gelegt werden, um den konstanten Hubweg des Stem-



pels auszugleichen. Dabei kam es häufig zu Verzögerungen und auch zu Unfällen, wenn die Untersätze nicht fest auflagen und seitlich wegsprangen.

Josef Römer schlug vor, zur Veränderung der Stempellänge eine Spindel in den Richtstempel einzubauen. Der Umbau wurde nach eingehenden Versuchen vorgenommen. Die jeweils notwendige Stoßtiefe läßt sich jetzt ohne lose Ausgleichsstücke einstellen, so daß die Unfallgefahr durch weggeschleuderte Stahlklötze ausgeschaltet ist. Außerdem kann nun an der Presse schneller und genauer gearbeitet werden.

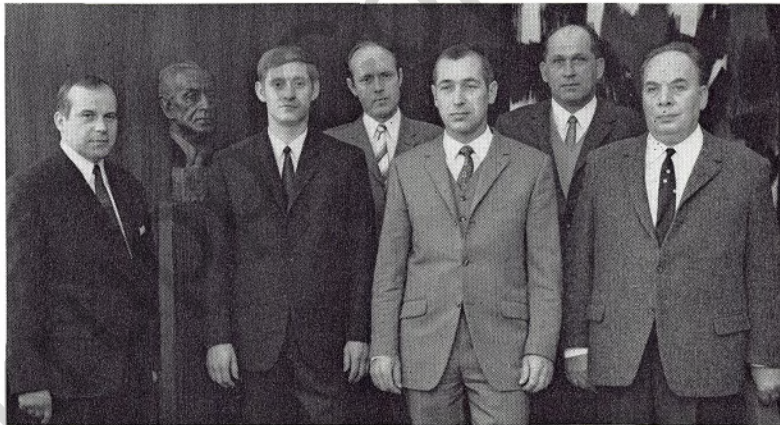


Bei der letzten Sitzung des Hamborner Bewertungsausschusses wurden noch siebzehn weitere Vorschläge behandelt. Bei zwei Vor-

UNSERE BILDER

Oben: Der neue Spitzenreiter des Hamborner Vorschlagwesens, Obermeister Klump (zweiter von rechts), zusammen mit Betriebsdirektor Schütte und Betriebschef Rausch bei Hüttendirektor Dr. Brandt.

Mitte: Die sechs erfolgreichen Einsender von Vorschlägen, denen Dr. Brandt kürzlich ihre Prämien aushändigte (von links nach rechts) Heinz Kramp, Kurt Sellmann, Waldemar Rollik, Heinrich Kremer, Werner Klump, Josef Römer. Unten links: Vorarbeiter Römer (Mitte) im Gespräch mit Dr. Brandt und Betriebsdirektor Schütte — Unten rechts: An der nach seinem Vorschlag umgebauten Exzenter-Richtpresse demonstriert Vorarbeiter Römer die frühere Arbeitsweise mit losen Stahluntersätzen.

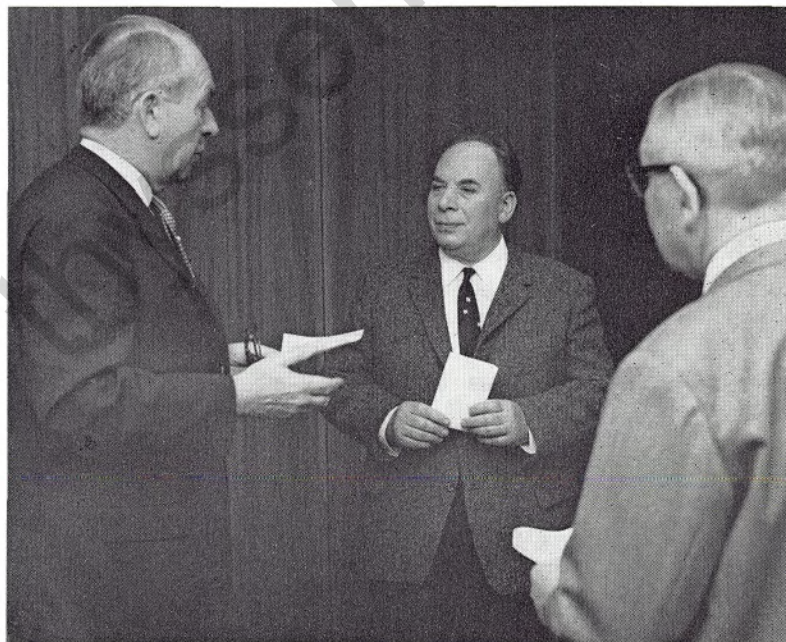


schlägen hatten die Einsender bereits Vorabprämien erhalten. Hier galt es, die endgültigen Prämien festzulegen. Über alle anderen Vorschläge wurde erstmalig beraten.

Erfreulich ist die Feststellung, daß dabei nur sechs Vorschläge nicht angenommen werden konnten. Das zeigt, daß sich die Einsender meist selbst über die Einführbarkeit Gedanken machen und nicht nur auf einen Verbesserungsbedürftigen Zustand hinweisen.

Insgesamt 10 525 DM kamen diesmal als Prämien zur Auszahlung. Den sechs erfolgreichsten Teilnehmern überreichte Dr. Brandt persönlich die Prämien, wobei er ihnen im Namen des Vorstandes Dank und Anerkennung aussprach.

(Die Namen der prämierten Einsender von Verbesserungsvorschlägen siehe am Fuß der nächsten Seite)



Thyssen Industrie ehrte fünf Jubilare

Auch in diesem Jahr ehrte die Thyssen Industrie GmbH traditionsgemäß Mitarbeiter, die auf ein Dienstjubiläum zurückblicken können. Es waren diesmal fünf Jubilare der Jahre 1967/68, von denen drei eine Dienstzeit von fünfzig Jahren und je einer von vierzig bzw. 25 Jahren aufweisen können.

Ort dieser kleinen Feier war die im Grünen gelegene Gaststätte Schürmann in Oberlohberg nahe der Holland-Autobahn. Mit von der Partie waren an diesem Abend auch die Ehefrauen der Jubilare.

Direktor Bornscheuer den Frauen recht herzlich dankte. Dann streifte er noch einmal den Werdegang jedes einzelnen Jubilars und stellte abschließend fest, daß die Jubilare in schlechten wie in guten Zeiten allen Mitarbeitern stets ein Vorbild gegeben hätten. Den bereits pensionierten Jubilaren wünschte Direktor Bornscheuer einen angenehmen und langen Ruhestand, den noch arbeitenden Jubilaren neben guter Gesundheit ungebrochene Schaffenskraft.

Die Grüße der Belegschaft überbrachte Betriebsratsvorsitzender Petry. Er dankte den Jubilaren für ihre Einsatzbereitschaft und Kame-



Diese aufgelockerte Tischrunde wurde von Geschäftsführer Direktor Bornscheuer herzlich begrüßt. Diesmal, so sagte er, sei es keine Jubilaren-Ehrung der Quantität, sondern mehr der Qualität.

Zu der Schaffenskraft der Jubilare hatten die Ehefrauen einen beachtlichen Beitrag geleistet, wofür

radschaft im Betrieb. Petry wünschte allen noch ein paar gemütliche Stunden. Dieser Wunsch ging in Erfüllung, zumal der Männergesangsverein der Thyssen Industrie — übrigens mit sehr viel Beifall bedacht — einen beachtlichen Beitrag zu diesem Abend beizusteuern wußte.



Betriebliches Vorschlagwesen

(Schluß des Berichtes von Seite 14)

Im einzelnen erhielten auf Grund der letzten Ausschüttung folgende Mitarbeiter Prämien:

Günter Borchert, Zentrale Reparaturabteilung: Vereinfachung der Ölkühler-Reinigung im Warmbandwerk II;

Edgar Cienia, Werkschutz: Sackkarre für den Transport von Papiersäcken im Bürogebäude Beeckerwerth;

Erich Greiff, Warmbandwerk II: Neuer Schutzstiefel für Flämmereien und Gieß- und Schmelzbetriebe;

Werner Klump, Block- und Profilwalzwerke: Änderung des Querschleppers an der 550er Triestraße;

Heinz Kramp, Zentrale Reparaturabteilung: Schwingförderer für die Zunderbeseitigung an den Blockkipperwagen der Block- und Profilwalzwerke;

Heinrich Kremer, Thomasschlackenmühle: Änderung des Verschlusses für die Deckel der Einstieg-Öffnungen an den Rohrmühlen;

Karl-Heinz Pieper, Mechanische Hauptwerkstatt: Spannkegel mit Paßfedern für die Nutzenziehmaschine der Mechanischen Hauptwerkstatt;

Johannes Richarz, Block- und Profilwalzwerke: Vorrichtung zur Befestigung der Führungsbalken am Poliergerüst der Fertigstraße 3;

Waldemar Rollik, Erhaltungsbetrieb Beeckerwerth: Vorrichtung zum Verschieben des Sauerstoffrohrs in der Sauerstoffanlage während des Düsenwechsels;

Josef Römer, Block- und Profilwalzwerke: Einbau einer Längenausgleichsspindel in den Stempel der Exzenter-Richtpresse der Zurichtung 1;

Matthias Schraa, Block- und Profilwalzwerke: Breiterer 9-m-Anschlag für die Schere des ersten Gerüsts der Fertigstraße 1;

Günter Seeliger, Block- und Profilwalzwerke: Verkürzung der Einbaustücke für die Walzgerüste der B-Seite der Fertigstraße 3;

Kurt Sellmann, Verzinkung I: Änderung der Anordnung der Verzinkungsrollen an den Feuerverzinkungs-Maschinen.

Alkohol — nur ein Kavaliers-Delikt?

Immer wieder ereignen sich Bagatell-Unfälle auf der Straße oder im Betrieb, die vermeidbar gewesen wären, wenn man etwas mehr Umsicht und Vorsicht hätte walten lassen. Unverzeihlich ist jedoch, wenn Unfälle fahrlässig verursacht werden. Zu ihnen gehören vor allem Unfälle, zu deren Ursache Alkohol gehört. Alkohol ist deshalb aus gutem Grund am Steuer des Autos bei mehr als 0,8 Promille nicht gestattet; in den Betrieben der ATH ist er sogar generell verboten. Bei der Salzgitter AG ereignete sich vor einigen Monaten ein durch Alkohol verursachter Betriebsunfall, bei dem durch auslaufenden Stahl vier Mitarbeiter des Werkes zu Tode kamen. In der Salzgitter-Werkzeitung „Unsere Hütte“ richtete aus diesem Anlaß Arbeitsdirektor Adolf Jungbluth eindringliche Worte an die Belegschaft, die wir mit Erlaubnis der Redaktion zur Mahnung auch für die Mitarbeiter der ATH veröffentlichen.

Vier Väter, 57, 37, 33 und 27 Jahre alt, wurden ihren Familien, zum Teil ihren kleinen unmündigen Kindern entrissen. Können wir uns dieses ganze unsagbare Leid vor Augen führen? Und das alles, weil einige Männer glaubten, trotz strengen Verbotes auf der Schicht Alkohol trinken zu müssen.

• Dafür, daß sie sich einem „Genuß“ hingeben konnten, mußten vier Kollegen sterben!

Alle Belegschaftsmitglieder kennen die zwischen Unternehmensleitung und Betriebsrat vereinbarte Arbeitsordnung, in der es heißt: „Es ist nicht gestattet, alkoholische Getränke in das Werk mitzubringen oder im Werk zu verzehren.“ Wir alle wissen, daß diese Bestimmung erlassen wurde, weil Alkoholgenuß die Leistungsfähigkeit mindert und im Betrieb die Unfallgefährdung erhöht.

Aus täglichen Zeitungsmeldungen kennen wir die unheilvollen Auswirkungen des Alkohols im Straßenverkehr, wo Tag für Tag Menschen durch die Schuld Angetrunkenen ihr Leben lassen müssen oder zu Krüppeln werden. Jeder von uns weiß um die grauenhaften Folgen des Alkohol-Mißbrauches. Und doch glauben Menschen — erwachsene Männer, während der Arbeitszeit Alkohol trinken zu müssen.

Viele Gründe werden dazu herangezogen: Geburtstage, Verlobungen, Hochzeiten, Geburten, Prämien für Verbesserungsvorschläge, sogenannter „Einstand“ und vieles andere. Die betroffenen Kollegen sind meistens durchaus nicht erfreut darüber; aber ein oder einige Drängler lassen nicht locker.

Wir kennen das alles zur Genüge. Wir wissen auch, wie der vernünftige Kollege, der nicht mitmachen will, der auf das Verbot und die Gefahren hinweist, verhöhnt wird. Man verlacht ihn als „schlappen Kerl“, „altes Weib“ usw. Und allzu oft bleibt die Unvernunft Sieger.

Auch die Vorgesetzten werden in unangenehme Situationen gebracht, sie werden als „Spaßverderber“, „Denunzianten“ usw. tituliert. Und mehr und mehr setzen sich die Unvernünftigen durch und glauben, aus dem Verstoß gegen das Verbot ein „Kavaliers-Delikt“ zu machen, das heißt eine Handlung, über die man lächelt und der Umgebung

auch noch eine gewisse Respektierung abnötigt. So glaubt man!

Bis dann aus dem „Spaß“ bitterer Ernst wird. Ist es dann noch ein Kavaliers-Delikt, oder hat derjenige, der durch seinen Leichtsinns den Tod von Kollegen verschuldet hat, nicht ein Verbrechen auf sein Gewissen geladen?

• Alkohol im Werk ist ein Thema, das nicht ernst genug genommen werden kann.

Der Vorstand hat nochmals die strikte Beachtung der Arbeitsordnung verlangt. Einige fristlose Entlassungen sind früher und in den letzten Tagen ausgesprochen worden. Der Vorstand hat ferner von allen Vorgesetzten die strenge Beachtung ihrer Aufsichts- und Meldepflicht verlangt und darauf hingewiesen, daß auch sie zur Rechenschaft gezogen werden. Der Werkschutz wird verstärkt Kontrollen einfahrender Fahrzeuge vornehmen.

Ich möchte hiermit ernsthaft und eindringlich alle Mitarbeiter auffordern, selbst die Bestimmungen streng zu beachten und uns zu helfen, auf jene geringe Zahl von Kollegen einzuwirken, die sich unvernünftig verhalten.

Unsere Belegschaft ist an sich durchaus diszipliniert. Immer wieder zeigt sie durch gute Produktion, hohe Produktivität, gute Mitarbeit an Verbesserungsvorschlägen und in vielen anderen Fällen ihre Zuverlässigkeit und Verbundenheit zum Unternehmen.

Die Kollegen zeigen, daß sie sich der Mitverantwortung für das Unternehmen bewußt sind und daß sie rechten Gebrauch von der Mitbestimmung machen. Deshalb rechnet die Unternehmensleitung damit, daß die große Mehrheit der Zuverlässigen den wenigen Unvernünftigen entgegentreten wird.

• Ereignisse wie der jetzige Unfall dürfen sich nie mehr wiederholen!

Ruhr-Festspiele 1970

Als Festspiel-Inszenierungen für die Ruhr-Festspiele 1970 sind vorgesehen „Caligula“ von Albert Camus in der Inszenierung von Dietrich Haugk und „Die Eröffnung des indischen Zeitalters“ von Peter Hacks unter der Regie von Hans-Joachim Heyse.



„Qualität führt zum Ziel“

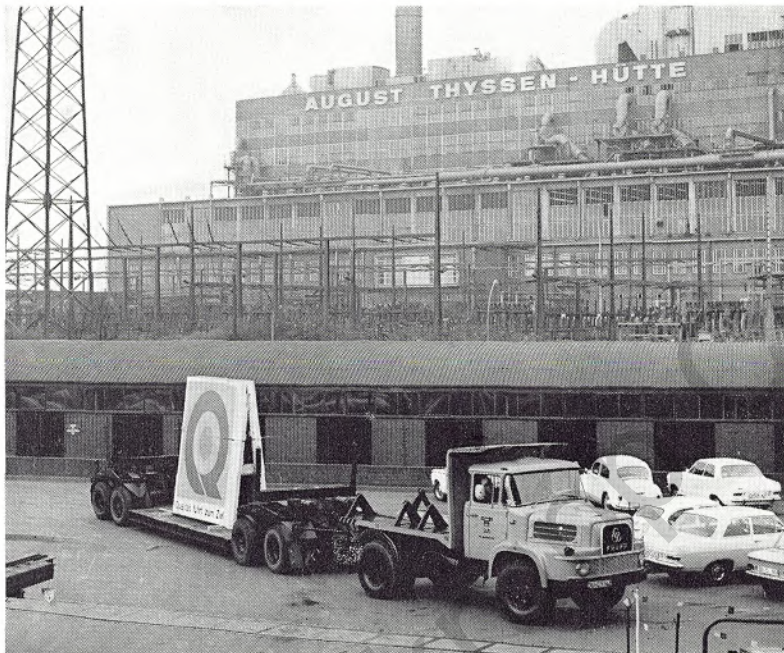
Zwischen Schwelgern und Tor 8 in Ruhrort werben Plakate für die Qualitäts-Aktion

Man kann sie nicht übersehen im ganzen weiten Werksbereich der ATH: Die großen Plakate mit dem blauen „Q“ auf grünem Feld und dem Werbe-Slogan „Qualität führt zum Ziel“.

Wo auch immer ein Mitarbeiter oder ein Besucher das Werk betritt, welches Tor er zwischen dem Schwelgern-Hafen, Tor 1 in Hamborn und Tor 18 in Beeckerwerth, zwischen Tor 1 und Tor 8 in Ruhr-

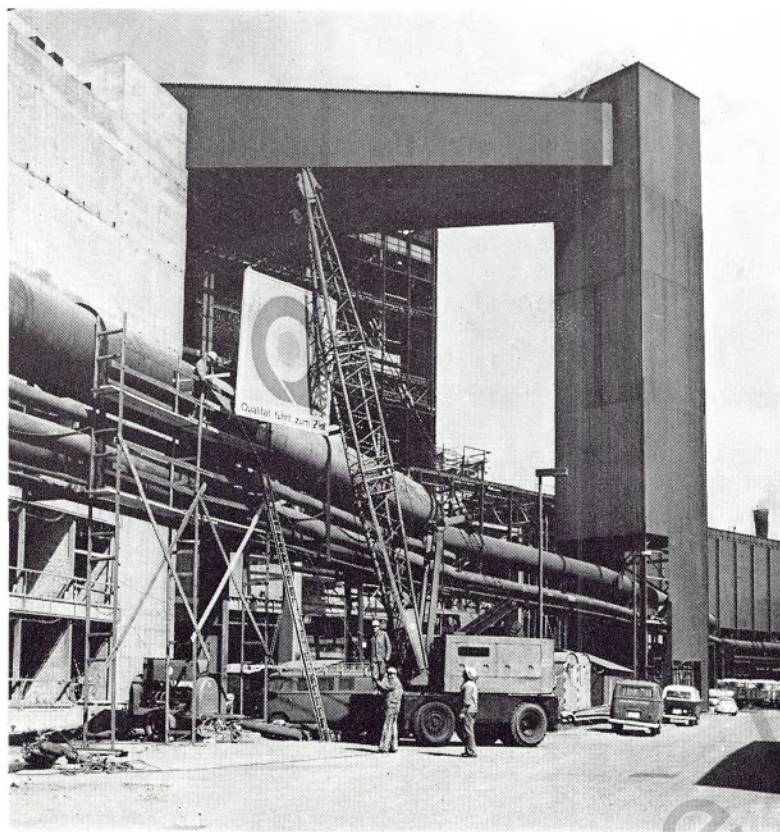
ort oder im Hochofenwerk Hüttenbetrieb bei seinem Weg ins Werk nehmen mag — überall stehen die großen Tafeln in seinem Blickpunkt.

Auf diesen Seiten veröffentlichen wir einige Bilder von markanten Stellen aus den Werksbereichen. Die Anstreicher-Werkstatt in Hamborn war in diesem Frühjahr viele Wochen unermüdlich tätig, um die große Zahl der Tafeln rechtzeitig fertigzustellen, damit die Aktion pünktlich starten konnte. Auf Tief- ladern wurden sie dann zu den

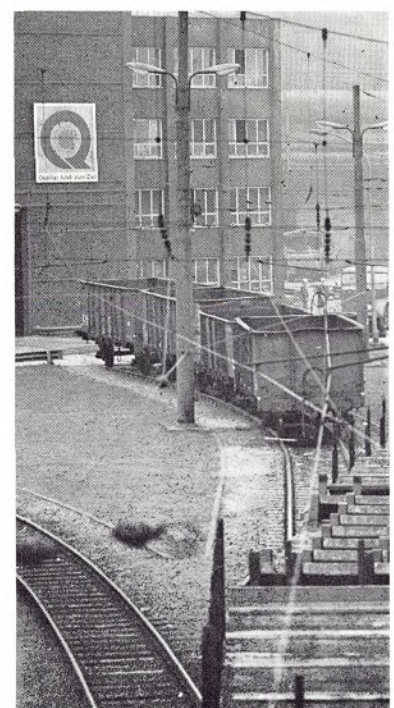
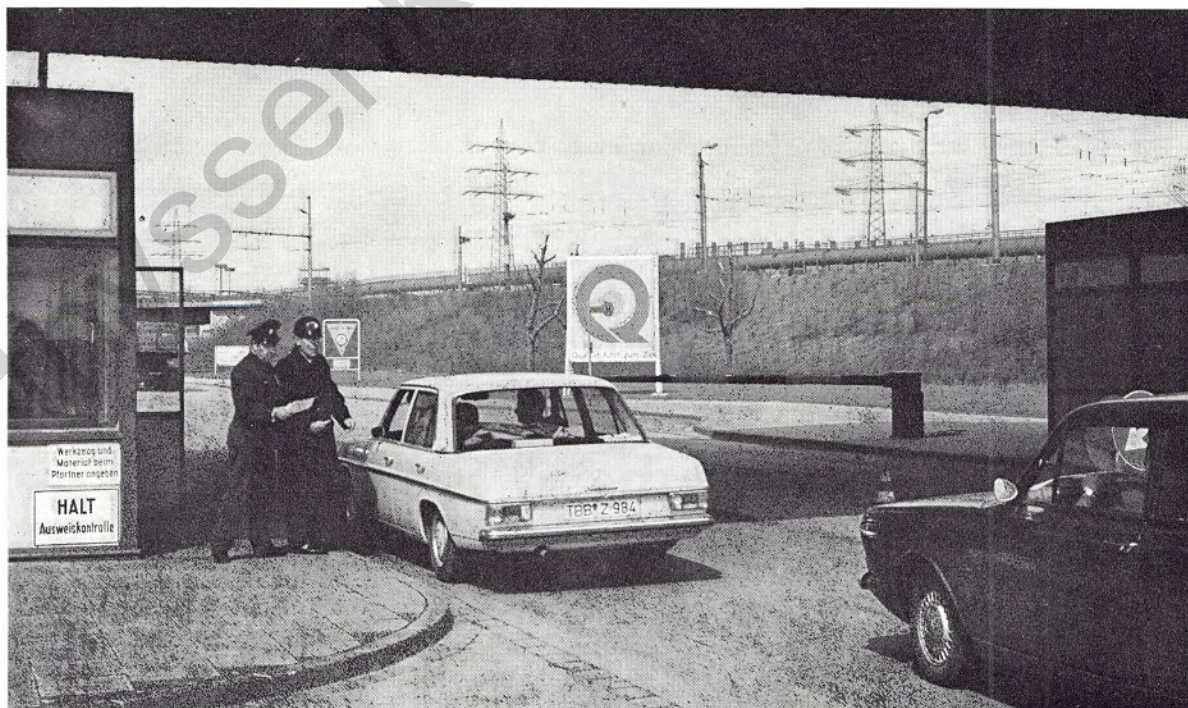




Punkten gefahren, wo sie an genau vorbezeichneten Stellen angebracht wurden, meist unter Zuhilfenahme kräftiger Autokrane. „Qualität führt zum Ziel“ — ein Aufruf an alle gerade in dieser Zeit einer guten Beschäftigungslage, in der



bei hoher Produktion besonders große Anforderungen an das Produkt und an alle Belegschaftsmitglieder gestellt werden. Auch bei einer Erzeugung in großen Mengen muß Qualität das A und O für jedes Belegschaftsmitglied sein.





65 Teilnehmer an drei Weiterbildungskursen, die im Werk Ruhrort durchgeführt worden waren, fanden sich am 5. Juli gemeinsam mit leitenden Herren der Ruhrorter Werksleitung im Aufenthaltsraum der Lehrwerkstatt ein. Sie erhielten hier ihre Zeugnisse und wurden in feierlicher Form verabschiedet.

Der Leiter des Technischen Ausbildungswesens, Betriebschef Wilhelm Koch, stellte in einer kurzen Ansprache die Leistungen dieser 65 Belegschaftsmitglieder heraus. Nahezu ein Jahr lang hätten sie an jedem Sonnabend sieben Stunden lang in den Klassenräumen gesessen, um zu lernen. Allein für diese Ausdauer gebühre ihnen Dank und Anerkennung. Er wünschte ihnen, daß sie in diesem Jahr nicht nur Fachwissen und Formeln gelernt, sondern im Humboldtschen Sinne auch eine glückliche persönliche Entwicklung genommen hätten.



Das Problem der Weiterbildung sei ungemein vielschichtig, fuhr Ing. Koch fort. In diesem Zusammenhang dankte er Werksleiter Direktor Höfges, der bereits vor fast zwanzig Jahren Anregungen für die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter gegeben hätte.

Diese Weiterbildung werde in Ruhrort nicht um ihrer selbst willen betrieben, sondern solle in erster Linie dem Unternehmen dienen. Aus diesem Grunde würden auch



alle Anmeldungen für berufliche Förderung der Mitarbeiter vom jeweiligen Betrieb aus erfolgen. Derjenige, der an einem solchen Kursus mit Erfolg teilnehme, verbinde damit aber auch die Hoff-

Im Werk Ruhrort

Glückwünsche für 65 Mitarbeiter — drei Weiterbildungskurse beendet

nung auf einen beruflichen Aufstieg. Hier läge die Verantwortung sowohl für den Betrieb als auch für den Bereich der Weiterbildung.



Man wolle auch in Zukunft nicht auf diese Maßnahme verzichten, sagte Betriebschef Koch und kündigte den erneuten Beginn der drei Standardlehrgänge für Hüttenwesen, Maschinenbau und Elektrotechnik nach der Ferienzeit an. Er wisse sich einig mit der Werksleitung in dem Bemühen, die Weiterbildung noch zu verstärken.

Dank sagte Betriebschef Koch aber nicht nur den Teilnehmern und der Werksleitung, sondern auch den Dozenten des außer- und innerbetrieblichen Bereichs, die mit ihrem Wissen und ihrem pädagogischen Geschick erst eine solche Leistung ermöglicht hätten. Im Zusammenhang damit dankte er dem neuen Leiter der gewerblichen Berufsschule Hamborn, Oberstudiendirektor Reinköster, daß er die Unterstützung der Schule bei der für die Entwicklung der Industrie so wichtigen Ausbildung und Weiterbildung Erwachsener zugesagt habe.



UNSERE BILDER

zeigen die Verabschiedung der erfolgreichen Teilnehmer der Ruhrorter Weiterbildungskurse und die Überreichung der Urkunden (unten links) durch stellv. Berufsschuldirektor i. R. Brandenburg — Werksdirektor Höfges (unten rechts) und Betriebschef Koch (Mitte) dankten den Belegschaftsmitgliedern für die Teilnahme an den Kursen

Direktor Höfges erkannte in seiner Glückwunschanrede für die 65 Teilnehmer die besondere Mühe an, die im letzten Jahr von ihnen hatte aufgewendet werden müssen. Eine solche Weiterbildung sei auch für das Unternehmen von Bedeutung. Die schnelle technische Entwicklung bedinge eine entsprechend gut ausgebildete Belegschaft, und es sei nicht schwer vorauszusagen, daß diese Entwicklung sogar noch schneller werde.

Der Wissensstandard von heute sei erheblich höher als der vor zwanzig Jahren. Das könne man auch an den Anlagen des Werkes Ruhrort feststellen. So werde zum Beispiel der im nächsten Jahr in Betrieb gehende Großhochofen 6 neue Maßstäbe setzen. Früher hätten sechs bis sieben Hochöfen bis zu 200 000 Tonnen Eisen erschmolzen. Jetzt erreiche man mit fünf Öfen 230 000 Tonnen und in einem Jahr würden drei Öfen etwa 330 000 Tonnen Roheisen monatlich produzieren.



Eine ähnliche Entwicklung zeichne sich auf der Stahlwerksseite ab, wo man mit der Vakuumanlage und der neuen Stranggieß-Anlage früher nicht gekannte technische Möglichkeiten gefunden habe. Die Planung für eine weitere und noch größere Stranggieß-Anlage sei angelaufen. Auch die Walzwerke würden immer neue Aufgaben stellen.

Fasse man alles zusammen, so sei unschwer zu erkennen, daß nur

(Schluß des Berichtes siehe Seite 39)

Stahlblech und Qualität

Von Werksdirektor Dr.-Ing. Karl-August Zimmermann

Blech ist nicht zu verachten

„Erzähl uns doch kein Blech“, sagt man gelegentlich zu einem Schwätzer. Was haben die Leute nur gegen Blech? Blech ist innen hohl und scheppert, denken die meisten.

Einem Mann aus unseren Werken Beeckerwerth oder Bruckhausen darf man das aber nicht laut sagen. Sonst fängt er an aufzuzählen, was heute alles aus Stahlblech gemacht wird: Autos, Kühlschränke, Badewannen, Büromöbel, Fensterrahmen, Fassaden, Konservendosen, Gießkannen, Regenrinnen und ... und ... und ... „Aufhören!“ ruft es nach einer halben Stunde, wenn unser Mann eben mal Luft holt.

Man glaubt es kaum, was alles aus Stahlblech ist! Tag für Tag verlassen Güterzüge mit Blech-

coils unsere Werke. THYSSEN-STAHL steht für jedermann lesbar auf weißen Schildern an den Waggonen.

Welchem Vorzug ist der Vorzug zu geben?

Bekanntlich liegen außer Stahl auch Kunststoff und Aluminium gut im Rennen. Aber Stahl hat immer noch einen beachtlichen Vorsprung. Man kann nämlich die Vorzüge von Stahl an den Fingern beider Hände gar nicht abzählen – es sind viel mehr.

Zwei Vorzüge stechen beim Stahlblech besonders hervor: die hohe Festigkeit bei gleichzeitig hervorragend guter Verformbarkeit. Stahlblech kann man schneiden, stanzen, biegen, bördeln, kanten, ziehen, tiefziehen ...

Hat da schon wieder wer „Aufhören!“ gerufen?

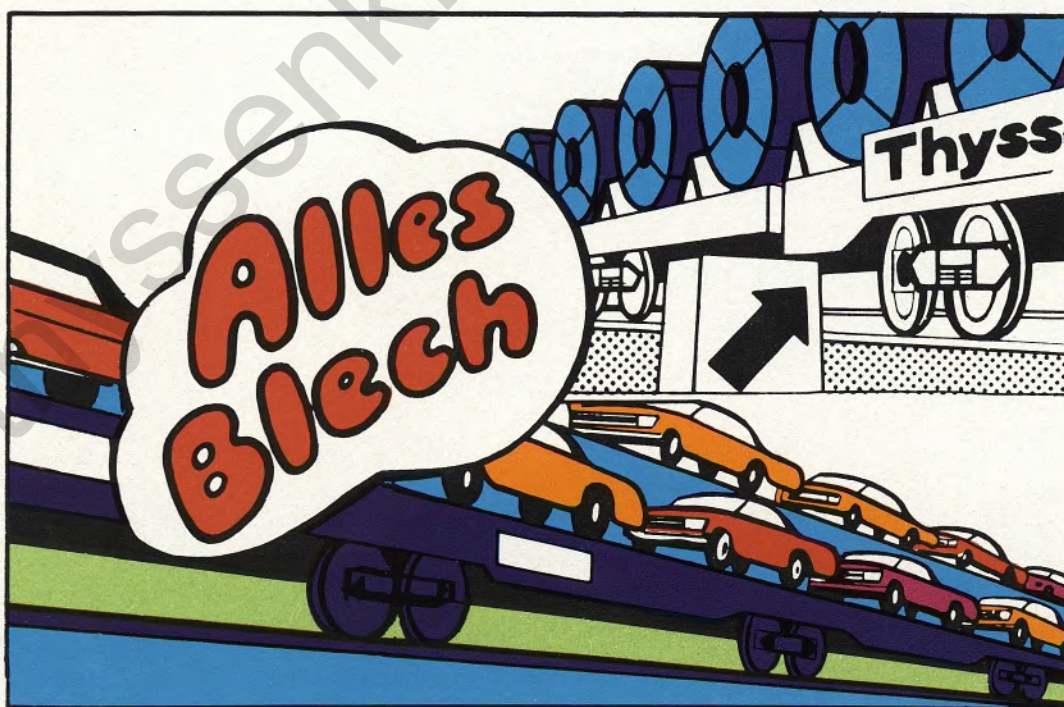


Unsere Kunden schätzen die Vorzüge von Stahlblech. Unsere Kunden sind Weiterverarbeiter mit hochmodernen Werkzeugmaschinen und automatisierten Transferstraßen. Unsere Kunden legen größten Wert auf Qualität.

Qualität ist die Norm

Worin besteht nun beim Stahlblech die Qualität? Versetzen wir uns in die Lage unserer Kunden. Auch sie wollen einwandfreie Erzeugnisse zu einem vertretbaren Preis auf den Markt bringen. Dazu muß ihre Fertigung möglichst störungsfrei laufen. Dazu muß man sich auf unser Stahlblech unbedingt verlassen können.

Denn die modernen Werkzeugautomaten sind oft noch empfindlicher als eine Operndiva. Auf die geringsten Ungleichmäßigkeiten im Vormaterial – also im Blechband oder in der Blechtafel – reagieren sie mit Störungen und oft stundenlangem Ausfall. Reparaturen und Nacharbeit können erforderlich werden. Damit steigen die Unkosten; der wirtschaftliche Schaden kann beträchtlich sein.



Unsere Kunden verlangen also: Beliefert uns pünktlich und zuverlässig nur mit dem Material, das genau und gleichmäßig den Normen entspricht, auf die wir uns geeinigt haben. Sonst müssen wir – so leid uns das tut – bei der Konkurrenz kaufen.

Wie überall ist Qualität beim Stahlblech heute: das gleichmäßige Einhalten der Norm.

Alles ist auf Qualität eingestellt

Unsere Stahl- und Walzwerke sind hochmodern eingerichtet. Bei ihrer Planung wurde alles getan, um die gleichmäßige Qualität des warm- und kaltgewalzten Bandes zu gewährleisten. Soweit wie möglich nehmen Maschinen mit elektronischer Steuerung den Menschen die schwere körperliche Arbeit ab.

Stahlwerke, Blockbrammenstraßen, Breitbandstraßen und Kaltwalzwerke bilden in Beeckerwerth und Bruckhausen sorgfältig aufeinander abgestimmte Familien von Anlagen und Maschinen. Aber wie in jeder guten Familie kann es gelegentlich zu Unstimmigkeiten kommen.

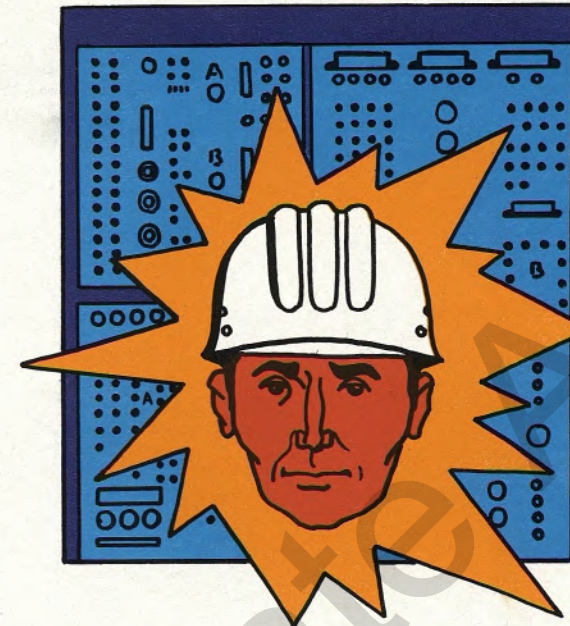
Nehmen wir einen einfachen Fall: Die Universalbrammenstraße ist wegen einer Störung im elektrischen Teil für eine gewisse Zeit stillgelegt. Gezwungenermaßen müssen daraufhin Stahlblöcke wesentlich länger als vorgesehen im Tiefofen bleiben: dadurch kann eine Qualitätsminderung eintreten.

Betriebselektriker suchen und beheben den Schaden in der Blockbrammenstraße. Davon, wie schnell sie sind, kann unter Umständen abhängen, ob aus

den Blöcken im Tiefofen noch Blech mit Tiefziehqualität werden kann oder nur ein Material für geringere Ansprüche.

Qualität entsteht nicht automatisch

In unseren modernen Stahl- und Walzwerken müssen die Menschen vielleicht weniger „mallochen“ als anderswo in der Industrie. Aber an ihre Aufmerksamkeit, Zuverlässigkeit und Findigkeit werden höchste Ansprüche gestellt. Denn je mehr die Maschinen die mechanische Arbeit machen, desto mehr muß der Mensch „mit dem Kopf“ arbeiten. Alle Arbeitsvorgänge hängen voneinander ab. Ein kaltgewalztes Blech bestimmter Güte kann nur aus einem Warmbreitband mit entsprechenden Güte-Voraussetzungen entstehen. Diese Voraussetzungen lassen sich wiederum nur



schaffen, wenn die Brammen vor dem Einsetzen in den Stoßofen in der Flämmerei sorgfältig oberflächenbehandelt sind. Der dafür notwendige Zeit- und Arbeitsaufwand hängt seinerseits wieder von der Walzung in der Blockbrammenstraße ab ... und so geht es weiter fort bis zur ersten Analyse im Oxygenstahlwerk.

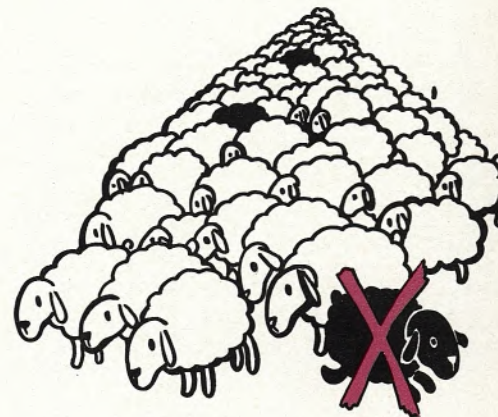
Gewiß, überall wo es möglich ist, ersetzen zum Teil raffinierte Maschinen die Körperkraft. Aber keine Maschine kann auf die Dauer ohne Aufsicht durch den Menschen arbeiten. Für die Menschen gelten genaue Arbeitsvorschriften, die sich u. a. aus Erfahrungswerten ergeben haben. Nur durch das genaue Einhalten der Arbeitsvorschriften kann man zu dem gemeinsamen Ziel „gleichmäßige Qualität“ gelangen.

Nur ein Tausendstelprozent

Bleiben wir noch einen Moment bei der Analyse im Stahlwerk. Als unerwünschte Beimengung enthält der Stahl z. B. regelmäßig 0,010 bis 0,040% Schwefel. Die Kotflügel eines Autos lassen sich aber nur aus einem Stahlblech mit niedrigem Schwefelgehalt tiefziehen. Hier spielen wenige Tausendstelprozent schon eine große Rolle. Für die verschiedenen Stahlgüten sind deshalb obere Grenzen im Schwefelgehalt festgelegt. Werden diese Grenzen nur um wenige Tausendstelprozent überschritten, so müssen hochwertige Güten auf niedrige abgewertet werden.

Kann man sich eine Herde von hunderttausend Schafen überhaupt vorstellen? Wenn in dieser Herde *ein* schwarzes Schaf ist: das ist ein Tausendstelprozent! Kommt nur noch *ein* solches schwarzes Schaf zu 20, 25 oder 30 – je nach der festgelegten Grenze – schon in jener Herde vorhandenen schwarzen Schafen hinzu, schon wäre die Toleranzgrenze in unserem Stahlbeispiel überschritten.

Der Mann im Labor braucht aus Gefälligkeit für seinen Kollegen im Stahlwerk nur einmal die Augen zu schließen und sich sagen: „Na, was ist denn schon ein Tausendstel, soll er doch die Charge abstecken.“ Die Arbeit aller anderen Kollegen im Werk ist dann schon in Mitleidenschaft gezogen. Denn entweder wird ein beträchtlicher Mehraufwand an Zeit und Arbeit in der Flämmerei erforderlich: das treibt die Kosten nach oben. Oder aus dem Stahl läßt sich nur Blech für geringere Ansprüche walzen: das drückt selbstverständlich den Preis. Am guten Verkauf des Stahlblechs hängt aber die wirtschaftliche Sicherheit aller Arbeitsplätze.

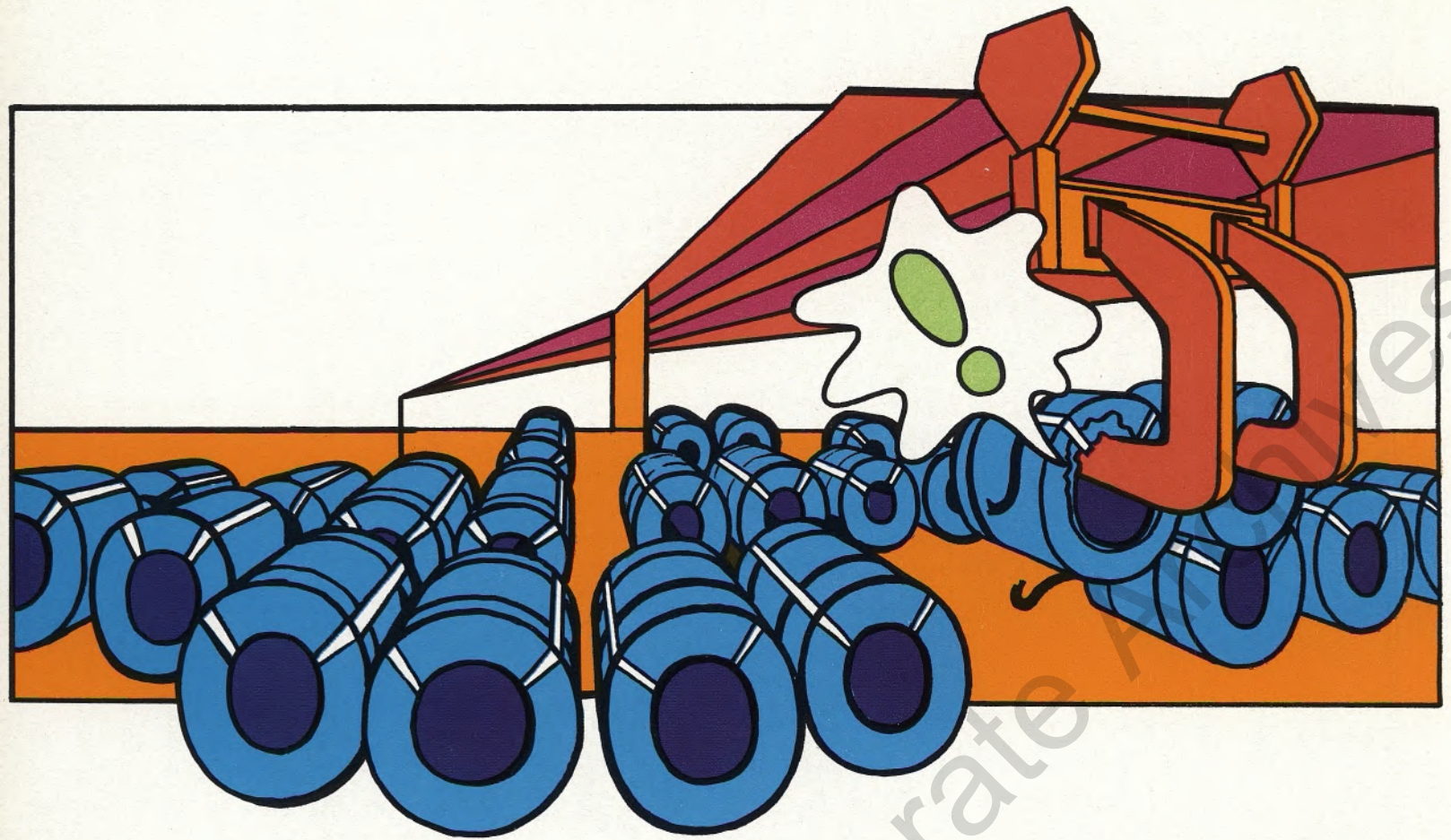


Notabene: Es gibt auch noch andere Beimengungen im Stahl, auf die geachtet werden muß, wie Kohlenstoff, Mangan, Silizium, Stickstoff, Aluminium ... „Aufhören“, ruft schon wieder jemand.

Alles hat mit Qualität zu tun

Man kann unser Beispiel auch umdrehen. Vom Betriebs-elektriker, der eine Reparatur in der Universalbrammenstraße schnell und sachgemäß ausführen muß, sprachen wir





schon. Denken wir einmal an die Leute im Versandlager.

Einwandfrei gewalzte Coils mit Stahl für Tiefziehzwecke warten auf den Versand an unsere Kunden. Bis hierhin hat es mit der Qualität hervorragend geklappt. Wenn nun bei der

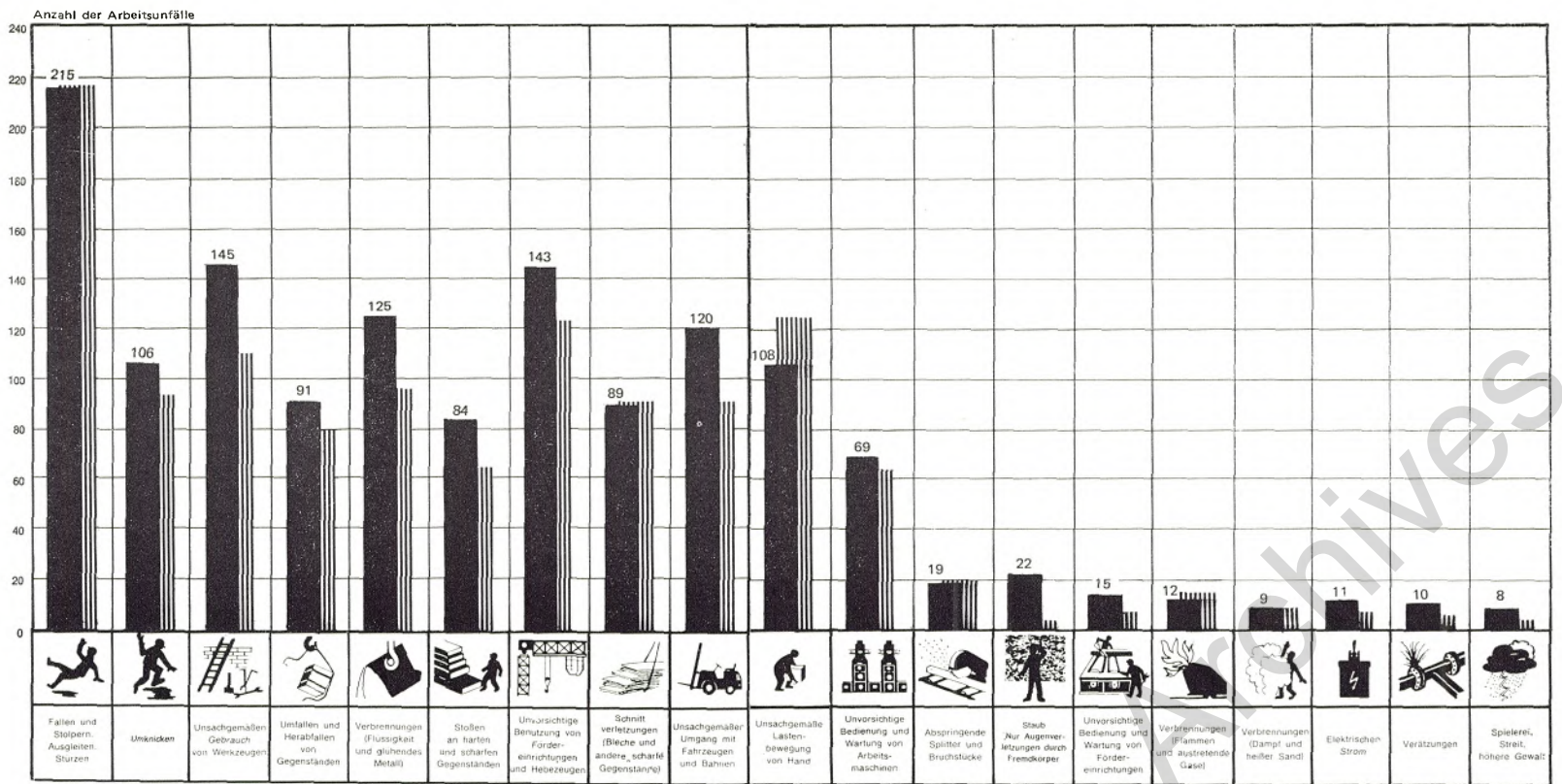
Verpackung ein Fehler geschieht, so daß Transportschäden entstehen können, oder wenn etwa die Transportpapiere verkehrt ausgestellt werden: schon gibt es Ärger beim Kunden, und schon war die Arbeit aller Kollegen im Stahl- und Walzwerk hinfällig.

Folglich: In einem modernen, weitgehend automatisierten Hüttenwerk ist die Arbeit von Menschen und Maschinen so aufeinander abgestimmt, daß niemand sagen darf: Was habe *ich* denn schon mit der Qualität zu tun? *Jeder* hat mit ihr zu tun: vom Briefträger, der die Werkspost pünktlich zustellt, bis zum Chef höchstpersönlich. Und alle anderen, die mit Hand anlegen, die mit aufpassen, die auch unermüdlich und sorgfältig sind.

Man darf uns gerne sagen: Ihr macht alle Blech. Wir in Beeckerwerth und Bruckhausen sind stolz darauf, Blech zu machen; denn wir können sagen: Wir alle erzeugen hochwertiges und qualitativ einwandfreies Stahlblech – einen der wichtigsten und interessantesten Werkstoffe unseres Zeitalters.



Qualität führt zum Ziel



Immer wieder ereignen sich in den Betrieben Unfälle, die vermieden worden wären, wenn man die auszuführende Arbeit besser vorbereitet hätte. Vor allem bei Reparaturen ist eine sorgfältige Planung unter Einbeziehung aller notwendigen Sicherheitsvorkehrungen eine der wichtigsten Voraussetzungen für unfallfreies Arbeiten.

In einem stahlerzeugenden Werk fordert die Kontinuität der Produktion, daß in den Betrieben durchgearbeitet wird und nur an bestimmten Tagen Reparaturschichten festgelegt und durchgeführt werden. Für sie werden genaue Pläne aufgestellt unter Angabe des Reparaturortes und der Aufsicht sowie mit einer kurzen Schilderung der notwendigen Arbeitsvorgänge und der voraussichtlich erforderlichen Zeit.

Die zu reparierenden Anlagen sind entweder von der Produktions- abteilung selbst den Erhaltungsbetrieben gemeldet worden, oder bei einer Revision hat man den Produktionsbetrieben die Notwendigkeit einer Reparatur an bestimmten Anlagen vorgeschlagen.

Jetzt hat der Reparaturplaner den genauen Plan, den Namen der Aufsicht, die Anzahl der Leute innerhalb der Reparaturkolonnen festzulegen, weiterhin die Transportmittel wie Krane, Lastwagen, unter Umständen Sondertransporte durch die Eisenbahn. Ferner sind mit aufzuführen die benötigten Ersatzteile, die Werkzeuge, die Anschlagmittel sowie die Gerüste oder fahrbaren Bühnen. Er hat hierbei zu überlegen, ob auch Hilfsbetriebe, wie der Elektrobetrieb zum Freischalten der Anlage, die Bauabteilung für den Gerüstbau oder andere Hilfsbetriebe hinzugezogen werden müssen.

Für den Beginn der Reparaturarbeiten ist die Zeit maßgebend, die der Produktionsbetrieb dem Erhaltungsbetrieb einräumen kann. In der Regel stehen für diese Reparaturarbeiten nämlich nur die Stillstandzeiten des Produktions-

Hier geht es um die Sicherheit

Bei Reparaturen muß man die Sicherheit bereits bei der Vorbereitung einplanen

betriebes, das heißt nicht mehr als acht Stunden, zur Verfügung.

Reparaturarbeiten, die von einem Erhaltungsbetrieb im eigenen Bereich durchgeführt werden, lassen sich in der Regel leichter durchführen, da die Umstände bzw. die besonderen Eigenheiten dieser Anlage den Mitarbeitern bekannt sind.

Anders wird es jedoch, wenn Erhaltungsbetriebe, die nicht diesem Reparaturbereich angehören, Reparaturen durchführen sollen. Hier werden Betriebsfremde in einer für sie völlig neuen Umwelt eingesetzt. Ist das der Fall, muß eine gründliche Einweisung gegeben werden.

Diese Einweisung, die in der Regel mündlich erfolgt, ist oft zum Teil wieder vergessen, wenn der Einweiser den Reparaturbereich verlassen hat. Sind besondere Umstände beim Ausbau irgendwelcher Maschinenteile zu berücksichtigen, steht die Kolonne ratlos da. Kann dann der Einweiser nicht zurückbeordert werden, treten Verzögerungen ein, es wird improvisiert, und die Ausführenden werden nervös, da sie unter Zeitdruck stehen. Sehr oft kommt es auch vor, daß die vorgesehene Personenzahl für die Reparaturgruppe nicht ausreicht und man Unternehmungskräfte einsetzt, denen der Reparaturbereich überhaupt nicht bekannt ist.

1967/68 1966/67

Unfall-Ursachen

im Bereich der Werke Bruckhausen und Beeckerwerth und des Hochofenwerks Hamborn im Geschäftsjahr 1967/68 (in Klammern die Zahlen des Vorjahres). 70,1 Prozent aller Arbeitsunfälle entfielen auf sechs Unfall-Ursachen:

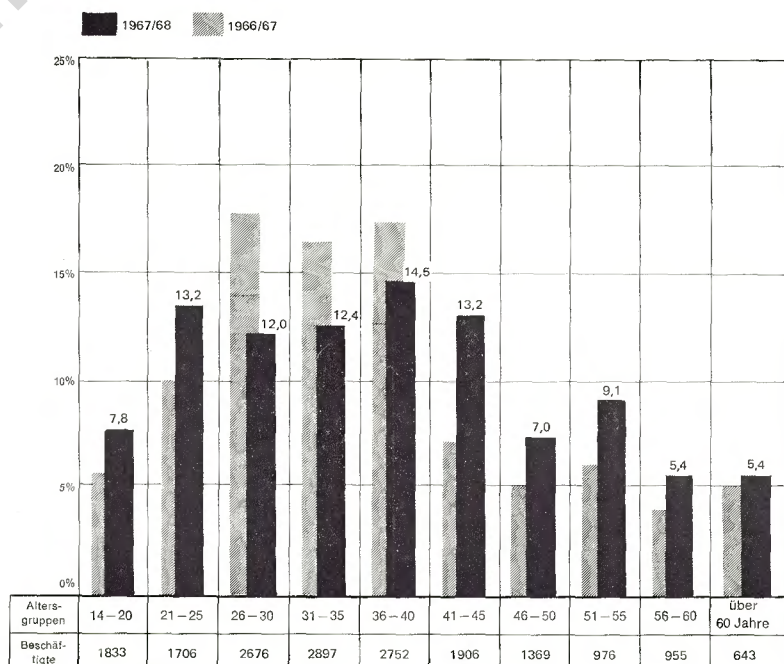
	in Prozent
Fallen, Stolpern, Ausgleiten, Stürzen, Umknicken	22,9 (25,2)
Unvorsichtige Benutzung von Förder- einrichtungen und Hebezeugen	10,2 (10,1)
Unsachgemäße Bewegung von Lasten von Hand	7,7 (10,0)
Unsachgemäßer Gebrauch von Werkzeugen	10,3 (9,1)
Verbrennungen	10,4 (9,2)
Umgang mit Fahrzeugen und Bahnen	8,6 (7,3)

Jeder Produktionsbetrieb ist anfällig gegen Störungen. Entweder fällt zum Beispiel der Fahrmotor eines pausenlos benutzten Kranes aus, der Bruch an einer Antriebswelle macht den Einbau einer Ersatzwelle notwendig, oder ein Kurzschluß legt eine ganze Betriebsanlage still.

Sofortiges Handeln der zuständigen Erhaltungsbetriebe ist hier erforderlich. In diesen Fällen wird, da die Ereignisse plötzlich aufgetreten sind, sehr oft improvisiert, wobei man auch auf das Glück vertraut, daß die Reparatur gelingt. Hierbei werden jedoch sehr oft die bekannten Sicherheitsregeln außer acht gelassen.

Das Erkennen der Vorgänge während des Reparaturablaufes, das Wissen um die Gefahrenmomente, die in den einzelnen Reparaturvorgängen vorhanden sind, machen es deshalb notwendig, die Reparatur in einzelne Abläufe zu zergliedern und schriftlich festzuhalten.

Was soll nun Sinn und Zweck dieser Reparaturplanung einschließlich der Sicherheitsmerkmale und



Wege-Unfälle nach Altersgruppen

Der Schwerpunkt der Unfallhäufigkeit liegt mit 65,3 Prozent bei den Beschäftigten im Alter von 21 bis 45 Jahren.



Wachmann verhütete gefährliches Feuer

Für umsichtiges Verhalten sprach Arbeitsdirektor Doese Wachmann Beck vom Hamborner Werkschutz im Beisein des Werkschutzleiters Schlückum Dank und Anerkennung aus. Verbunden damit war gleichzeitig eine Belohnung, die der Mitarbeiter für seine gute Tat erhielt. Bei einem nächtlichen Kontrollgang in der Nähe eines Steinschuppens hatte Wachmann Beck festgestellt, daß ein Torpedo-Pfannenwagen einen ungünstigen Abstellplatz erhalten hatte. Die hitzeausstrahlende Öffnung dieses

Pfannenwagens stand direkt unter dem Hauptträger eines Reparaturgerüsts. Die Hitze hatte sich bereits auf den Träger übertragen und einige Bohlen zum Glimmen gebracht. Wachmann Beck veranlaßte sofort, daß der Torpedo-Pfannenwagen aus der Gefahrenzone gezogen wurde. Mit einem in der Nähe befindlichen und angeschlossenen Wasserschlauch kühlte er das heiße Stahlgelüst und verhinderte somit das Entstehen eines Feuers am eigentlichen Holzbauwerk des Steinschuppens.

Hier geht es um die Sicherheit

(Schluß von Seite 23)

Verhaltensregeln sein? Die bisherige Arbeitsweise hat uns vor allen Dingen im letzten Jahr gezeigt, daß sich bei Reparaturen oft Unfälle ereignen, die zu schweren Körperverletzungen und unter Umständen zu Verletzungen mit tödlichem Ausgang führen können.

Die Erkenntnisse der Abteilung Arbeitssicherheit über den Verlauf der Reparatur bzw. über die Ursache der Unfälle hat gezeigt, daß an vielen Stellen bei Reparaturen improvisiert wird. Wenn im Durchschnitt bei den Reparaturschichten samstags und sonntags mit etwa 4000 Handwerkern zwischen 450 und 500 derartiger Arbeiten je Schicht durchgeführt werden, dann liegt es auf der Hand, daß diese Reparaturen gute Überlegung erfordern.

Auch das Delegieren der Aufsicht auf Meister, Vorarbeiter bzw. erste Leute schafft, da die Beschreibung des Reparaturvorganges nur mündlich erfolgt, meist nicht die notwendige Sicherheit und Klarheit, die bei diesen Vorgängen erforderlich ist. (Auf Stammarbeiter, die in diesen Bereichen zu Hause sind, trifft das natürlich nicht zu.)

Die Abt. Arbeitssicherheit hatte beispielsweise für die Feiertage Weihnachten und Neujahr in enger Zusammenarbeit mit der Neubau/Montageabteilung Reparaturplanungen vorgenommen, die sich über die gesamte Zeit dieser Feiertage erstreckte. Angegeben waren hierbei für jeden Tag: der gesamte Personaleinsatz, angefangen von den Aufsichtführenden der ATH, die Art der Reparaturen bzw. Erneuerungen, die Dauer der Arbeit mit der Eintragung Früh-, Mittag-, Nachtschicht, Beschreibung des Reparaturortes und soweit notwendig Angabe der erforderlichen Hilfsmittel, wie Kran, Lok und Lkw; schließlich war festgehalten, welche Firmen mit der Ausführung beauftragt waren und welche Zeit die Reparatur oder Erneuerung erfordern würde.

Nach Studium dieses Planes wurde von der Abt. Arbeitssicherheit veranlaßt, daß die Neubau/Montageabteilung alle Bauleiter der ausführenden Firmen zu einer gemeinsamen Besprechung einberief. In ihr kam neben dem Leiter der Neubau/Montageabteilung der Hauptsicherheitsingenieur zu Wort, um auf die bestehenden Gefahren in den einzelnen Bereichen hinzuweisen und Sicherheitsmaßnahmen festzulegen, die einzuhalten waren. In der genannten Zeit waren dann mehrere hundert Leute im gesamten Beeckerwerther Bereich für diese Reparaturarbeiten und für den Einbau von Neuanlagen tätig und pausenlos im Einsatz. Von der Abt. Arbeitssicherheit, die sich dieses Planes angenommen hatte, wurden alle Reparaturstellen begangen und dabei überall dort, wo es notwendig war, sofort sicherheitsmäßig eingegriffen.

Als diese gesamten vorgeplanten Arbeiten ausgeführt waren, stellten wir mit Befriedigung fest, daß in diesen etwa zehn Tagen kein Unfall verursacht worden war.

Um die Reparaturvorgänge einheitlich zu beschreiben und vorzuplanen, wurde in einer gemeinsamen Besprechung mit den aufsichtführenden Mitarbeitern der Reparatur- und Erhaltungsbetriebe in der Abt. Arbeitssicherheit dieses Thema ausgiebig diskutiert und einem kleinen Arbeitskreis übergeben, der weitere Verbesserungen in der Reparaturplanung mit den entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen ausarbeitet.

Wir sind — nicht zuletzt auch auf Grund der gesetzlichen Vorschriften in der Reichsversicherungsordnung — gehalten, mit allen geeigneten Mitteln für die Verhütung von Arbeitsunfällen zu sorgen. Die Aufstellung der Reparaturplanungskarte mit den Sicherheitsmerkmalen soll ein weiteres Mittel auf dem Wege der Unfallverhütung sein und speziell für die Erhaltungsbetriebe angewandt werden.

Theo Mauermann,
Hauptsicherheitsingenieur
Abt. Arbeitssicherheit Hamborn

Weniger Augen-Unfälle

„Nasen-Fahrräder“ haben ausgedient Neue Brille mit Panorama-Sichtscheibe

„Augen kann man kaufen“ — so lautete vor einigen Jahren die Überschrift eines Artikels in der Werkzeugzeitung, der sich mit dem Tragen von Schutzbrillen befaßte. Diese provozierende Überschrift drückte aber nur aus, daß man das Augenlicht selbst nicht kaufen kann, sondern höchstens Glas-
augen.

ort/Hüttenbetrieb ist die Zahl der Augen-Unfälle von 104 im Jahre 1961 auf 42 im vergangenen Jahre zurückgegangen. Das ist zwar nicht nur auf die Ergebnisse der Sehtests zurückzuführen, sondern auch auf die verstärkte Anwendung von Schutzbrillen — es zeigte aber andererseits auch, daß die Belegschaft selbst ihrem Augenlicht mehr Aufmerksamkeit zuwendet.



Um die Augen und um Sehfehler geht es auch bei den seit einigen Jahren in Ruhrort in kontinuierlicher Folge durchgeführten Sehtests. Wie groß das Interesse dafür ist, mag folgende Zahl beweisen: Seit Einführung des Sehtests vor zwei Jahren sind rund 4200 Belegschaftsmitglieder getestet worden.

Gute und bzw. sehr gute Sehkraft hatten 58,2 Prozent. Als „noch ausreichend“ muß man die Sehkraft von 20,1 Prozent unserer getesteten Mitarbeiter bezeichnen. Die Empfehlung, einen Augenarzt aufzusuchen, erhielten 21,7 Prozent (901 Belegschaftsmitglieder). Von ihnen wußten etwa 90 Prozent nichts von ihrer verminderten Sehkraft. Sie hätten, falls sie nicht durch diesen Test auf ihre Sehfehler aufmerksam gemacht worden wären, höchstwahrscheinlich in absehbarer Zeit keinen Augenarzt aufgesucht.

Die Sehtests, die in ähnlicher Weise auch vielfach von den großen Automobilverbänden durchgeführt werden, sind für alle da. Das wurde zum Beispiel auch durch den Besuch von Hüttendirektor Peter Schmidt am 20. Mai in einem Sehtest-Raum unterstrichen.

Am gleichen Tag weilte auch Dipl.-Ing. Gerhard Schmücker, der Leiter der „Schulungsstätte für Arbeitsschutz“ in Essen, deren Träger die Hütten- und Walzwerksberufsgenossenschaft ist, in Ruhrort. Dipl.-Ing. Schmücker ließ sich selbst testen.

Anschließend informierte er sich über die Ergebnisse der Tests und zeigte sich beeindruckt von folgender Zahl: Im Werksbereich Ruhr-

Den Belegschaftsmitgliedern wird es heute allerdings auch leichter gemacht als früher. Die damaligen Brillen waren meist ungefüge, schwer und klobig und daher we-



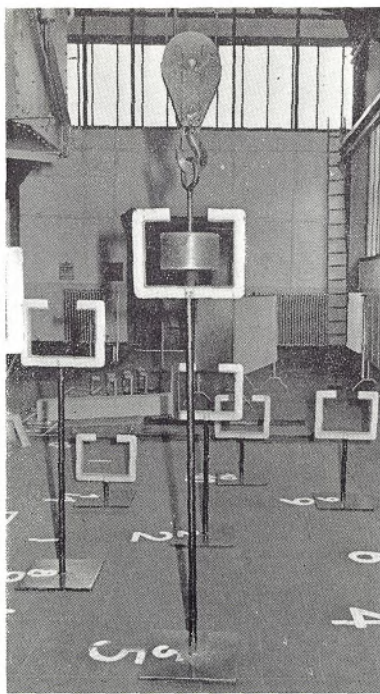
nig beliebt. Im Laufe der Jahre wurden sie immer wieder leichter und bequemer.

Nunmehr gibt es im Rahmen unserer Reihe der Körperschutzartikel (Thyssen-Schuhe, Thyssen-Anzug) eine neue Brille, die unter dem Arbeitstitel „Thyssen moderna“ erprobt wird. Sie ist nicht nur leicht, elegant und kleidsam, sondern bietet auch einen umfassenderen Schutz als die früheren Brillen.

Die Panorama-Sichtscheibe engt das Blickfeld nicht ein. Sie ist aus hochwertigem, kratzfestem Kunststoff, weitgehend bruchsicher und bedingt keinen zusätzlichen Seitenschutz. Verständlich also, daß solch ein Modell lieber getragen wird als das alte „Nasenfahrrad“.



UNSERE BILDER
zeigen (oben) den Geschäftsführer des Ruhrorter Betriebsrates, Sauerbier, am Augen-Testgerät; rechts Sicherheitsingenieur Wieczorek — Unten: Die neue „Thyssen moderna“-Schutzbrille

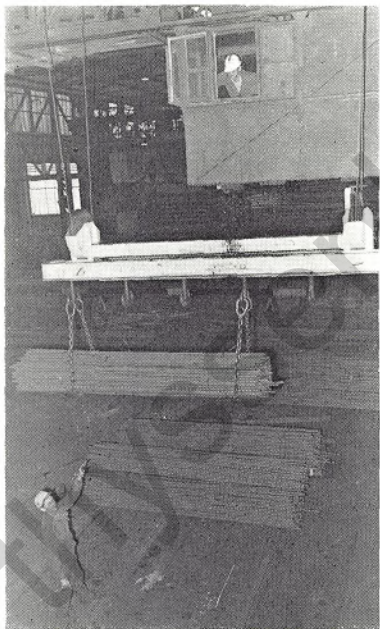


Jubiläum in Ruhrort

Kranführerschule bildete in 14 Jahren tausend Mitarbeiter für Sonderaufgaben aus

Hans-Peter Seifert, Kranführer in unserem Maschinenbetrieb Walzwerke I, gab den Anlaß zu einem nicht ganz alltäglichen Jubiläum. Er war der tausendste Teilnehmer der Kurse in unserer Ruhrorter Kranführerschule.

Diese Kranführerschule besteht seit vierzehn Jahren. Als sie damals ins Leben gerufen wurde, war sie nach dem Krieg die erste in der Bundesrepublik. Inzwischen hat sie eine Reihe von Nachfolgern gefunden, weil auch andere Unternehmen erkannt haben, wie wichtig eine sachgemäße Ausbildung auf einem Kran ist. Es hatte allerdings vor dem Zweiten Weltkrieg bereits eine Kranführerschule bei der ATH in Hamborn gegeben. Sie war damals die erste überhaupt und besteht auch heute noch.



Die Ruhrorter Kranführerschule ist dem Technischen Ausbildungswesen zugeordnet. Von Anfang an führt Kranführer-Ausbilder Rave den theoretischen und praktischen Unterricht durch. Er war es auch, der damals auf Anregung von Betriebschef W. Koch, dem Leiter des Technischen Ausbildungswesens, die einzelnen Übungsmöglichkeiten



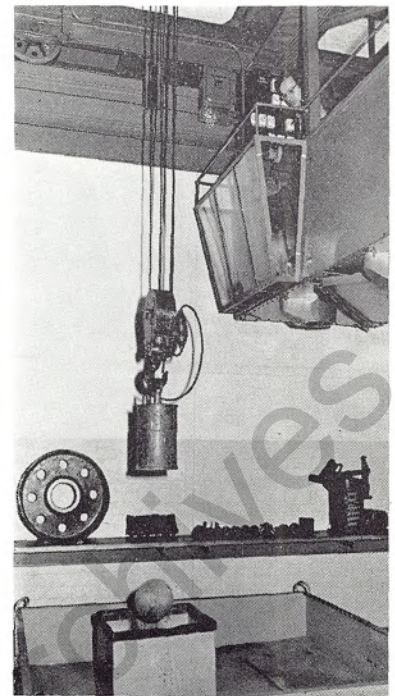
ausgetüftelt hat. Dabei wurden weitgehend die Erfahrungen der ersten Hamborner Kranführerschule verwertet.

Vierzehn Tage dauert eine solche Ausbildung. Jeweils vier bis fünf unserer Belegschaftsmitglieder lernen hier nicht nur das Fahren und Bedienen eines Kranes, sondern sie werden mit seiner Pflege und der Wartung vertraut gemacht. Auch der technische Aufbau wird ihnen erläutert, so daß sie kleinere Pannen selbst beheben können. Auf diese Weise wird schon hier dafür gesorgt, daß bei Störungen der Produktionsausfall auf ein Minimum beschränkt bleibt.

Man muß einmal in der Kranführerschule gewesen sein, um zu er-

kennen, wie geradezu liebevoll und mit viel Fingerspitzengefühl die Lasten durch die aufgebauten Hindernisse bugsiert werden müssen. Da sind auf der Erde große Zahlen aufgemalt, Quadrate und sonstige Figuren. Sie alle dienen dazu, den zukünftigen Kranführer intensiv zu schulen. Er muß mit Laufkatze und einem daranhängenden Gewicht durch eigens für diese Schule konstruierte besondere Vierecke fahren, deren Öffnung oben ausgespart ist.

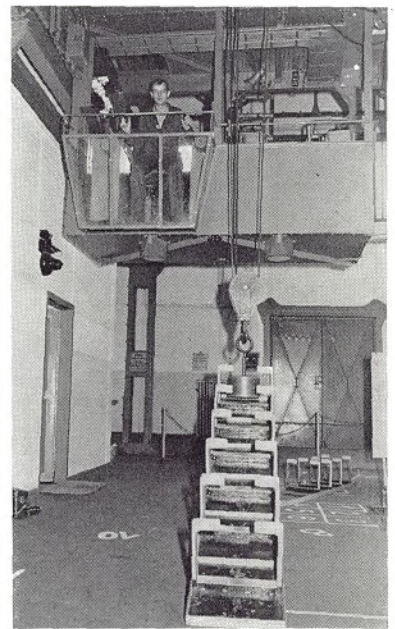
Nach Anweisung von Ausbilder Rave nimmt er Lasten auf oder setzt sie ab. Dann werden diese Vierecke, die alle verschieden hoch sind, so angeordnet, daß daraus eine mit vielen Schwierigkeiten ge-



spickte Höhenzielfahrt wird. Anecken darf man nicht. Alle Teilnehmer geben sich große Mühe. Die Ausbildung erstreckt sich auf alle Vorgänge des eigentlichen Fahrens, angefangen von einer Geradeausfahrt. Dann wird im Fahren gleichzeitig die Katze bewegt, und so werden die Aufgaben immer schwieriger. Es folgen diagonale Fahrten und schließlich auch eine Fahrt mit steigendem Halbkreis der Laufkatze.

Wichtig ist das Höhen- und Entfernungsschätzen, für das man hier ein besonderes System gefunden hat. Ein Kranführer muß auch ein gutes räumliches Sehvermögen haben, wenn er nirgendwo „anecken“ will. Der Schulung dieses plastischen Sehens dient auch die Übung mit der schweren Eisenkugel. Sie wird von einem Magneten festgehalten, über einen mit Sand ge-

(Fortsetzung siehe Seite 26)



UNSERE BILDER ZEIGEN:
Oben links: Durch solche Vierecke muß das Gewicht gefahren werden — Rechts: Räumliches Sehen ist erforderlich, wenn die Kugel richtig im Eisenbehälter landen soll — Mitte: „Jubiläumskranführer“ Hans-Peter Seifert in seinem Kran an der Straße 5 — Mitte links: Kranführer Seifert bei der Arbeit — Unten: In der Kranführerschule erklärt Ausbilder Rave das richtige Schalten an einem Übungs-Steuerstand — Mitte rechts: Bei einer Höhen-Zielfahrt

Kranführerschule in Ruhrort

(Fortsetzung von Seite 25)

füllten Kasten gefahren und dann abgeworfen.

Zwischendurch der theoretische Unterricht, der allerdings so theoretisch gar nicht ist. Während dieser Stunden, in denen keiner der künftigen Kranführer in luftiger Höhe schwebt, werden die „inneren Organe“ des Krans erläutert, wird über ihre Bedeutung gesprochen und darüber, wie man sie pflegt und so ihre Funktionsfähigkeit erhalten kann.

Inzwischen macht man sich auch beim Technischen Ausbildungswesen Gedanken darüber, wie diese Kranführer-Ausbildung noch praxisnaher und moderner gestaltet werden kann. Bereits in den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Veränderungen eingeführt; es waren durchweg Verbesserungen, die sich aus der täglichen Praxis ergaben. Jetzt möchte man noch einen Schritt weiter gehen. Es sind Überlegungen im Gange, zwei verschiedenartige Kurse durchzuführen und



Neuer „Thyssen-Anzug“ wird im Werk Ruhrort erprobt

Wer am 28. Mai den lokalen Teil der Duisburger Tageszeitungen durchsah, staunte nicht schlecht über die Überschriften: „Raumfahrer-Look für Thyssen-Schutzanzüge“ und „Thyssendress in der Probe“ sowie „Hochofenmänner tragen gleichen Schutzanzug wie Astronauten“ war dort in großen Lettern zu lesen.

Ausgangspunkt waren Maßnahmen unserer Ruhrorter Abteilung Arbeitsschutz aus Anlaß der Verkehrssicherheitstage. Die Vertreter der hiesigen Tageszeitungen wurden einmal mit den inzwischen vorliegenden und ausgewerteten Ergebnissen des Sehtests vertraut gemacht und zum anderen wurde ihnen gezeigt, wie widerstandsfähig die Körperschutzartikel sind, mit denen unsere Belegschaftsmitglieder ausgerüstet sind.

An dieser Tatsache wurden dann auch die Überschriften „aufge-

hängt“. Die Vorstellung eines Nappaleder-Schutzanzuges mit Aluminiumbeschichtung erfolgte auf dem Schlackenbergr in Laar. Hier stieg ein Feuerwehrmann in eine solche Schutzkleidung, wie sie bei unseren Hochöfnern gebräuchlich ist. Dann wurde eine mit Öl gefüllte Wanne angezündet. Während der Feuerwehrmann dicht daran vorbeiging — zum Teil beleckten ihn sogar die Flammen —, ließen die Fotografen eifrig ihre Apparate klicken.

Zufällig war Sicherheitsingenieur Wiczorek am gleichen Tag in den Besitz eines Stückchens Spezialgewebe aus Kunststoff gekommen, das als sogenanntes Abfallprodukt aus der Raumfahrt stammt. Es ist nicht brennbar, so daß es nahe liegt, daß man daraus später einmal Hitzeschutz-Kleidung, die hochfeuerfest wäre, anfertigen wird, indem man dieses Material als Träger für die Aluminiumbeschichtung wählt.

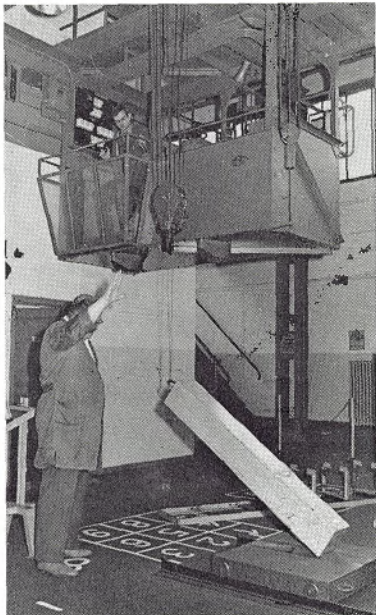
Die Vertreter der örtlichen Presse waren sehr überrascht, daß die

Tacho-Kontrolle durch ADAC

Bereits bei verschiedenen früheren Gelegenheiten hat der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC) seine Prüfwagen der Abteilung Arbeitssicherheit in Hamborn zur Verfügung gestellt, um Personenwagen von Belegschaftsmitgliedern zu überprüfen. In der Zeit vom 22. August bis 19. September führt der ADAC auf dem Parkplatz an Tor 3 (Franz-Lenze-Straße) kostenlos Überprüfungen der Tachometer von Personenautos durch. Im Interesse der Verkehrssicherheit wird allen Pkw-Besitzern der ATH empfohlen, von dieser Möglichkeit regen Gebrauch zu machen. Die festgestellten Mängel können nur in Kfz-Werkstätten behoben werden. Die Tacho-Kontrollen finden an jedem Werktag statt und zwar von Montag bis Freitag in der Zeit von 8.30 bis 13 Uhr und von 14 bis 17.30 Uhr; an Samstagen werden nur vormittags Überprüfungen durchgeführt.

Erkenntnisse der Weltraumfahrt so schnell von der Industrie zum Wohl ihrer Beschäftigten ausgewertet werden. Der vorhin bereits erwähnte Nappaleder-Schutzanzug würde dann vielleicht überflüssig. Aber sicherlich wird es noch geraume Zeit dauern, bis es soweit ist. So wie niemand einen Kopfsprung in ein unbekanntes Gewässer tun wird, so wird auch die Abteilung Arbeitsschutz keine Kleidungsstücke aus einem Material bestellen, das erst noch gründlich getestet werden muß.

Bis dahin werden wir also noch mit unseren herkömmlichen Körperschutzartikeln aus dem bisher gebräuchlichen Material auskommen müssen. Daß sie gut sind und wirklich schützen, werden alle diejenigen bestätigen, die darin arbeiten. Dennoch: Ein neuer Arbeitsanzug ist in Ruhrort in Erprobung. Er soll mehrere Voraussetzungen erfüllen und, soweit bis jetzt festzustellen ist, er erfüllt sie auch. Er ist enganlegend und trotzdem luftig, und vor allem klemmt er nicht die Taillenpartie ein. Über die Erfahrung mit diesem Kleidungsstück, das den Namen „Thyssen-Anzug“ trägt, wird die Werkzeitung demnächst berichten.



Ausbilder Rave gibt Anweisung, wie der Kranführer den Block behandeln soll

zwar einmal eine Grundausbildung und zum anderen einen Weiterbildungskurs.

Daß gerade dieser Gedanke etwas für sich hat, beweist „Jubiläumskranführer“ Hans-Peter Seifert. Ehe er zur Kranführerschule kam, hatte er bereits vier Monate Praxis auf „seinem“ Kran. Dennoch betont er auf Befragen ausdrücklich, daß er während der zwei Wochen in der Kranführerschule noch vieles dazu gelernt habe. „Vor allen die Feinheiten fehlten mir“, sagte Hans-Peter Seifert, der ursprünglich Bau-schlosser hatte werden wollen, „aber auch auf theoretischem Gebiet, was die Wartung des Krans betrifft, konnte ich eine Menge lernen. Hinzu kommt, daß ich in der Kranführerschule außerdem vieles über das Gebiet des Arbeitsschutzes erfuhr. All das kann ich tagtäglich gut gebrauchen. Ich bin in meiner täglichen Arbeit sicherer geworden.“

Dann kletterte Hans-Peter Seifert wieder auf seinen Kran, um die Kollegen im Bereich der Zurichtung und der Verladung an der Straße 5 mit Formstahl zu bedienen.



Verkäufer-Treffen in Norddeutschland

Auf zwei Tagungen trafen sich im Juni jeweils etwa vierzig Mitglieder der Verkaufsorganisationen der Thyssen-Gruppe aus dem norddeutschen Raum in Hamburg und Hannover. Durch persönliches Kennenlernen und gegenseitigen Austausch von Erfahrungen soll auch in diesen Gebieten jedem Thyssen-Verkäufer der Vorteil einer großen Verkaufsorganisation noch stärker zugute kommen.





In bergmännischer Tradition

Neue Waschkaue für 798 Mitarbeiter der Kokerei „August Thyssen“

Nach anderthalbjähriger Bauzeit konnte die Belegschaft der Kokerei „August Thyssen“ eine neue Waschkaue beziehen. Dieser Neubau, der sich dem Pfortnergebäude und dem Kokereitor an der Kaiser-Wilhelm-Straße harmonisch angliedert, fügt sich recht gut in das Gesamtbild der Kokerei und der Hütte ein.

Nach alter bergmännischer Tradition ist diese Kaue, die 798 Belegschaftsmitgliedern Platz bietet, in einen Schwarzteil und in einen

Weißteil unterteilt. Beide Teile umfassen 710 Quadratmeter. Zwischen dem Schwarzteil und dem Weißteil liegt der Brause-Trakt. Außerdem sind Räume für Vorarbeiter, Versehrte und Jugendliche eingerichtet. Während im Schwarzteil Kleideraufzüge installiert sind, wird Straßenkleidung im Weißteil der Waschkaue in Einzelschränken aufbewahrt.

Der technische Teil, also die maschinellen und elektrischen Einrichtungen, wurden auf einer Zwischenbühne über dem Brause-Trakt untergebracht. Das Gebäude ist vollklimatisiert. Auch das Brause-

wasser wird in der erforderlichen Temperatur zentral gesteuert.

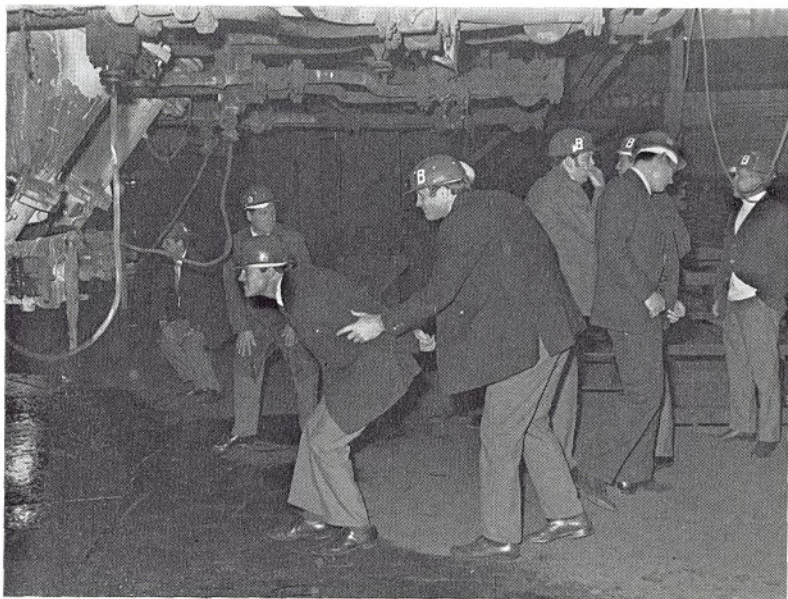
Der Gesamtwärmebedarf der Waschkaue liegt bei etwa 700 000 Kilokalorien je Stunde. Doch dieser beachtliche Wärmebedarf kostet der Kokerei „August Thyssen“ nicht einen Pfennig, da er bei der Vorkühlung der Koksofengase in ausreichender Menge als Abfallprodukt vorhanden ist.

Zweifelloos ist hier nach modernen hygienischen Gesichtspunkten eine Einrichtung geschaffen, in der sich die Belegschaftsmitglieder der Kokerei vor und nach Schichtwechsel wohlfühlen werden.

UNSERE BILDER

zeigen oben (von links nach rechts) den Schwarzteil, den Brausetrakt und den Weißteil der neuen Waschkaue der Kokerei „August Thyssen“ — Mitte: Die Ansicht von der Kaiser-Wilhelm-Straße — Unten links: Bei der Einweihung am 2. Mai die Vorstandsmitglieder der Hamborner Bergbau AG, Dr. Batzel und Pohl (im Vordergrund zweiter bzw. vierter von rechts), zwischen beiden der Betriebsführer der Kokerei, Dipl.-Ing. Benz, ganz links Kokereidirektor Brömmel, im Hintergrund links (halbverdeckt) Kokereichef Dipl.-Ing. Stephan — Unten rechts: An Stelle eines abgerissenen hölzernen Kühlturms entsteht inzwischen ein moderner Neubau unmittelbar neben dem Waschkaue-Gebäude





Torpedo Moskau zu Gast

Enge Freundschaft zwischen Wasserballern aus Moskau und Duisburg

Was für den eingefleischten deutschen Fußballfreund „Bayern München“ ist, das ist für den russischen Wasserballfan „Torpedo Moskau“. Und wenn sich seit einigen Wochen Direktor Dr. Nürnberg, Verwalter Kehrlert sowie einige in unserem Gästehaus tätige Serviererinnen mit den Abzeichen dieses traditionsreichen russischen Vereins schmücken können, so hat das seine besondere Bewandnis. Die Mannschaft weilte nämlich in unserem Werk Ruhrort.

Man muß schon fast zwei Jahre zurückgehen, wenn man den Grund für den Besuch bei der ATH in Ruhrort finden will. Damals, im September 1967, war diese russische Mannschaft in der Bundesrepublik. Innerhalb von zwölf Tagen trug sie nicht weniger als neun Spiele aus. Aber trotz dieses vollgepackten Spielplans war noch ein Tag frei. Welcher namhafte deutsche Verein konnte einspringen? Es war der Duisburger Schwimmverein 1898, dessen 2. Vorsitzender Erich Pennekamp in unserer Ruhrorter Personalabteilung arbeitet. Nach dem Spiel, das die Russen erwartungsgemäß sicher gewannen, verbrachten beide Mannschaften einen derart netten kameradschaftlichen Abend miteinander, daß hinfort der Kontakt nicht mehr abriß.

Im vergangenen Herbst folgte dann der DSV 98 einer Einladung der Russen nach Moskau. Die Duisburger Schwimmer wurden von den Sowjets besonders freundlich aufgenommen, weil es die erste Gruppe aus der Bundesrepublik war, die nach der Besetzung der Tschechoslowakei wieder sportliche Kontakte knüpfte. Hierzu sagte Erich Pennekamp, der die fünfzehnköpfige Delegation anführte: „Eigentlich stand der Sport im Hintergrund. Er war gewissermaßen als Basis anzusehen für eine Reise, die mehr persönlichen Kontakten und Besichtigungen diente.“

Diese persönlichen Kontakte waren übrigens schon früher vorhanden.

Als nämlich die russischen Wasserballer im September 1967 als plötzliche Gäste des DSV 98 in Duisburg weilten, traf Erich Pennekamp, der selbst ehemaliger National-Wasserballspieler war (rund 40 Länderkämpfe), auf einen alten Bekannten, nämlich den russischen Trainer Witaly Ushakow. Dieser war früher Europameister über 200-Meter- und 400-Meter-Kraul und Mitglied der russischen National-Mannschaft im Wasserball. Erich Pennekamp hatte ihn 1954 bei den Europa-Meisterschaften in Turin erstmals getroffen und zum letzten Male 1956 bei den Olympischen Spielen in Melbourne gesehen. Dazwischen lagen zahlreiche Begegnungen bei internationalen Wasserball-Vergleichen. Ver-

ständig also, daß die Begrüßung schon 1967 besonders herzlich war. Nun war also der DSV 98 im vergangenen Herbst der russischen Einladung gefolgt. Die Aufnahme dort, so berichtet Erich Pennekamp, war über alle Maßen herzlich. Der Aufenthalt in der Sowjetunion gestaltete sich zu einem unvergeßlichen Erlebnis. Die Tage waren prall gefüllt mit Besichtigungen und sportlichen Begegnungen. Zunächst war man sechs Tage in Moskau. Hier gab es als besonderen sportlichen Erfolg nach einer knappen 6:7-Niederlage gegen Torpedo in einem zweiten Spiel ein überaus ehrenvolles 10:10. Natürlich wurde der Kreml besichtigt, das Lenin-Mausoleum, zahlreiche

Kathedralen sowie die Stadt überhaupt. Außerdem waren die Duisburger Zeuge einer unvergeßlichen „Rigoletto“-Aufführung des Bolschoi-Theaters.

Dann folgten vier Tage Aufenthalt in Tiflis in Georgien, oder, wie die dortigen Einwohner es lieber sagen: in Tblissi. Die Bewohner selbst nennen sich Grusinier. Dann folgte — für die Duisburger war das so etwas wie eine Zugabe — ein Besuch Leningrads mit einer Fahrt über den Finnischen Meerbusen, von der Erich Pennekamp (und nicht nur er allein) noch heute schwärmt.

Jetzt also die Gegeneinladung der Duisburger. Die sowjetische Mannschaft weilte vom 22. Mai bis zum 3. Juni in Duisburg. In der ganzen Zeit wurden sie von Erich Pennekamp betreut. Und — wie sie zum Abschied einhellig versicherten — vorbildlich betreut. Ihr „Bärenführer“ Pennekamp hatte sich vorgenommen, den russischen Sportkameraden mehr zu zeigen als nur die Schwimmbecken einiger großer deutscher Bäder.

Es begann nach einer sportlichen Ouvertüre in Offenbach mit einer Besichtigung der Zentralstudios des Zweiten Deutschen Fernsehens in Wiesbaden, anschließend folgten eine Stadtrundfahrt und ein Empfang beim Magistrat der Stadt.

Von Wiesbaden aus ging es mit einem Schnelldampfer der Weißen Flotte auf dem Rhein bis Köln. „Ein ganz großes Erlebnis“ lobten die





UNSERE BILDER ZEIGEN:

Linke Seite oben: Die sowjetischen Sportler beim Besuch des Hochofenwerks Ruhrort — Unten links: Teamchef Sokolow überreicht Direktor Dr. Nürnberg einen Wimpel; vorne die Dolmetscherin — Unten rechts: Die deutsche Wasserball-Mannschaft bei ihrem Rußland-Besuch auf dem Roten Platz in Moskau — Mitte: Auch das sahen die deutschen Wasserballer: die Burg Dshwari, die Gründungsstätte der Stadt Tiflis
Rechte Seite oben: Das Grabmal des unbekannten Soldaten an der Kremelmauer in Moskau — Mitte: Auf dem Fernsehturm beim Besuch in Tiflis: (von links) Torwart Jürgen Albiez (Thyssenrohr), Erich Pennekamp, der russische Begleiter Igor Bondarew und Trainer Herbert Glinka

Russen die Paradestrecke des Rheins. Diese Dampferfahrt verschlang nahezu das gesamte Foto- und Filmmaterial der Gäste. Dann als letztes Duisburg.

Selbstverständlich gab es hier zunächst einmal eine Werksbesichti-



gung. Da Erich Pennekamp — der sich übrigens für die Zeit der Betreuung Urlaub genommen hatte —, in der Ruhrorter Personalabteilung arbeitet, lag es nahe, daß die Ruhrorter Anlagen als Kulisse für un- gemein nachhaltige Eindrücke dien- ten. Zunächst waren die Gäste von Direktor Dr. Nürnberg herzlich be- grüßt und an Hand eines Lage- plans mit der ATH und den An- lagen speziell des Ruhrorter Wer- kes vertraut gemacht worden.

Da es sich nicht vermeiden ließ, bei diesem Kurzvortrag technische Ausdrücke einfließen zu lassen, haperte es manchmal mit der Über- setzung. Als letztes Hilfsmittel ver- ständigte man sich dann in eng- lischer Sprache. Und das klappte so vorzüglich, daß Dr. Nürnberg vom russischen Teamleiter Wassily So- kolow sowohl mit der Ehrennadel des Vereins als auch mit dem Ver- einwimpel ausgezeichnet wurde.

Hochofen, Blasstahlwerk, Strang- gießanlage sowie Block- und Konti- straße waren die Stationen, die den Russen gezeigt wurden. Wie be- eindruckt sie von der bei uns ge- leisteten harten Arbeit waren, er- klärte im Gästehaus Wassily So- kolow, der Präsident des Sport- clubs Torpedo mit seinen über 17 480 (!) Mitgliedern.

Hier dankte der Präsident auch un- serem technischen Werksleiter Di- rektor Höfges und Direktor Dr. Nürnberg, daß sie eine Führung durch das Unternehmen ermöglicht hatten. Diesem Dank schloß sich Erich Pennekamp in seiner Eigen- schaft als Vertreter des gastgeben- den Vereins an. Und da die So- wjets in unserem Gästehaus so vorzüglich bewirtet worden waren, gab es — wie einleitend bereits ge- schildert — Ehrennadeln auch für die dort tätigen Angestellten im Gästehaus.

Inzwischen waren Michael Schwarz und Eberhard Sauerbier als Ver- treter des Ruhrorter Betriebsrates eingetroffen, um einige Fragen auf sozialpolitischem Gebiet zu beant- worten. Auch sie sind jetzt Träger des Vereinsabzeichens von Tor- pedo.

Daß die Russen dann am darauf- folgenden Wochenende das vom DSV 98 ausgerichtete internatio- nale Wasserballturnier als ganz sichere Sieger beendeten, ist aller- dings nicht nur auf die gute Be- treuung zurückzuführen, sondern in erster Linie auf das traumhaft sichere Verständnis innerhalb der Mannschaft. Die zahlreich an- wesen- den Fachleute waren hellauf be- geistert über das spielerische For- mat der Gäste.

Zum Besuch am Niederrhein ge- hörte dann noch eine Stadtrund- fahrt in der Landeshauptstadt Düs- seldorf, eine Hafenrundfahrt durch die Duisburg-Ruhrorter Häfen so- wie ein Empfang bei der Stadt Duisburg, den Bürgermeister Dr. Storm im Mercatorzimmer des Rat- hauses gab.

Als letztes schließlich gab es einen fröhlichen Abschiedsabend beim DSV 98. Trotz der Sprachschwierig- keiten verstanden sich die Sportler ausgezeichnet. Hier sprach dann auch Wassily Sokolow für den so- wjetischen Prof-Verband — eine russische Dachorganisation, die rund 28,7 Millionen Sportler be- treut — eine Gegeneinladung für das kommende Frühjahr aus. Die deutschen Gastgeber werden dann Gäste sein. Moskau, Leningrad und Thallin, das frühere Reval, sollen die Stationen dieser Reise werden.

Eine sorgenvolle Reise

Für eine Herzoperation flog Stephan zur Mayo-Klinik in die USA

Vier Monate liegt die Reise in die USA jetzt zurück, die der dreijährige Stephan Knellesen mit seiner Mutter am zweiten Ostertag antrat. In der welt- bekannten Mayo-Klinik in Ro- chester konnte der Junge, der sich bis dahin wegen eines schweren Herzfehlers nicht wie andere Kinder bewegen durf- te, behandelt und operiert werden. Heute spielt er wie- der unbeschwert und fröhlich.

Für Frau Monika Knellesen, Mit- arbeiterin der ATH und in der Zen- tralen Absatzwirtschaft tätig, war der Flug nach Amerika eine Reise voller Sorgen, aber auch großer Hoffnungen. Angesichts der Schwe- re des Falles ist die Freude über den erzielten Teilerfolg jetzt um so größer.

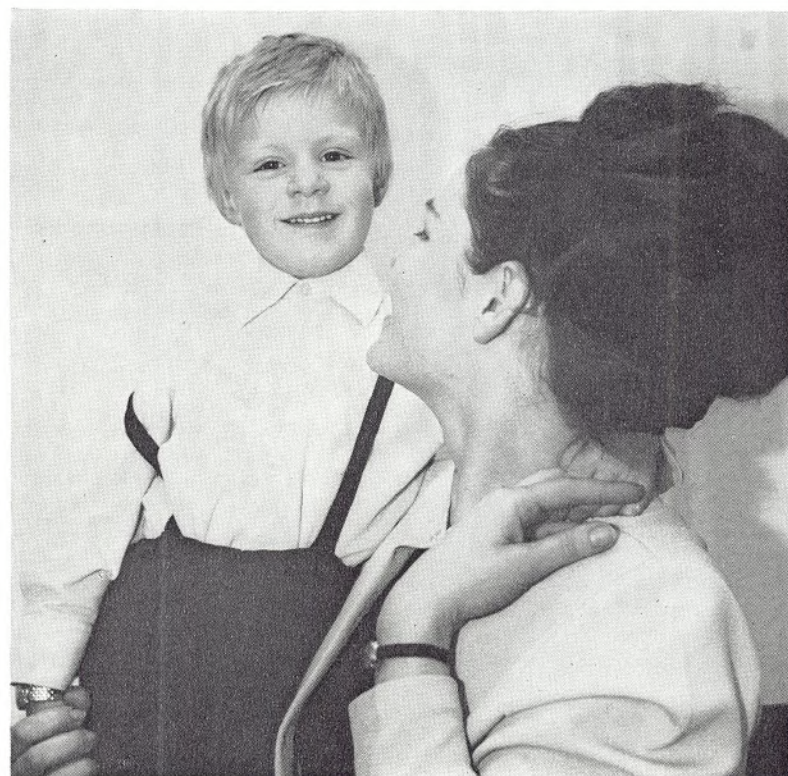
Durch einen Zufall hatte man, als der kleine Stephan drei Monate alt war, nach eingehenden Unter- suchungen festgestellt, daß er einen angeborenen schweren Herzfehler besaß. Mit dem Heranwachsen machte er sich immer stärker be- merkbar; das Kind wurde zuneh- mend kurzatmiger und konnte schließlich kaum noch Treppen stei- gen. Während andere Kinder in

diesem Alter frei und unbeschwert umhertollten, mußte Monika Knel- lesen ihren Sohn überwiegend tra- gen oder in einem Kinderwagen fahren.

Es war selbstverständlich, daß Frau Knellesen alle Anstrengungen machte, um Hilfe und Heilung für ihr Kind zu erreichen. Aber es zeigte sich, daß die Wartelisten für diese schweren Herzoperationen bei deutschen Krankenhäusern, in denen sie vorgenommen werden können, sehr groß sind. Den Kran- kenhäusern fehlt es an Personal und vielfach auch an den hierfür notwendigen technischen Einrich- tungen — Tatsachen, die deutsche Ärzte und Patienten immer wieder beklagen müssen.

Weltbekannt für Herzoperationen ist die Mayo-Klinik in Rochester im amerikanischen Bundesstaat Minnesota. Zu ihr kommen Patien- ten aus aller Welt, darunter viele, denen caritative Organisationen diese Möglichkeit verschaffen. Eine solche Einrichtung ist in Deutsch- land die „Mayo-Hilfe“, die Pfarrer Anke in Oeslau bei Coburg ge- gründet hat und leitet. Durch einen Zufall stieß Frau Knellesen vor einem Jahr auf diese Organisation. Am 19. September schrieb sie an

(Schluß des Berichtes nächste Seite)





Eine sorgenvolle Reise

(Schluß des Berichtes von Seite 29)

Pfarrer Anke; schon zwei Tage später antwortete er ihr und konnte die Zusage machen, ihrem schwerkranken Sohn zu helfen.

Dieses Versprechen ging bereits nach sechs Monaten in Erfüllung. Am Ostermontag trat Monika Knellesen mit ihrem Jungen von Frankfurt aus die große Reise über 6000 Kilometer an, um das kranke Kind gut über den Atlantik zu bringen. Die erste Station in den USA war Chikago, wo beide Fluggäste bis zu ihrem Weiterflug nach Rochester vorbildlich betreut wurden.

Stephan wurde in dem zur Mayo-Klinik (unser Bild) gehörenden St.



Mary's Hospital untergebracht. Dabei stellte sich die unangenehme Überraschung heraus, daß das Herz des Kindes nur eine Kammer besitzt und daß sich in der Trennwand zwei kleine Löcher befinden. Auf Grund dieser Feststellungen

Ein Hobby in frischer Luft

Der Schrebergarten ist noch nicht tot



Vielleicht ist es der letzte Ausdruck vom Herrschen auf der eigenen Scholle, daß der Schrebergarten noch von vielen Mitmenschen mit

Begeisterung gepflegt wird. Zweifellos sind in den letzten Jahren durch zahlreiche Baumaßnahmen Schrebergarten-Anlagen verschwun-

den. Doch damit starb diese Idee keineswegs. Nahe dem ATH-Wohnbereich an der Schlachthofstraße sind sogar — wenn auch kleinere — neue Schrebergarten-Anlagen entstanden.

Eine größere Anlage besteht seit nun schon zwanzig Jahren nahe dem Mattlerbusch, die in der jetzigen Form sogar die drittgrößte im ganzen Duisburger Raum ist. Sie gehört dem „Kleingartenverein am Mattlerbusch e.V.“, in dem nicht nur der erste Vorsitzende, sondern rund drei Viertel der Mitglieder bei der ATH tätig sind. Sie haben alle für ihre Freizeit etwas gemeinsam, rund 300 Quadratmeter Gartenfläche.

Für die Bepflanzung der Flächen gibt es zwar gewisse Empfehlungen, die jedoch die eigentliche Idee des Schrebergarten nicht beeinträchtigen. Gartenlauben früherer Jahrzehnte gibt es in dieser Anlage nicht. An ihre Stelle sind heute die Gartenhäuser getreten, die sich in ihrer massiven Bauweise sehen lassen können.

Was übrigens das Sehenlassen anbetrifft, so ist die Anlage des Kleingartenvereins „Am Mattlerbusch e.V.“ tagsüber bis 22 Uhr für die Öffentlichkeit zugänglich. Auch das Durchwandern dieser Anlage kann eine Bereicherung des Sonntagsspaziergangs sein.

entschoß sich das Ärzteteam der Mayo-Klinik zu einer Teiloperation, bei der man am 21. April eine Ader vom rechten Arm zur Lunge verlegte.

Obwohl Frau Knellesen während ihres über dreiwöchigen Aufenthaltes in Rochester in einer von einem deutschen Ehepaar geleiteten Pension eine sehr gute Unterkunft hatte, war sie doch meist von morgens bis abends in der Klinik bei ihrem Kind, was von den Ärzten und dem Personal sehr begrüßt wurde. In der Stadt selbst standen ihr stets Einwohner hilfreich zur Seite, wenn es notwendig war. Fragt man Frau Knellesen, was sie sonst in Amerika erlebt hat, so sagt sie nur: „Die Mayo-Klinik kenne ich gut. Sonst habe ich von den Staaten nicht viel gesehen.“

Dank der gelungenen Teiloperation kann der kleine Stephan heute wie jedes andere Kind spielen. Jedoch werden noch weitere Operationen notwendig sein, um dem Jungen auf die Dauer zu helfen. Wann sie erfolgen sollen, konnten die Ärzte der Mayo-Klinik noch nicht sagen. Für den kleinen Stephan ist heute ein Armständchen aus Plastik eine stete Erinnerung an seinen Aufenthalt in Amerika. Es trägt seine Patienten-Nummer 2/775/081. Er freut sich jeden Tag mehr seiner wiedergeschenkten Gesundheit. Wenn er älter wird, dann wird er es erst begreifen, daß fremde Menschen sie ihm schenkten dank der finanziellen Unterstützung, die sie der „Mayo-Hilfe“ über das Spendenkonto Nr. 4700 bei der Sparkasse Oeslau gaben.

Hamborner Thyssen-Sänger geben Walddlieder-Konzert

Der Männergesangsverein Hamborn der August Thyssen-Hütte veranstaltet am Samstag, 4. Oktober, um 19 Uhr im Saale der Gaststätte „Abtei-Keller“ in Hamborn ein Jagd- und Walddlieder-Konzert.

Bei ihm wirken ein Jagdhorn-Quartett, ein Bariton-Solist sowie ein Rezitator und der Männergesangsverein der ATH mit. Die Gesamtleitung hat Musikdirektor Heinz Gilhaus, Essen. Nach Abschluß des Konzertes, das übrigens mit Tischreihen stattfindet, spielt eine Band zum Tanz. Karten zu dieser Veranstaltung sind zu haben beim ersten Vorsitzenden Ernst Rolles (Z.A.W. Tel. 5751), beim zweiten Vorsitzenden Gerhard Biefang (E u. H Wareneingang Tel. 5617), beim Geschäftsführer Heinz Dolata (Betriebsw. Tel. 2626/4628) sowie bei allen Chormitgliedern.



In 10 Tagen Dieppe — Rouen — Paris

Mit jungen Gewerkschaftlern in Frankreich

Eine 32 Teilnehmer starke Gruppe junger Belegschaftsmitglieder des Werkes Ruhrort der ATH unternahm im Mai eine Studienreise nach Frankreich. Ziel dieser Fahrt war es in erster Linie, private Kontakte zu französischen Familien zu schließen, darüber hinaus aber auch die politische und soziale Struktur der französischen Arbeitnehmerschaft kennenzulernen. Die Leitung dieser Gruppe, der auch mehrere junge Gewerkschaftlerinnen angehörten, hatte unser Ruhrorter Betriebsratsmitglied Karl Bischoff. Die Einladung zu dieser Fahrt war von der „Fédération Leo Lagrange“ ausgegangen, einer Organisation, die von den französischen Gewerkschaften unterstützt wird. Die FLL hatte sich mit der Abteilung „Arbeit und Leben“ beim Deutschen Gewerkschaftsbund in Verbindung gesetzt, die dann den Besuch vermittelte. Karl Bischoff schreibt:

Am 10. Mai fuhren wir mit dem Bus um 22 Uhr von Duisburg ab. Nach fast zehnstündiger Fahrt kamen wir in Dieppe an. Hier wurden wir vom Direktor der „Fédération Leo Lagrange“, Verete, empfangen. Wir fuhren nach Pourville, das fünf Kilometer von Dieppe entfernt liegt. Direktor Verete besitzt hier ein Haus, das als Durchgangs- und Jugendheim genutzt wird und wo auch wir während unseres Aufenthaltes in Dieppe untergebracht waren.

Das Haus liegt nur einen Steinwurf weit vom Meeresstrand und hat ein eigenes Schwimmbad. Da wir sehr schönes Wetter hatten und es schon sehr warm war, ließ Herr Verete das Becken füllen, unsere Wasserratten stürzten sich gleich ins Vergnügen. Da an den meisten Tagen unseres siebentägigen Aufenthaltes in Pourville die Sonne schien, wurde die Badegelegenheit ausgenutzt.



Am 12. Mai besichtigten wir die Stadt Dieppe mit ihren Sehenswürdigkeiten. Hier wurden wir konfrontiert mit der französischen Geschichte, die gleichzeitig ein Stück Kulturgeschichte bedeutet. Ein treffendes Beispiel hierfür ist die Kirche St. Jacques. Mit dem Bau jener Kirche wurde 1150 angefangen. Erbauer war Herzog Heinrich II. 1195 vernichtete sie Philipp Auguste bis auf das Querschiff. 1250 wurde der Bau im Spitzbogenstil fortgeführt. Im 14. Jahrhundert wurde das Triforium des Schiffes, das Hauptportal mit Rosette, der größte Teil der Gewölbepfeiler und der Laternen-

turm beendet. Im 15. Jahrhundert durchbrach man die Mauer zwischen den Strebbogen. Im 16. Jahrhundert wurden Chor und Kapelle beendet. 1694 wurde die Kirche von der englisch-holländischen Flotte in Brand geschossen. Die Revolution brach aus und verschonte sie nicht: die Kirche diente als Schlafzimmer und wurde schließlich zum Theater.

Die Wiederherstellungsarbeiten schienen erfolglos; denn der Weltkrieg zerstört den größten Teil der Fenster. Heute werden Ausbesserungsarbeiten durch die Akademie für bildende Künste durchgeführt. Diese Arbeiten sollen noch vierzehn Jahre dauern und ca. vier Millionen Franken kosten. Jede Epoche hatte ihren eigenen Stil. An dieser Kirche ist es deutlich zu erkennen. Die Besichtigung war ein echtes Erlebnis für den größten Teil der Gruppe.

Mit dem Bus machten wir mehrere Ausflüge, zum Beispiel nach Rouen zu der Stelle, an welcher Johanna von Orleans verbrannt wurde. Wir besichtigten den „Pesthof“; hier befindet sich heute eine Kunstschule. In Chères besichtigten wir das Auto-Museum. Hier sind die frühesten Modelle des Auto-Zeitalters zu sehen. Überhaupt schien der private Besitzer, der seine Sammlung der Stadt zur Verfügung gestellt hat, eine Vorliebe für alte Dinge zu haben. So sah man auch uralte Fahrräder. Hier wird auch der (angeblich) älteste Feuerwehrturm Frankreichs aufbewahrt.

Ein weiteres Ziel war Fécamp, ebenfalls am Meer gelegen — eine sehr schöne Fahrt durch liebliche

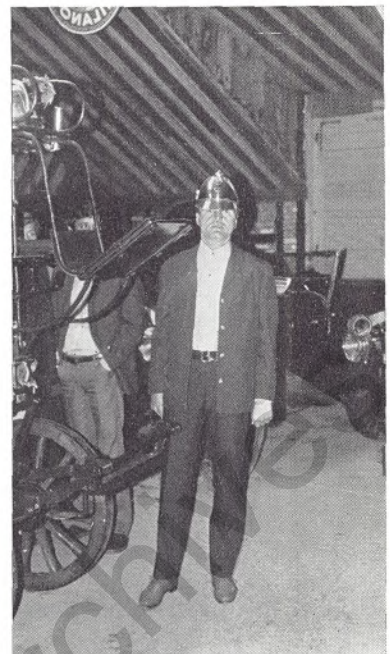
Landstriche. Hier besichtigten wir die Likörfabrik „Benedikt“, die sich in einem alten Kloster befindet. Wir erfuhren, daß nur der von hier bezogene Likör ein echter „Benedikt“ ist und daß sich das Rezept seit Generationen in Familienbesitz befindet.

In unserem Aufenthaltsort Pourville hatten wir sehr interessante Gespräche über die politische Entwicklung in Frankreich nach dem Kriege. Unsere Gesprächspartner waren Prof. Cheres, der in Berlin studiert hatte, sowie an einem anderen Tag Direktor Verete von der „FLL“. Hier besuchte uns auch der Direktor der Renten- und Krankenversicherungsanstalt in Dieppe, Roderiguez. Es kam zu einem ausgedehnten Gespräch, mit laufenden Vergleichen zwischen der französischen und der deutschen Situation. Bei diesen Vergleichen konnten wir feststellen, daß die soziale Seite bei uns, gemessen an der in Frankreich, eigentlich zufriedenstellend ist.



Am 18. Mai fuhren wir nach Paris. Nach dem Abendessen machten wir eine Seinfahrt durch das beleuchtete Paris. Am nächsten Morgen unternahmen wir eine Stadtrundfahrt, wobei wir die bedeutendsten Sehenswürdigkeiten bewundern konnten. Am Abend — auch das gehörte dazu — besuchten wir das „Casino de Paris“, wo wir ein sehr gutes Variété-Programm sahen.

Am frühen Morgen des 20. Mai traten wir die Heimreise an, die durch ein Picknick im Grünen un-



UNSERE BILDER ZEIGEN:

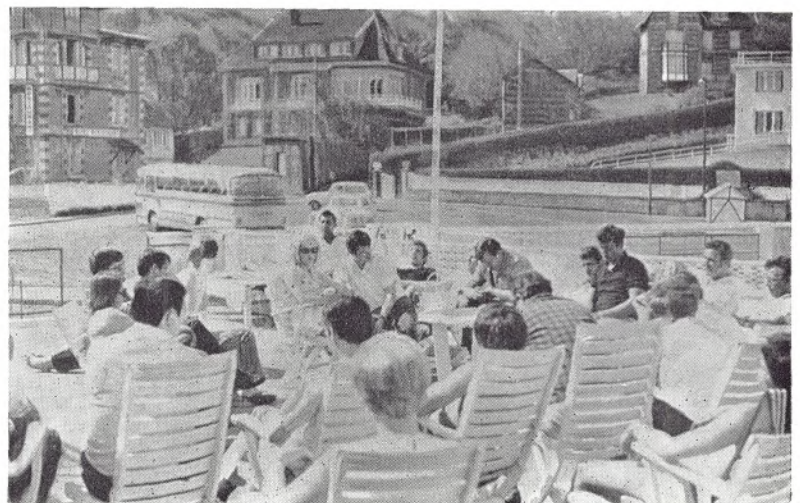
Oben links: Karl Bischoff bewundert einen Autoveteran — Oben rechts präsentiert er sich mit dem angeblich ältesten Feuerwehrturm Frankreichs
Unten links: In Chères bestaunten die Duisburger im Auto-Museum auch uralte Fahrräder und Motorräder — Unten rechts: Verdiente Pause während einer Besichtigungsfahrt

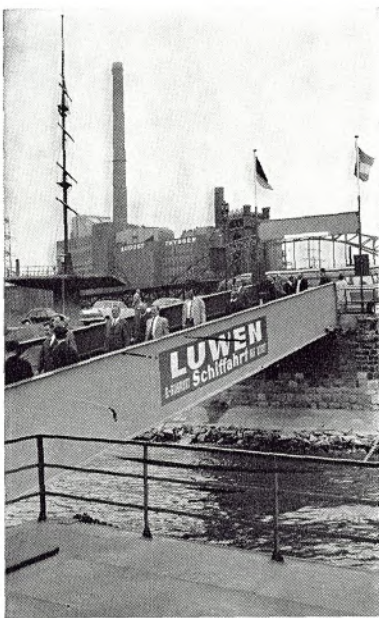
terbrochen wurde. Hierfür hatten uns unsere Freunde aus dem Pariser Speiserestaurant „Panorama“ ein reichhaltiges Lunchpaket und Rotwein mitgegeben.

Am Mittag waren wir wieder in Duisburg — von der Fahrt zwar etwas mitgenommen, aber reich angefüllt mit Erlebnissen, die es in der nächsten Zeit zu verarbeiten galt.

Wer ins Theater gehen will . . .

Die ATH wird auch in diesem Jahr ihren Belegschaftsmitgliedern verbilligte Eintrittskarten zum Besuch von Theater- und Opernvorstellungen zur Verfügung stellen. Abonnements mit je zehn Vorstellungen werden angeboten für das Stadttheater Duisburg für zusammen 25 DM, für das Düsseldorfer Schauspielhaus und die Deutsche Oper am Rhein für zusammen 35 DM. Für die Veranstaltungen der Stadt Dinslaken sind in verschiedenen Abonnementgruppen bis zu vierzehn Vorstellungen mit Preisen zwischen 32,50 DM bis 51,50 DM möglich. Außerdem werden verbilligte Karten zum Preise von einer Mark je Vorstellung für die Veranstaltungen des Hamborner Kulturings ausgegeben.





Mit den Frauen

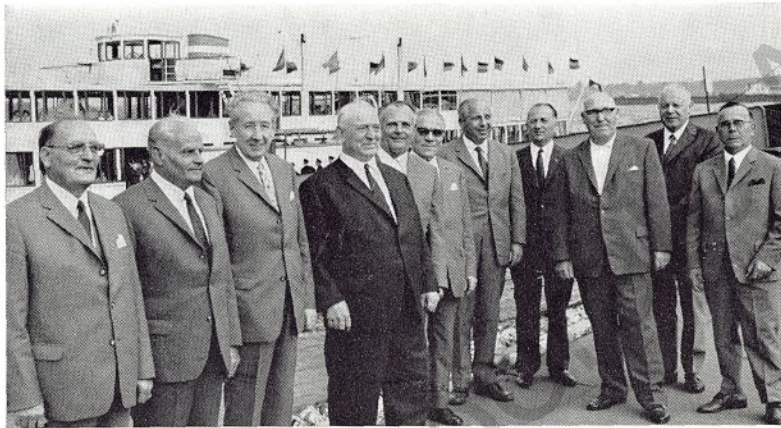
102 Jubilare schaukelten auf dem Rhein

Traditionelle Schifffahrt für Jubilare aus Ruhrort und dem Hüttenbetrieb

Es ist nicht nur „seit Ewigkeiten“ Tradition für die Ruhrorter Jubilare, daß für sie eine Dampferfahrt auf dem Rhein durchgeführt wird, sondern es ist fast gleichermaßen Tradition, daß sich nach einer länger dauernden Schönwetter-Periode der Wettergott bei dieser Fahrt nicht von der besten Seite zeigt. So war es auch an diesem 19. Juni — zumindest schien es zunächst so.

Vorher hatte eine Woche lang die Sonne bei allen schon Urlaubsträume hervorgerufen. Ausgerechnet an diesem Donnerstag war der Himmel morgens bedeckt, und es fielen einige Regentropfen. Aber schon in den vergangenen Jahren war festgestellt worden, daß die Fröhlichkeit auf der „Westmark“ darunter nicht zu leiden brauchte. Diesmal war es sogar noch anders. Hüttendirektor Schmidt hatte es in seiner Begrüßungsrede schon angekündigt: „Die Sonne wird noch kommen! Ich habe sie bestellt!“ Und er behielt recht. Nach zwei Stunden war kein Wölkchen mehr am Himmel zu sehen.

Inzwischen hatte sich auf dem Schiff bereits eine übermütige Stimmung breit gemacht. Zunächst einmal sorgten Kaffee und Kuchen für die nötige „Unterlage“. Gäste des Unternehmens waren an diesem Tag 41 Silberjubilare und 53 mit vierzigjähriger Dienstzeit. Im Mittelpunkt aber standen die folgenden acht Goldjubilare: Vorarbeiter Heinrich Oplow, Umwalzer Heinrich Weck, Obermaschinist Franz Schroiff, Steuerer Heinrich Haverkamp, Umwalzer Heinrich Booms, Abteilungsleiter Georg Huck, Abteilungsleiter Hermann Schumacher, Schichtmeister Wilhelm Opriel.



Diese 102 Jubilare hatten ihr Jubiläum zwischen dem 1. Mai 1968 und dem 30. April 1969 feiern können. Die Fahrt, die sie zusammen mit ihren Ehefrauen machen konnten, war ein kleiner Ausdruck des Dankes für ihre langjährige Einsatzfreude im Werk Ruhrort und im Hochofenwerk Hüttenbetrieb. Von seiten der Werksleitung nahmen neben Hüttendirektor Schmidt

Werksleiter Direktor Höfges und die Direktoren Dr. Nürnberg, Nies und Dr. Rese sowie zahlreiche Oberingenieure, Betriebschefs und Abteilungsleiter teil. Sie ehrten mit ihrer Anwesenheit nicht nur die Jubilare, sondern fanden hier auf der „Westmark“ auch einmal Gelegenheit, sich mit ihren langjährigen Mitarbeitern bei einem kühlen Bier ausgiebig zu unterhalten. Das



gleiche galt für die Mitglieder des Betriebsrates, der ebenfalls sehr zahlreich erschienen war.

Die Begrüßungsansprache hielt Hüttendirektor Peter Schmidt. Er begrüßte die Jubilare und ihre Frauen auch seitens der wegen anderweitiger Verpflichtungen nicht abkömmlichen Vorstandsmitglieder. Die eigentliche Jubiläumsfeier, so führte er aus, habe jeder für sich bereits gehabt. Heute nun seien alle zusammen, diesmal auch mit den Ehefrauen. Das habe seinen guten Grund, denn, „wenn wir unsere Frauen nicht hätten, sähe es in unseren Betrieben nicht so gut aus“, sagte Hüttendirektor Schmidt.

Die Zahl der Jubilare, so fügte er hinzu, werde jedes Jahr kleiner; das habe die verschiedensten Gründe, die in der Vergangenheit lägen, wie zum Beispiel Arbeitslosigkeit und Kriegszeit. Man müsse daher überlegen, ob man demnächst ein kleineres Schiff nehmen solle. Sein besonderer Gruß galt den beiden Jubilarinnen, die diesmal gefeiert werden konnten.

Für die Betriebsräte des Werkes Ruhrort und des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb faßte Ruhrorts zweiter Betriebsratsvorsitzender Michael Schwarz noch einmal die Glückwünsche zusammen. Er gab seiner Freude Ausdruck, daß eine solche

ZU DEN BILDERN:

Zwischen dem Steiger Mühlenweide und der Reeser Rheinbrücke verlebten die Jubilare des Werkes Ruhrort und des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb frohe Stunden an Bord der „Westmark“ — ob es sich nun bei Liedvorträgen des Gesangsvereins, bei Tanz und Musik, in der Bierbar oder bei freundschaftlichen Gesprächen am Tisch handelte. Manchmal wurde auch gefachsimpelt, wie es auf dem Bild unten links Hüttendirektor Schmidt, Direktor Höfges und Betriebsrats-Geschäftsführer Sauerbier tun



Veranstaltung als Zeichen der Verbundenheit zwischen dem Unternehmen und seinen Mitarbeitern auch in dieser sonst so nüchternen Zeit noch beibehalten werde. Er bat die Unternehmensleitung, auch in Zukunft diese traditionelle Fahrt durchzuführen.

Die kürzesten Glückwünsche überbrachte Eberhard Sauerbier in seiner Eigenschaft als erster Vorsitzender des Jubilarenvereins. Mit der humorvollen Bemerkung, daß seine Vorredner bereits alles gesagt hätten, was zu sagen gewesen sei, und man endlich in Ruhe und gemeinsam an den Verzehr der Biermarken gehen wolle, erntete er uneingeschränkte Heiterkeit.



Inzwischen hatten die Mitglieder des MGV „Sangeslust“ unter Leitung von Musikdirektor Becker Aufstellung genommen. Im Verlauf der Fahrt erfreuten sie ihre Kollegen mit immer wieder neuen Liedern. Gern gesehene Gäste waren auch die Mitglieder des Werksorchesters unserer Tochtergesellschaft Thyssenrohr in Mülheim. Sie unterhielten die fröhliche Schiffsbesatzung am Hauptdeck mit konzertanter Musik und am Oberdeck mit schmissigen Tanzweisen.

Die „Westmark“, die bis zur Reeser Rheinbrücke fuhr, hatte noch nicht ganz die Höhe von Walsum erreicht, als sich auch bereits die ersten aufs Tanzparkett wagten. Allerdings lockte die Sonne nachher auf das Vorschiff. Es war eine angenehme Abwechslung, daß diesmal die Fahrt zum Niederrheinging, während sie in den vergangenen Jahren meist rheinaufwärts geführt hatte.

Viele der Mitfahrenden hatten zum ersten Male Gelegenheit, das neue Werk in Beeckerwerth von der Rheifront her zu sehen. Hierbei wurde die gute architektonische Anlage klar. Die Hallen wurden überragt von dem im Hintergrund in den Himmel wachsenden mächtigen Bau des neuen Stahlwerkes in Bruckhausen.



Nach einem guten Abendessen hielt es kaum noch jemanden an seinem Tisch. Alles wogte durcheinander, man suchte und fand Bekannte. Man tauschte Erinnerungen aus, und vor allem die Älteren unter den Jubilaren ließen immer wieder, wenn sie beieinander saßen, die Frage „Weißt Du noch?“ hören.

Als das Schiff gegen 22 Uhr wieder am Steiger Mühlenweide in Ruhrort festmachte, standen oben auf der Uferstraße die braven Töchter, Schwiegertöchter, Söhne und Schwiegersöhne mit zahllosen Personenwagen, um die Jubilare und ihre Frauen sicher nach Hause zu bringen.



312-DM-Gesetz verbessert

Der Deutsche Bundestag hat durch eine Novelle zum Zweiten Vermögensbildungsgesetz gewisse Härten, die bisher im Bereich der Sozialen Sicherung auftreten konnten, beseitigt und die bisherigen Bestimmungen materiell beachtlich erweitert.

Künftig wird unter anderem gewährleistet, daß die bislang mögliche starke Minderung des Kranken- und Arbeitslosengeldes bei der einmaligen vermögenswirksamen Anlage eines größeren Betrages in einem Monat ausgeschaltet wird. Es werden immer nur höchstens 26 DM — das sind ein Zwölftel des begünstigten Höchstbetrages — in dem für die Berechnung des Arbeitslosen- und Krankengeldes maßgebenden Zeitraum mindernd berücksichtigt. Das gilt auch, wenn ein Arbeitnehmer einen Kinder-Freibetrag für zwei oder mehr Kinder erhält und sein begünstigter Höchstbetrag somit 468 DM beträgt.

Außerdem werden künftig vermögenswirksame Leistungen nach dem 312-DM-Gesetz auf die Prämien-Höchstbeträge nach dem Spar-Prämiengesetz und nach dem Wohnungsbau-Prämiengesetz nicht angerechnet. Insoweit ist auch das sog. kleine Kumulationsverbot aufgehoben worden, das heißt, der Arbeitnehmer kann bis zur Höhe von 312 DM (468 DM) Sparbeträge sowohl nach dem Spar-Prämiengesetz als auch nach dem Wohnungsbau-Prämiengesetz anlegen.

Als vermögenswirksame Anlage werden auch der Erwerb von Grundstücken zum Zwecke des Wohnungsbaues sowie jede andere Verwendung im Wohnungsbau angesehen.



Viele Wege führen nach Hause

Verärgert kommt man schlecht ans Ziel — auf Umwegen geht's oft leichter

Sehen wir von den übelsten Geschehnissen im Straßenverkehr — den Verkehrsunfällen — einmal ab, so sollten vor allem die Autofahrer sich stets vor Augen führen, daß starres Festhalten an gewohnten Fahrstrecken oft Ärger und Verdruß bringen kann, oft aber nur schlecht ans Ziel führt.

An einem sonnigen Juni-Sonntag hatte ich auf der Fahrt bei Hiesfeld folgendes Erlebnis: Ein mir bekannter Fahrlehrer, der mit seiner Familie einen Sonntagsausflug unternahm, stoppte kurz vor mir sein Auto und fuhr auf einen Parkplatz. Innerlich stark erregt, erklärte er seinen Angehörigen, im verängstigten Zustand sei er absolut fahruntüchtig und brauche deshalb eine Rast. Die Mitfahrer, obwohl zu einem erheblichen Teil die Ursache des Ärgers, sahen das ein und waren mit einer kurzen entspannenden Pause einverstanden.



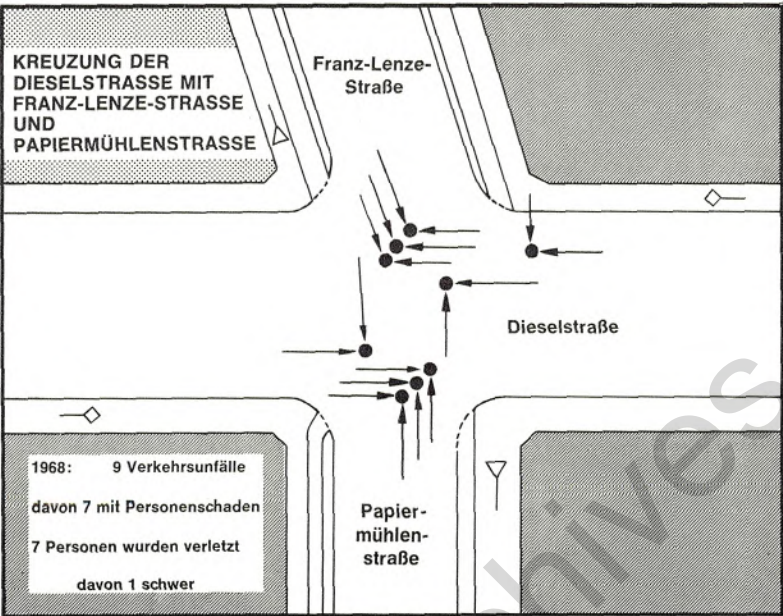
Ein Fall von vielen. Doch es ist nur einer der wenigen Fälle, bei denen der Fahrer konsequent handelt. Dabei bedarf es nicht immer irgendwelcher Mitfahrer, um als Autofahrer Ärger zu bekommen. Es gibt viele Einflüsse, die sich am Ende zur massierten Widrigkeit summieren. Das gilt auch für unseren Arbeitsalltag.

Am Ende einer Schicht braucht man natürlich Zeit, um auf eine andere Gangart umschalten zu können. Das sollte jeder bedenken, der gerade-

wegs vom Umkleideraum zum Parkplatz geht. Aber leider handeln wir nicht immer danach. Doch sollte man wenigstens von Zeit zu Zeit sein Tun und Handeln im Straßenverkehr kontrollieren und dabei vor allem die Umwelt-Einflüsse überprüfen, denen wir unterliegen. Das würde uns manchen Ärger und Verdruß im Straßenverkehr ersparen.



Ein Verkehrspunkt in Bruckhausen, an dem es häufig Verärgerung gibt, ist die Kreuzung der Dieselstraße mit der Franz-Lenze-Straße und der

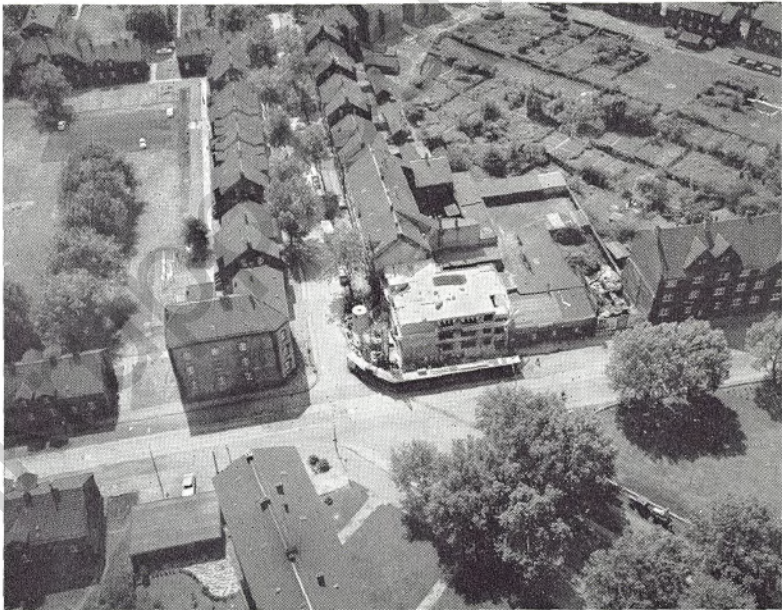


Papiermühlenstraße. Hier registrierte die Polizei im letzten Jahr neun Verkehrsunfälle — fast so viele wie auf der wesentlich stärker befahrenen Pollmann-Kreuzung. Dabei muß erwähnt werden, daß in diesen neun Verkehrsunfällen keine Bagatellfälle enthalten sind. Bei den neun Unfällen gab es sieben Verletzte; ein Mann wurde schwer verletzt. Als Unfallursachen wurden festgestellt: Einmal falsches Einbiegen und — man lese und staune — achtmal Mißachtung der Vorfahrt. Ein weiteres Phänomen sind die Unfallzeiten. Nur ein Unfall ereignete sich außerhalb der

Wechselzeiten, nämlich um 10.15 Uhr. Alle anderen Unfälle geschahen vor oder nach dem Schichtwechsel. Erstaunlich dabei ist, daß kein Unfall nach einer Nachtschicht geschah.



Was der Werkzeitung nach intensiver Beobachtung der Kreuzung Dieselstraße, Franz-Lenze-Straße und Papiermühlenstraße auffiel, ist die Hektik, die hier — besonders in bestimmten Stoßzeiten — im Straßenverkehr spürbar wird. Dabei werden Reaktionen und Handlungen augenfällig, wie sie überwiegend von erregten Menschen begangen werden. Auch Rad- und Mopedfahrer sind daran beteiligt, ja, sie verhalten sich in einigen Fällen geradezu selbstmörderisch. Aber auch der Autofahrer sollte, wenn er auf der Franz-Lenze-Straße



DIE BILDER zeigen (linke Seite Mitte) eine Aufsicht auf die Kreuzung der Dieselstraße (von links nach rechts verlaufend) mit der Franz-Lenze-Straße (vorne rechts) und der Papiermühlenstraße (oben Bildmitte) — Unten links die Ausfahrt der Matenastraße in die Kaiser-Wilhelm-Straße — Rechts: Blick von der Ecke Diesel/Papiermühlenstraße in die Franz-Lenze-Straße; diese Ausfahrt ist inzwischen für den Einbau von Ampeln umgebaut worden Rechte Seite oben: Unschlüssige Fußgänger (links) und weit vorgepreschte Moped- und Radfahrer behindern oft den Einblick für die Autofahrer





in einem langen Stau in Ärger gerät, einmal darüber nachdenken, daß der Rückweg von der Arbeit nicht immer so günstig zu fahren ist wie der Hinweg. Bevor das Eckgelände Franz-Lenze-Straße — Dieselstraße mit Leitplanken abgegrenzt wurde, versuchten Autofahrer in halsbrecherischer Manier, den Stau auf der Franz-Lenze-Straße dadurch zu umfahren, daß sie über das unbebaute Eckgrundstück sogar eine Querfeldein-Fahrt riskierten.



Das eigentliche Übel liegt jedoch nicht an dieser Kreuzung, sondern beginnt bereits an der Matenastraße. Hier kann in den Zeiten, wo die Mitarbeiter der ATH nach Schichtende den Heimweg antreten, festgestellt werden, daß die Zahl der Linksabbieger die der Geradeausfahrer und Rechtsabbieger bei weitem übertrifft.

Fast in geschlossener Kolonne nimmt nämlich ein großer Teil der Verkehrsteilnehmer an der Ampel auf der Kaiser-Wilhelm-Straße den Weg in die Franz-Lenze-Straße. Soweit — so gut. Doch dann stehen alle im Stau auf der Franz-Lenze-Straße und hoffen jeden Tag erneut, die Kreuzung Dieselstraße einmal zügiger passieren zu können. Doch im Stau meterweise vorankommen und sich über diesen Zustand ärgern, führt letzten Endes zu fehlerhaftem Fahrverhalten.

Sicherlich können für die Verkehrssituation an dieser Kreuzung keine Patentlösungen angeboten werden. Aber eines übersehen viele: Starres Festhalten fast aller Verkehrsteilnehmer an einer einzigen Fahrtroute erleichtert den Verkehrsfluß insgesamt nicht.

Würde ein großer Teil vor allem der Autofahrer, die aus dem Matena-Tunnel kommen, an der Ampel Matenastraße nicht nach links abbiegen, sondern rechts in die Kaiser-Wilhelm-Straße einfahren, kämen sie nach einer fast gleich langen Fahrtstrecke wie über die Franz-Lenze-Straße direkt zur vorfahrberechtigten Dieselstraße. So hätten sie nicht nur selbst Vorteile, sondern würden auch allen Hüttenmännern Erleichterungen verschaffen, die vom Parkplatz bei Tor 3 kaum einen anderen Heimweg nehmen können.



In Kürze wird auch an der Kreuzung Dieselstraße, Franz-Lenze-Straße und Papiermühlenstraße eine Ampelanlage installiert. Nach den von der Werkzei-

tung gemachten Beobachtungen des bisherigen Verkehrsstroms würde diese Ampelanlage nur dann ein Segen für die Verkehrsteilnehmer sein, wenn sie sich aus persönlichen Erfahrungen heraus zu flexiblen Fahrtrouten entschließen könnten.



Auch bei einer Ampelregelung wird für die aus der Matenastraße kommenden Verkehrsteilnehmer

der Weg über die Kaiser-Wilhelm-Straße und die Dieselstraße zweckmäßiger sein. Der Grund ist einleuchtend: Jeder, der sein Auto auf einen Parkplatz am Hochhaus, am Ingenieurhaus und am Tor 3 abgestellt hat und in Richtung Alt-Hamborn/Melderich fahren muß, wird normalerweise die Franz-Lenze-Straße benutzen, so daß es dort ohnehin bei Rotphasen der Ampel zu Fahrzeugschlangen kommen kann.

Für die Belegschaftsmitglieder des Hüttenbetriebes Hüttenbetrieb und des Werkes Ruhrort spielt diese Kreuzung zum Erreichen ihrer Arbeitsplätze oder auf dem Nachhauseweg keine allzu große Rolle. Sollte dennoch jemand glauben, diesen Weg fahren zu müssen, so mag er sich überlegen — eventuell unter Zuhilfenahme eines Stadtplanes — ob er für sich persönlich nicht eine günstigere Fahrtroute wählen kann. gm

Berufsunfähigkeit

Der Weg vom Antrag bis zur Rente kann oft sehr lang und schwierig sein

Nach den Bestimmungen der gesetzlichen Rentenversicherung erhält Rente wegen Berufsunfähigkeit ein Versicherter, der berufsunfähig ist und vor Eintritt der Berufsunfähigkeit eine Versicherungszeit (Beitrags- und Ersatzzeit) von sechzig Kalendermonaten (Wartezeit) zurückgelegt hat, oder bei dem die Wartezeit als erfüllt gilt.

Eine Rente wegen Berufsunfähigkeit beginnt mit dem Monat, in dem die Berufsunfähigkeit beginnt. Wird der Antrag auf Rente später als drei Monate nach Eintritt der Berufsunfähigkeit gestellt, beginnt die Rente erst mit dem Antragsmonat.

Was versteht der Gesetzgeber nun unter Berufsunfähigkeit? Der Paragraph 1246 der Reichs-Versicherungsordnung und Paragraph 23 des Angestellten-Versicherungsgesetzes legen diesen Begriff wie folgt aus: „Berufsunfähig ist ein Versicherter, dessen Erwerbsfähigkeit infolge von Krankheit oder anderen Gebrechen oder Schwäche seiner körperlichen oder geistigen Kräfte auf weniger als die Hälfte derjenigen eines körperlich und geistig gesunden Versicherten mit ähnlicher Ausbildung und gleichwertigen Kenntnissen und Fähigkeiten herabgesunken ist.“

Die Anerkennung der Berufsunfähigkeit bedingt also die Erfüllung mehrerer Voraussetzungen. Zunächst müssen Krankheit, Gebrechen oder Schwäche der geistigen

oder körperlichen Kräfte durch ärztliche Untersuchung einwandfrei nachgewiesen sein. Unter Krankheit ist zu verstehen „ein regelwidriger Körper- und Geisteszustand“, der eine Minderung der Erwerbsfähigkeit zur Folge hat, während unter Gebrechen ein „von der Regel abweichender körperlicher Zustand, mit dessen Dauer für nicht absehbare Zeit zu rechnen ist“, verstanden wird.

Schließlich läßt der Gesetzgeber als Grund für Berufsunfähigkeit auch lediglich Schwäche der körperlichen oder geistigen Kräfte gelten. Es wird also ausdrücklich herausgestellt, daß Berufsunfähigkeit unter Umständen schon durch eine vorzeitige Altersschwäche ausgelöst werden kann, ohne daß eine Krankheit oder ein Gebrechen vorzuliegen braucht.



Die ärztlich festgestellte Minderung der körperlichen oder geistigen Kräfte muß aber, um Berufsunfähigkeit im Sinne des Gesetzes zu begründen, zur Folge haben, daß die Erwerbsfähigkeit aus den genannten Gründen auf weniger als die Hälfte eines vergleichbaren Versicherten herabgesunken ist. Als Vergleichspersonen sind körperlich und geistig gesunde Personen anzusehen, die altersmäßig und in ihrer Berufsausbildung dem Rentenbewerber ähnlich sind und auch über etwa gleichwertige Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen.

Der Grad der noch vorhandenen Erwerbsfähigkeit ist also nicht an

dem Absinken des bisherigen Verdienstes des Versicherten zu messen — das ist vor allem von Bedeutung, wenn der Rentenbewerber überdurchschnittlich verdient hat oder sogar Spitzenverdiener war —, sondern es ist der Durchschnittsverdienst eines Repräsentanten der vergleichbaren Berufsgruppe als Maßstab zu nehmen.



Wird nun ärztlicherseits festgestellt, daß der Versicherte in seinem Beruf nicht die Hälfte des Verdienstes dieser — fiktiven — Vergleichsperson erreichen kann, muß weiter geprüft werden, ob dies nicht in einem artverwandten Beruf möglich ist. Hierunter sind alle Tätigkeiten zu verstehen, die dem Versicherten objektiv und subjektiv zumutbar sind, das heißt der Versicherte darf durch die artverwandte Tätigkeit weder in seinem Können noch in seiner Leistungsfähigkeit überfordert werden, noch darf ihre Ausübung für ihn einen sozialen Abstieg bedeuten.

So wird man, um nur ein Beispiel zu nennen, einen Facharbeiter im allgemeinen nicht auf schwere ungelernte Arbeit verweisen können, der er körperlich nicht gewachsen ist. Dagegen wird man seine Umsetzung von einer feineren höher entlohten Arbeit auf gröbere Arbeit mit geringerem Verdienst als zumutbar gelten lassen müssen unter der Voraussetzung, daß auch bei der „neuen“ Tätigkeit mindestens die Hälfte des Verdienstes der erwähnten Vergleichsperson erzielt werden kann.

In diesem Zusammenhang muß schließlich noch festgestellt werden, ob in dem „Verweisungsberuf“ für den Rentenbewerber auch eine geeignete und zumutbare Stelle auf dem freien Arbeitsmarkt vorhanden ist, in der er den erwähnten Mindestverdienst erreichen kann. Nur wenn auch diese oft sehr umständliche Prüfung im Endergebnis

(Schluß des Artikels siehe Seite 38)

PS-Gladiatoren aus fünf Nationen vor der Kulisse des Hüttenwerks in Hamborn



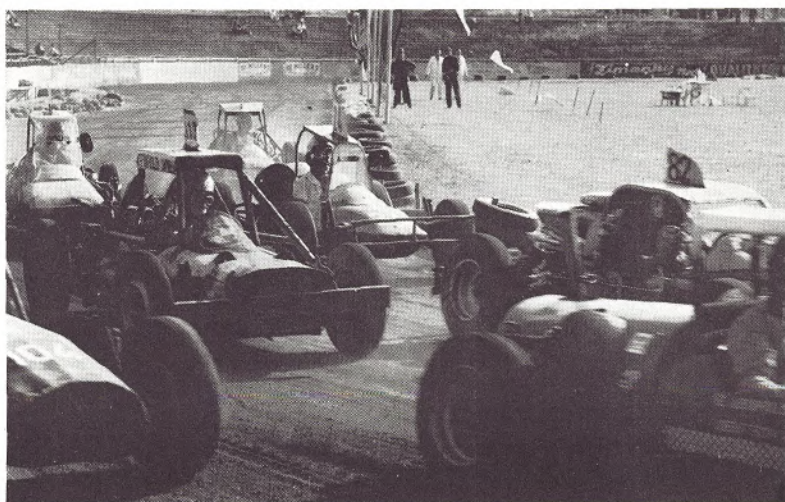
Das Thyssen-Stadion an der Franz-Lenze-Straße sah Anfang Juni eine deutsche Premiere. 25 Fahrer aus fünf Nationen trafen sich vor der Kulisse des Hüttenwerks zum ersten deutschen „Speedway“-Autorennen.

Speedway ist die Bezeichnung für Autorennen auf Aschenbahnen in Sportstadien und eine im Ausland — vor allem in Holland — schon lange bekannte Form von Rennen. Gefahren wird auf Rennwagen, die den Formel-V-Wagen ähneln und bei denen es eigentlich nur eine Beschränkung gibt: Es dürfen nur Motoren bis zu 1600 Kubikzentimeter eingebaut sein. Die PS-Zahl dagegen ist nicht begrenzt. Wenn zehn oder zwölf Wagen über die Aschenbahn rasen, können Karambolagen leicht ein-

treten. Deshalb müssen bestimmte Sicherheitsvorkehrungen getroffen sein, um vor allem die Fahrer zu schützen.

Speedway-Fahrer tragen internationale Meisterschaften aus, an denen sich auch Deutsche beteiligten. Sie sollen in Zukunft ihre Meisterschaften im eigenen Land austragen können.

Die Hamborner Veranstaltung, der am Sonntag, 10. August — mitten in der Ferienzeit — eine zweite im Thyssen-Stadion folgen wird, soll dazu der Auftakt sein: Für die Zuschauer, wenn die Autos mit 80 Sachen über die 400-Meter-Bahn flitzen, ein Nervenkitzel aus der Nähe, wie er bei großen Rennen so hautnah nicht geboten wird — für die Fahrer ein Sport, der von ihnen große Geschicklichkeit und viel Mut erfordert.



Rechtzeitig daran denken

Zur Vorsorge gehört auch die Erbregelung

Viele Menschen scheuen sich, für den Fall ihres Todes Bestimmungen darüber zu treffen, was aus ihrem Hab und Gut werden soll. Diese Scheu findet sich vor allem bei älteren Menschen; denn sie glauben, damit ihren Tod als unmittelbar bevorstehend ansehen zu müssen.

Dieser Haltung kann nicht entgegengetreten werden. Wir alle haben im Lauf unseres Lebens, auch wenn es sich in der Regel nicht um große „Reichtümer“ handelt, doch dieses oder jenes erworben, das uns besonders am Herzen liegt und das wir in guten Händen erhalten wissen möchten. Vor allem gilt dies für diejenigen von uns, die einem Hobby nachgehen. Der eine hat eine Briefmarkensammlung zusammengetragen, ein anderer sammelt seltene Steine oder Münzen.

Diese Dinge haben — unabhängig von ihrem objektiven Wert — für den Sammler selbst ihre große Bedeutung. Es liegt deshalb nahe, dafür zu sorgen, daß sie später in die richtigen Hände gelangen.

Tritt dann eines Tages der Tod ein — der „Erbfall“, wie die Juristen sagen — und sind keine Anordnungen getroffen worden, unterliegt alles der gesetzlichen Regelung. Wie die Erfahrung zeigt, kommt es bei der Erbregelung in sehr vielen Fällen auch in früher gut harmonisierenden Familien zu oft tiefgehenden und lang dauernden Streitigkeiten und Zerwürfnissen.

Es ist verständlich, daß die in einem solchen Fall oft angerufenen Gerichte nur nach dem urteilen können, was von den Parteien des Prozesses vorgebracht und vor allem bewiesen werden kann. Hierbei bleiben persönliche Bindungen, die Anhänglichkeit an den Verstorbenen, kurz alles das, was den ganz besonderen persönlichen Umkreis betrifft, unberücksichtigt, da es nicht bewiesen werden kann und rechtlich unwirksam ist.

Alle noch so ernsthaft gegebenen mündlichen Versprechen, etwa als Dank für besonders aufopfernde Pflege während einer Krankheit, besonderen Beistand in persönlichen Notsituationen, enthalten keine rechtliche Wirksamkeit. Sie kön-

nen nicht dazu führen, daß derjenige, dem dieses mündliche Versprechen gegeben wurde, später einen rechtlich wirksamen „Anspruch“ gegen den Nachlaß hat.



Mit der zunehmenden Zahl der Verkehrsunfälle — das ist ein weiterer Grund für eine derartige Anordnung schon in verhältnismäßig jungen Jahren — muß heute jeder damit rechnen, vielleicht am Abend nicht mehr nach Hause zu kommen. Es kann deshalb nur dringend geraten werden, frühzeitig Anordnungen für den Todesfall zu treffen. Dies gilt in verstärktem Maße für Verheiratete, um — soweit nur möglich — eine Sicherstellung für den anderen Ehepartner und die Kinder zu erreichen.

Um nach Möglichkeit Verfälschungen des letzten Willens auszuschließen, gibt es relativ strenge Formvorschriften. Ein sogenanntes „privatschriftliches Testament“ muß eigenhändig geschrieben sein, wobei also der gesamte Inhalt handschriftlich verfaßt, mit vollem Namen unterschrieben, sowie mit Ort und Datum versehen sein muß.

Ein derartiges Testament kann zur Sicherung vor Verlust bei jedem Amtsgericht in amtliche Verwahrung gegeben werden. Darüber wird dann ein sogenannter „Hinterlegungsschein“ ausgehändigt. Dies hat zur Folge, daß beim Tod des Verfügenden das Testament von Amts wegen eröffnet wird.

Dadurch kommt hier die gesetzliche Erbfolge, die immer nur dann ein-

tritt, wenn kein Testament vorliegt, nicht zum Zuge. Bei privat verwahrten Testamenten könnte dies einfach dadurch erreicht werden, daß jemand, der ein Interesse daran hat, das Testament vernichtet.

Die sicherste Form ist die Errichtung eines Testamentes vor einem Notar. Dies gilt vor allem dann, wenn es um ein Haus oder sonstigen Grundbesitz geht. Nur so ist die Gewähr gegeben, daß die gesetzlichen Gültigkeitsvorschriften, vor allem hinsichtlich der Formalien, gewahrt sind.



Allgemeine Regeln, wie man möglichst unangreifbar über sein Hab und Gut verfügt und wie zum Beispiel auch Eltern Bestimmungen hinsichtlich der Erziehung ihrer Kinder treffen können, lassen sich nicht aufstellen. Hierzu müssen stets alle Umstände des Einzelfalles berücksichtigt werden.

Auch die Frage, in welcher Weise Eheleute am besten ihren letzten Willen festlegen, kann nur für den Einzelfall beantwortet werden. Das unter anderem schon mit Rücksicht auf die unterschiedlichen Regelungen von Sozialversicherung, evtl. bestehender privater Versicherung und betrieblicher Ansprüche.

Wer sicherstellen will, daß nach seinem Ableben klare Verhältnisse herrschen und — soweit menschlich möglich — Vorsorge für die Hinterbliebenen getroffen ist, sollte sich deshalb beizeiten rechtlich beraten lassen.

K. Sch.

Richtiger Lebensrhythmus verhindert Schäden an unserer Gesundheit

Die Gesundheit ist eines der wichtigsten Güter des Menschen. Dr. Eugen Schmidt und Dr. K. Schuler vermitteln unseren Mitarbeitern in diesem zweiten Beitrag einer Artikelreihe soziale Überlegungen und geben ihnen wertvolle ärztliche Tipps, die wir der im Verlag W. Kohlhammer erschienenen Broschüre „Gesundheit in unserer Hand“ entnehmen.

Nach gutem, genügend langem Schlaf kann der gesunde arbeitende Mensch sich früh erheben. Rechtzeitiges Aufstehen am Morgen verhindert Ärger und schafft gute Stimmung für den ganzen Tag. Ein rascher Lagewechsel vom Liegen zum Stehen ist nicht gut; der ruhende Nachtmensch soll aus dem Liegen über das Aufsitzen im Bett mit Räkeln, Strecken, Dehnen, Gähnen,



Beinebaummeln allmählich auf die Füße des tätigen Tagmenschen kommen.

Durch Waschen und Brausen mit kaltem Wasser werden die Lebensgeister geweckt, Herz und Kreislauf gestärkt, der Appetit zum Frühstück angeregt. Mit einem warmen Getränk wird das Feuer des Stoffwechsels entfacht, und bei munterer Unterhaltung am Tisch kann diese erste Mahlzeit am Tage der richtige Start zu einem guten Tagesablauf sein.

Für den Weg zur Arbeit muß auch noch genügend Zeit sein, damit der Körper sich von der Nachtruhe über Frühstück und Arbeitsweg an das Arbeitstempo des Tages in harmonischem Übergang gewöhnen kann. Verkehrs- und Wege-Unfälle können dadurch vermieden werden. Bis zum 45. Lebensjahr ist der Unfalltod die häufigste Todesursache.

Mit der richtigen Einstellung zur Arbeit kommt die innere Gelassenheit, der Gleichmut ohne Gleichgültigkeit. In dieser Verfassung kann so leicht nichts schiefgehen. Unter solchen Voraussetzungen vermindern sich die Betriebsunfälle,

Warnzeichen

Wohlstand ist nicht gleichbedeutend mit besserer Gesundheit. Das bezeugen die 400 000 registrierten Alkoholiker der Bundesrepublik und die über 5000 Toten des durch Tabakmißbrauch bedingten Lungenkarzinoms. Heute stirbt jeder dritte an Krankheiten, bei denen die Fett-sucht ursächlich oder verschlimmernd mitwirkt.

geht die Anfälligkeit für Krankheiten zurück.

Ein gesunder Körper ist eine gute Grundlage für seelische und geistige Harmonie, gute Funktion der Organe, rasche Reaktion — Voraussetzungen, die Schutz vor Unfällen und Krankheit bieten. Gefahren der Zivilisation sind Hast, Unrast, Rhythmus-Störung, Vergiftung von Luft, Nahrung, Wasser, Lärm, Fettsucht, Tabletensucht, Trägheit des Körpers und der Seele. Erhöhte Zivilisation setzt das Leben des Menschen immer mehr in Widerspruch zu den Naturgesetzen, bringt vermehrt Zivilisationsschäden mit sich.

Die Maschine nimmt dem Arbeiter die notwendige körperliche Ermüdung und die seelische Ausgeglichenheit, wie sie der frühere handwerkliche Arbeitsvorgang mit sich brachte; sie drängt die körperliche Arbeit zurück und stellt durch Mechanisierung, Stereotypie und Monotonie die geistige, seelische Belastung in den Vordergrund. Der Mensch gerät in Gefahr, selbst zur Maschine zu werden; er aber soll die Technik beherrschen und nicht die Technik ihn!

Schichtzeit, Schichtdauer, Schichtwechsel müssen der Leistungsfähigkeit des Menschen im Tageslauf angepaßt werden. Arbeitsplatz, Arbeitsart, Arbeitstempo sollen der Konstitution, dem Alter, der Ausbildung des arbeitenden Menschen entsprechen. Die Lebensumstände des einzelnen sollen beachtet werden; nur so ergibt sich die lebensnotwendige Einheit von Leib und Seele.

Das Jugendschutzgesetz mit Pflichtuntersuchung und Berufsberatung der Schulabgänger ist zur unent-



behrlichen Grundlage geworden. Die Arbeit wird so zum wesentlichen Gesundheitsfaktor. Leistungsfähigkeit und Leistungsbreite des menschlichen Organismus sind aber abhängig von einem steten Wechsel zwischen Anspannung und Entspannung, Arbeit und Ruhe, Tag und Nacht.

Die Fenster der Arbeitsräume sollen — soweit es sich nicht um vollklimatisierte Räume handelt — so oft und solange wie möglich offenstehen. Frische Luft ist so wichtig wie Essen und Trinken. An frischer Luft ist noch keiner gestorben. Durch Tabakqualm veräucherte Büroräume beeinträchtigen mit ihrem ständigen hohen Nikotingehalt, den Teerprodukten und der CO-Erhöhung das Wohlbefinden

Angestellten-Versicherung zahlt Beihilfen für notwendigen Zahnersatz

Während allgemein bekannt ist, daß die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte Maßnahmen zur Erhaltung, Besserung und Wiederherstellung der Erwerbsfähigkeit eines Versicherten gewähren kann, herrscht häufig Unklarheit über die Bewilligung von Beihilfen zum Zahnersatz.

Für Versicherte, die nicht zugleich als Pflichtversicherte, als freiwillig Versicherte oder als Familienmitglied einer gesetzlichen Krankenversicherung angehören, gelten nachstehende Rahmungsgrundsätze über Zahnersatz-Beihilfen:

Versicherungsrechtliche Voraussetzung für die Gewährung dieser Beihilfen ist, daß der Versicherte die Wartezeit gem. § 23 AVG (Versicherungszeit von 60 Kalendermonaten) erfüllt hat — wobei also auch etwaige Ersatzzeiten mitgerechnet werden — oder innerhalb der letzten zwei Jahre vor der Antragstellung mindestens zwölf Monatsbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung entrichtet hat.

Beihilfen kommen grundsätzlich nur für den Ersatz fehlender Zähne in Frage, und zwar, wenn mindestens fünf Zähne (ohne Weisheitszähne) im gesamten Zahngebiet oder mindestens drei Zähne nebeneinander (ohne Weisheitszähne) oder mindestens zwei Zähne im Frontzahngebiet (umfassend die Zähne 1—3 rechts und links in beiden Kiefern) fehlen.

Beihilfefähig ist sowohl herausnehmbarer als auch festsitzender Zahnersatz, letzterer jedoch nur, wenn die ausreichende Wiederherstellung der durch den Zahnverlust eingebüßten Funktionen durch herausnehmbaren Zahnersatz nicht gewährleistet ist oder die Eigenart der Berufsausübung ihn unbedingt erforderlich macht.

Aber auch in diesen Fällen ist die Beihilfefähigkeit nicht immer gegeben, so zum Beispiel nicht, wenn Parodontose besteht oder die Pfeiler beherrschend oder andere zahnärztliche Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Der Zahnersatz ist nur beihilfefähig, wenn er aus anerkanntem Werkstoff besteht.

und die Leistungsfähigkeit. Das Rauchen in geschlossenen Räumen gefährdet auch die Nichtraucher. Die Wissenschaftlich-Praktische Fachkonferenz zur Erforschung der Tabakgefahren, die im Herbst 1968 in Heidelberg stattfand, forderte ein gesetzliches Verbot des Rauchens in Arbeitsräumen, damit der jedem Bürger im Grundgesetz zugesicherte Schutz seiner Gesundheit zumindest am Arbeitsplatz verwirklicht werde.

In den Arbeitspausen können kurze Freübungen und Lockerungsübungen durchgeführt werden.

Die Höhe der Beihilfe beträgt bei herausnehmbarem Zahnersatz ein Drittel des Betrages, den eine Ersatzkrankenkasse für den nach den erwähnten Richtlinien eingegliederten Zahnersatz für einen Renten- und Krankenversicherten nach den jeweils gültigen Gebührensätzen dem Zahnarzt zu vergüten hätte. Die Notwendigkeit einer Metallprothese muß nachgewiesen werden.

Für festsitzenden Zahnersatz werden als Beihilfe 20,— DM je Stützkronen- und Brückenzwischenstück gewährt; jedoch wird bei Brückenersatz an jeder Stelle des Brückenersatzes nur eine Stützkronen bezuschußt.

Eine zweite Beihilfe kann im allgemeinen erst nach Ablauf einer Frist von zwei Jahren bewilligt werden, es sei denn, daß besondere Verhältnisse, etwa Veränderungen des Zahnbestandes oder der Kieferverhältnisse, vorliegen.

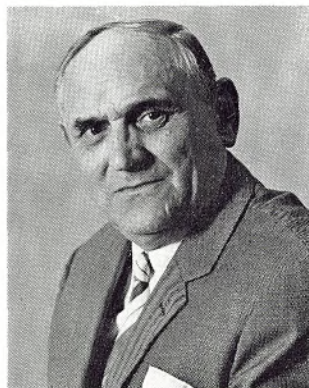
Für Zahn-, Mund- und Kieferbehandlung werden keine Beihilfen gewährt. Das gilt auch für Behandlungen, bei denen durch Zahnersatz ein Gegengebiß nicht hergestellt wird, und für Behelfsgebisse. Ferner entfällt eine Beihilfe, wenn der Zahnverlust Folge eines entschädigungspflichtigen Arbeitsunfalls, einer Berufskrankheit oder eines anerkannten Versorgungsleidens ist.

Bei Antragstellung an die Bundesversicherungsanstalt für Angestellte in Berlin müssen die erforderlichen versicherungsrechtlichen Voraussetzungen nachgewiesen werden. Das kann dadurch geschehen, daß der Antragsteller entweder die Versicherungsunterlagen dem Antrag beifügt oder durch eine Ausgabestelle der Angestelltenversicherung die vorgeschriebenen versicherungsrechtlichen Voraussetzungen vorprüfen und auf dem Antragsvordruck bescheinigen läßt.

Außerdem ist dem Antrag ein Behandlungsplan und Kostenvoranschlag des behandelnden Zahnarztes beizufügen. In dem Antrag muß von dem Zahnarzt bescheinigt werden, daß die als Stützpfiler vorgesehenen Zähne einwandfrei sind. Außerdem muß der Antrag ein Zahnschema enthalten, in dem die fehlenden Zähne eingezeichnet und die zu ersetzenden Zähne gekennzeichnet sind.

Eine Beihilfe kann nur bewilligt werden, wenn der Antrag spätestens drei Monate nach der Eingliederung des Zahnersatzes eingeht.

Die Beihilfe wird nach Vorlage der Originalrechnung und der Bescheinigung des Zahnarztes über den Zeitpunkt der Eingliederung des Zahnersatzes unmittelbar dem Zahnarzt überwiesen. Sie wird an den Versicherten gezahlt, wenn eine quittierte Rechnung des Zahnarztes eingereicht wird. Die Beihilfe entfällt, wenn sie nicht innerhalb von sechs Monaten, vom Tag der Bewilligung an gerechnet, in Anspruch genommen wird. Dr. F. St.



FEDOR GÄRTNER
A-Schweißer
Zentrale Werkstätten BBW/Bruck-
hausen — 1. September

Nicht immer ist es ein direkter Weg von der Schule zur ATH, wie man am Lebenslauf von Fedor Gärtner sehen kann, der am 1. September sein Goldjubiläum feiern kann. Herr Gärtner wurde im rheinischen Wöllstein geboren und kam schon im frühen Kindesalter mit seinen Eltern nach Hamburg. Als der junge Fedor nach dem Ende des Ersten Weltkrieges aus der Schule entlassen wurde, ging er zunächst der Ernährung wegen in die Landwirtschaft. Doch da es dort auch nicht sehr rosig war, kehrte er sehr bald nach Hamburg zurück, wo er am 1. September 1919 in der Hofchen-Werkstatt einen Arbeitsplatz fand. Zunächst arbeitete dieser Hüttenmann als Hilfsarbeiter, später als Schweißer und ab September 1949 als A-Schweißer. In dieser Tätigkeit gehörte er in den letzten Jahren bis zum Juni 1968 zur Belegschaft der Zentralen Werkstätten BBW. Inzwischen wurde aus ihm ein zufriedener Pensionär.



ALEXANDER RADKE
Kaufmännischer Angestellter
Betriebswirtschaft/Ruhrort
1. September

Alexander Radke dürfte einer unserer jüngsten Goldjubilare sein. Im April 1919 war er erst dreizehn Jahre alt geworden, als er bereits am 1. September seine kaufmännische Lehre in der Hamburger Magazinverwaltung begann. Solch eine vorzeitige Schulentlassung war damals bei entsprechenden schulischen Leistungen möglich. In der Magazinverwaltung blieb er auch nach Beendigung der Lehrzeit bis zum Jahre 1928. Als dann die Holleirith-Abteilung ins Leben gerufen wurde, kam er zur Stoffwirtschaft in den Betrieb. Acht Jahre lang arbeitete er hier auf dem Stripstand, später war er in gleicher Funktion an der Schere der Blockstraße tätig. Im Jahre 1940 wurde er Soldat und wurde nach seiner Rückkehr aus dem Krieg, obwohl noch offiziell Belegschaftsmitglied der ATH, von der Militärregierung für die verschiedensten Arbeiten eingesetzt. Seit 1949 ist er in Ruhrort in der Betriebswirtschaft tätig.



FRANZ LASZCZYNSKI
Rollgangfahrer
Fertigstraße 1/Bruckhausen
15. September

Am 15. September feiert Franz Laszczynski sein fünfzigjähriges Dienstjubiläum. Es sind fünfzig Jahre, die Herr Laszczynski im Walzwerk erlebte. Im Jahre 1919 trat Franz Laszczynski nach der Schulzeit den Weg zur Hütte an, wo er zunächst als Sägemann im Walzwerk 1 tätig war. Damit entschied sich Franz Laszczynski für einen anderen Berufsweg wie sein Vater, der als Bergmann unter Tage arbeitete. Im Walzwerk 1 gefiel es Herrn Laszczynski, der später Rollgangfahrer wurde, so daß er hier blieb. Als es 1946 in Hamburg nichts zu walzen gab, mußte Franz Laszczynski für einige Monate zur Hütte Ruhrort/Meiderich. Doch schon am 1. Juli 1947 kam er nach Hamburg zurück. Heute ist sein Arbeitsplatz als Zugrollgangfahrer auf der Straße 1. Nicht mehr lange, dann kommt für diesen Goldjubilär der Ruhestand, in dem ein Schrebergarten eine wohlthuende Aufgabe übernehmen wird.



GERHARD HOEREN
Meister
Zentr. Werkstätten und Rep.-Abt.
Bruckhausen — 22. September

Am 22. September feiert Gerhard Hoeren sein goldenes Arbeitsjubiläum. Dieser Tag wird für Herrn Hoeren der Abschluß seines Berufslebens sein; denn nur wenig später tritt dieser Hüttenmann in den Ruhestand. 1905 in Marxloh geboren und auch dort zur Schule gegangen, trat Gerhard Hoeren am 22. September 1919 in den Dienst der Hütte, wo auch schon der Vater tätig war, der von 1892 bis 1923 zur Belegschaft der Hütte gehörte. In der Eisenbahnwerkstatt erlernte er das Dreherhandwerk. In den Jahren danach wechselte Herr Hoeren einige Male den Betrieb, bis er schließlich zur Mechanischen Hauptwerkstatt kam; doch blieb er stets seinem erlernten Beruf treu. Aus dem einstigen Lehrling wurde dann 1941 der Meister. Rückblickend meint der Goldjubilär, daß die Nachkriegsjahre mit der Demontagezeit und dem Wiederaufbau die schwersten in seinen fünfzig Dienstjahren waren.

Ernannt wurden:

zum Abteilungsleiter
Dr. Richard Oskar Gockel,
Zentrale Absatzwirtschaft
Dipl.-Volkswirt Rudolf Groß-
mann, Konzernabrechnung

zum Oberingenieur
Dr. Olaf Oelsen, Betriebs-
wirtschaft Ruhrort

zum Abteilungsleiter
Klaus Eichholz, Weiterbil-
dung Ruhrort
Hermann Fritzsche, Neubau-
Abteilung
Dipl.-Ing. Siegfried Tenter,
Neubau-Abteilung
Matthias Wehr, Neubau-Abtei-
lung
Dipl.-Ing. Herbert Zutt, Neu-
bau-Abteilung

zum Betriebsleiter:
Dipl.-Ing. Manfred Garbert,
Betriebswirtschaft Hamburg,
Ing. Hermann Jung, Betriebs-
wirtschaft Hamburg
Ing. Friedhelm Präse, Zentrale
Werkstätten und Reparaturab-
teilungen Hamburg, Werkstatt I
— MHW
Dipl.-Kfm. Ing. Wilhelm Terlu-
nen, Betriebswirtschaft Ham-
bourn

Ältester Goldjubilär gestorben

Am 4. Juli verstarb im Walsumer Altersheim im Alter von 93 Jahren Josef Mett, einer der wenigen noch lebenden Mitbegründer der Hamborner Jubilarenverei-
nigung der ATH. Am 6. März 1876 im ostpreussischen Stallupönen geboren, war Herr Mett von Jan-
uar 1895 bis Juni 1945 als Maurer in der Bauabteilung der ATH tätig. Der Jubilarenverein verliert in dem Verstorbenen den ältesten Goldjubilär.

Berufsunfähigkeit

(Schluß des Berichtes von Seite 35)

nicht zum Erfolg führt, kann der Versicherte mit der begehrten Rente rechnen.

Es ist, vor allem für den Laien, oft sehr schwierig, im voraus festzustellen, ob im Einzelfall die Voraussetzungen für den Bezug einer Berufsunfähigkeitsrente vorliegen. Häufig ist es sogar in einem Streit-

verfahren für die Sozialgerichte nicht einfach, ein gerechtes Urteil zu fällen.

Jeder, der glaubt, die Voraussetzungen für eine Rente wegen Berufsunfähigkeit zu erfüllen, sollte sich darüber klar sein, daß der Weg vom Rentenantrag bis zur rechtskräftigen Entscheidung auf Rentenanspruch unter Umständen lang und vielleicht auch beschwerlich sein kann.

Dr. F. St.

Wartezeit — wertvolle Zeit

Unter „Wartezeit“ versteht man in der gesetzlichen Rentenversicherung diejenige anrechnungsfähige Mindestversicherungszeit, das heißt Beitrags- und Ersatzzeit, die zurückgelegt sein muß, um bei Eintritt des Versicherungsfalles Anspruch auf Rente geltend machen zu können.

Die Wartezeit ist somit für den Versicherten wichtig und wertvoll. Sie ist erfüllt, wenn eine Versicherungszeit von 60 oder 180 Kalendermonaten nachgewiesen wird, das heißt wenn diese Zeiten ordnungsgemäß mit Beiträgen belegt sind oder als Ersatzzeiten angerechnet werden.

Eine Versicherungszeit von 60 Kalendermonaten (kleine Wartezeit) ist Voraussetzung für Renten wegen Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit, für Witwen- oder Witwerrenten, für Renten an geschiedene Ehefrauen nach dem Tod des Versicherten sowie für Waisenrenten.

Eine Versicherungszeit von 180 Kalendermonaten (große Wartezeit)

muß nachgewiesen werden für Altersruhegeld nach Vollendung des 65. Lebensjahres oder nach Vollendung des 60. Lebensjahres in Verbindung mit mindestens einjähriger ununterbrochener Arbeitslosigkeit für die weitere Dauer der Arbeitslosigkeit; sie gilt ferner für Altersruhegeld einer Versicherten, die das 60. Lebensjahr vollendet hat, wenn sie in den letzten 20 Jahren mindestens 121 Kalendermonate eine rentenversicherungspflichtige Beschäftigung oder Tätigkeit ausgeübt hat und eine Beschäftigung gegen Entgelt oder eine Erwerbstätigkeit nicht mehr ausübt. Für die Gewährung von Renten aus Beiträgen der Höhrversicherung ist die Erfüllung einer Wartezeit nicht erforderlich.

Auf die Wartezeit werden die vom 1. Januar 1924 an zurückgelegten Versicherungszeiten angerechnet. Ist in der Zeit zwischen dem 1. Januar 1924 und dem 30. November 1948 oder — was zum Beispiel für Spätheimkehrer von Bedeutung sein kann — bis zum Ablauf von

drei Jahren nach Beendigung einer nach dem 31. Dezember 1923 zurückgelegten Ersatzzeit mindestens ein Beitrag für die Zeit nach dem 31. Dezember 1923 entrichtet worden, werden auch vor dem 1. Januar 1924 zurückgelegte Versicherungszeiten angerechnet.

Schließlich findet eine Anrechnung der vor dem 1. Januar 1924 zurückgelegten Versicherungszeiten auch statt — was besonders für ältere Versicherte, die „früher einmal“ versicherungspflichtig waren, beachtenswert ist —, wenn vor dem 1. Januar 1924 eine Versicherungszeit von mindestens 180 Kalendermonaten oder unter Einfluß der vor 1924 zurückgelegten Versicherungszeiten eine Gesamtversicherungszeit von mindestens 180 Kalendermonaten nachgewiesen wird. Für die Erfüllung der Wartezeit werden außer den oben angeführten Beitragszeiten als Ersatzzeiten, also Zeiten ohne Beitragsleistung, vorwiegend angerechnet: Zeiten militärischen oder militärähnlichen Dienstes, der Kriegsgefangenschaft, der Internierung oder Verschleppung, der Freiheitsentziehung oder Verfolgung durch das nazistische Regime sowie bei Vertriebenen und Sowjetzonenflüchtlings die Jahre 1945 und 1946 und sonstige Zeiten der Vertreibung oder Flucht.

Diese Zeiten werden als Ersatzzeiten nur angerechnet, wenn eine Versicherung vorher bestanden hat und während der Ersatzzeit keine Versicherungspflicht gegeben war. Sie werden jedoch auch ohne vorhergehende Versicherungszeiten angerechnet, wenn innerhalb von drei Jahren nach Beendigung der Ersatzzeit oder einer durch sie aufgeschobenen oder unterbrochenen Ausbildung eine rentenversiche-

rungspflichtige Beschäftigung oder Tätigkeit aufgenommen worden ist.

Von der grundsätzlich notwendigen Erfüllung der Wartezeit wird abgesehen, wenn der Tod, die Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit — nicht jedoch der Versicherungsfall des Altersruhegeldes — durch außergewöhnliche, in den einschlägigen Gesetzen besonders festgelegte Ereignisse eingetreten sind. Die Wartezeit gilt nämlich als erfüllt — man spricht in diesen Fällen auch von einer fiktiven Erfüllung der Wartezeit —, wenn der Versicherungsfall durch Arbeitsunfall, militärischen oder militärähnlichen Dienst, unmittelbare Kriegseinwirkung, nazistische Verfolgung, Internierung, Vertreibung oder Flucht ausgelöst wurde und vor Eintritt des Versicherungsfalles wenigstens ein auf die Wartezeit anrechenbarer Beitrag geleistet wurde.

Für Vertriebene, Sowjetzonenflüchtlinge und Evakuierte, die vor der Vertreibung, Flucht oder Evakuierung als Selbständige erwerbstätig waren und binnen zwei Jahren nach der Vertreibung, Flucht oder Evakuierung oder einer anschließenden Krankheit oder unverschuldeten Arbeitslosigkeit eine rentenversicherungspflichtige Beschäftigung oder Tätigkeit aufgenommen haben, gibt es eine besondere Bestimmung: Ihre Wartezeit für das Altersruhegeld gilt als erfüllt, wenn im Zeitpunkt der Aufnahme der rentenversicherungspflichtigen Beschäftigung oder Tätigkeit das 50. Lebensjahr bereits vollendet war und der folgende Zeitraum bis zu Vollendung des 65. Lebensjahres zwar voll mit Versicherungs- sowie Ausfallzeiten belegt ist, jedoch 180 Kalendermonate nicht erreicht werden.

Dr. F. St.



HERMANN GABRIEL
1. Kok.-Steiger
Kokerei August Thyssen
21. August



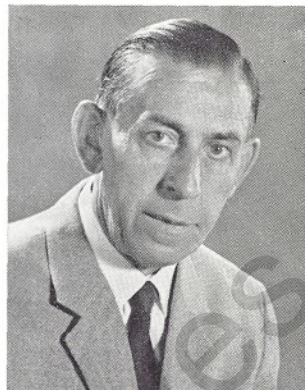
ERICH KLUTHE
Telefonist
Vermittlung/Hamborn
28. August



RUDOLF MURACH
E.-Schweißer
Zentr. Werkstätten BBW/Bruck-
hausen — 11. September



FRITZ SEIDEL
1. Hochbahn-Bunkerarbeiter
Hochofen/Ruhrort
18. September



JOHANNES BRZOSKA
qual. Schlosser
Maschinenbetr. Hochofen/Energie
19. September

Betriebsdirektor Dr. Spenlé im Ruhestand

Betriebsdirektor Dr. Erwin Spenlé ist, wie bereits kurz mitgeteilt, nach Erreichen der Altersgrenze in den Ruhestand getreten. Dr. Spenlé, der am 23. Januar 1904 in Essen geboren wurde, besuchte in seiner Heimatstadt zunächst die Gewerbeakademie und studierte dann an der Bergakademie Freiberg und den Technischen Hochschulen Chemnitz und Aachen. Im Frühjahr 1953 kam er nach Hamborn und übernahm den Aufbau der für die ATH geplanten ersten deutschen Warmbreitbandstraße, mit der die in

Dinslaken demontierte Breitbandstraße ersetzt werden sollte. Mit dem Namen Spenlé ist eine entscheidende Etappe des Wiederaufbaus der ATH und des Ausbaus der Hamborner Betriebsanlagen verbunden; denn mit der Breitbandstraße I, die dank seinem hohen technischen Können bald große Leistungen erzielen konnte, schuf er der ATH eine entscheidende Grundlage für ihren späteren Aufstieg und für den Anschluß im Flachstahl-Bereich an die führenden Stahlunternehmen der Welt.

25 JAHRE IM DIENST

Bernhard Horstmann, Vorwalzer,
Warmbandwerk I/Bruckhausen,
7. September
Fritz König, Kohlenzuführer,
Kokerei August Thyssen,
30. September

94 JAHRE ALT

Heinrich Freitag, Sende-Bielefeld,
Eckardtshamer Straße 348,
3. September
Michael Kepura, DU-Hamborn,
Hagedornstr. 7, 6. September

91 JAHRE ALT

Johann Loth, DU-Beeck,
Neanderstr. 105, 12. September

85 JAHRE ALT

Peter Müller, DU-Meiderich,
Laakerstr. 6, 3. September
Hermann Knüfer, DU-Meiderich,
Biesenstr. 8, 18. September
Johann Undorf, Homberg,
Weserstr. 12, 28. September

80 JAHRE ALT

Emma Krebs, DU-Beeck,
Schleiermacherstr. 8,
12. September
Wladislaus Piechocki,
DU-Meiderich, Herwarthstr. 22,
16. September
Thomas Dostatni, DU-Meiderich,
Franeckstr. 25, 17. September
Gerhard Gilly, DU-Beeck,
Flottenstr. 55, 22. September

Michael Schulz, Ibbenbüren,
Schlickelder Str. 284,
24. September
Johannes Rosie, Duisburg,
Lutherstr. 30, 25. September

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Gerhard Hausmann,
Mülheim-Ruhr, von-Behring-
Straße 5, 9. September
Eheleute Gerhard Kempmann,
Walsum, Plantagenweg 9,
13. September
Eheleute Arnold Schürmann,
DU-Laar, Beukenbergstr. 19,
13. September
Eheleute Heinrich Langenfurth,
DU-Beeck, Fontanestr. 11,
18. September
Eheleute Walter Hauels,
Duisburg, Bürgerstr. 65,
20. September
Eheleute Heinrich Zorn,
DU-Hamborn, Ziegelhorststr. 84,
23. September
Eheleute Simon Bracht,
Morscheid 91, Post Hoxel Bern-
kastel, 25. September
Eheleute Adolf Gohle,
DU-Hamborn, Eilperhofstr. 18,
25. September
Eheleute Johann Gemein,
DU-Hamborn, Ottokarstr. 8,
27. September
Eheleute Wilhelm Haase,
DU-Beeck, Neanderstr. 119,
27. September

Unsere Toten



WIR BEWAHREN IHNEN
EIN EHRENDES ANDENKEN

Werke Bruckhausen/Beeckerwerth/Hochofenwerk Hamborn

	geb.	gest.
FUSS, Wilhelm	1881	24. Mai
CHMIEL, Manfred	1941	29. Mai
HEROLD, Helmut	1910	30. Mai
WOLFF, Reinhold	1898	4. Juni
DOHNKE, Robert	1883	5. Juni
STEINKÜHL, Hermann	1901	6. Juni
HELLWIG, Karl	1886	7. Juni
WEICHERT, August	1893	8. Juni
DEPPING, Karl	1898	9. Juni
HULKENBERG, Wilhelm	1917	10. Juni
MOHLENKAMP, Hermann	1894	12. Juni
MYKOWSKI, Bernhard	1887	13. Juni
WEERTS, Friedrich	1891	13. Juni
STANKE, Leonhard	1928	17. Juni
DEKOW, Johann	1896	18. Juni
BECKER, August	1920	20. Juni
MÜLLER, Wilhelm	1894	20. Juni
HOLTGRÄFE, Wilhelm	1883	22. Juni
BERTHOLD, Erich	1913	23. Juni
BALES, Karl	1897	23. Juni
LUDOWIZY, Johann	1898	28. Juni
KONIG, Georg	1899	30. Juni
PERSCHON, Leo	1895	2. Juli
BULTGES, Heinrich	1898	3. Juli
METT, Josef	1876	4. Juli
SCHULTJE, Ernst	1909	4. Juli

Werk Ruhrort

WEYERS, Friedrich	Pensionär (Platzarbeiter, Platzbetrieb)	1903	24. Mai
WOHLFAHRT, Walter	Pumpenwärter, Kraftwerk Hermann Wenzel	1912	24. Mai
DIEDENHOVEN, Johannes	Pensionär (Kranführer, Maschinenbetr. Blassstahlwerk)	1902	30. Mai
LEMM, Wilhelm	Pensionär (Waschraumwärter, Waschraumbetreuung)	1896	2. Juni
TORCHALSKI, Franz	Pensionär (1. Ofenmann, Fertigstraße)	1902	2. Juni
BAHR, Rudolf	Pensionär (Glasreiniger, Bahnbetrieb)	1879	9. Juni
HUNEKE, Wilhelm	Pensionär (Kranführer, Maschinenbetr. Fertigstraße)	1899	12. Juni
BLEITGEN, Wilhelm	Pensionär (Waschraumwärter, Waschraumbetreuung)	1898	15. Juni
BRACKMANN, Josef	Pensionär (Schuppenarbeiter, Eisenbahn)	1880	16. Juni
WOLKE, Wilhelm	Oberschmelzer, Hochofen	1906	17. Juni
WIACKER, Johann	Pensionär (Bohrer, Stahlbau)	1892	18. Juni
HUFENBACH, Franz	Pensionär (Kol.-F., Schlosser, Masch.-Bettr. Krafthäuser)	1901	19. Juni
MYK, Paul	II. Schmelzer, Zentrale Forschung	1913	3. Juli

Werk Hüttenbetrieb

KUHN, Paul	Pensionär (Verladeaufseher, Platzbetrieb)	1896	8. Juni
WERNER, Michael	Pensionär (Hochofenarbeiter)	1891	8. Juni

Weiterbildungskurse in Ruhrort beendet

(Schluß des Berichtes von Seite 18)

eine gute Ausbildung es ermögliche, mit einer derart raschen Entwicklung Schritt zu halten. Das Speichern von Wissen sei also für das Bestehen des Werkes unumgänglich notwendig. Es läge allerdings bei jedem einzelnen, was er daraus mache. Die technische Werksleitung sei jedenfalls fest entschlossen, in Zukunft noch mehr für die Weiterbildung zu tun und sei sich dabei einig mit dem Arbeitsdirektor und dem Betriebsrat. Mit seinen Glückwünschen verband Direktor Höfges die Bitte, auf dem

einmal beschrittenen Weg nicht stehenzubleiben. Stellv. Berufsschuldirektor Brandenburg sprach die Glückwünsche der Dozenten aus. Er erläuterte, daß und warum es nicht einfach gewesen sei — und das gelte für alle derartigen Maßnahmen —, Männer im gesetzten Alter „bei der Stange zu halten“. Dazu gehöre ein gerütteltes Maß an Ausdauer sowohl bei den Lehrkräften als auch bei den Lernenden. Immerhin sei derjenige, der durchgehalten habe, in einer besseren Position als vorher, und er könne durchaus zu gegebener Zeit die Teilnahme an einem Meisterkursus ins Auge fassen. Als erfahrener Pädagoge wußte er aber auch um die Problematik der Zensuren und zitierte: „Zensuren sind keine objektiven Maßwerte,

sondern subjektive Schätzwerte“. Immerhin hoffe er (auch für seine Kollegen), daß diese Schätzwerte so nahe wie irgend möglich an die Wirklichkeit herangekommen seien. Namentlich in den letzten Jahren habe sich die Leistungsanforderung an jeden einzelnen stark verlagert und damit auch die Berufsethik. Man spreche heute nicht ganz zu Unrecht von einer „Wissensexpllosion“. Die Wissensausstattung wandle sich rasch, und was heute noch an Wissensminimum für bestimmte Bereiche erforderlich sei, wäre auf vielen Gebieten morgen bereits überholt. Prokurist Billen gratulierte für den verhinderten Hüttenbetriebsdirektor Schmidt, dessen herzliche Grüße er ausrichtete und sagte, daß bei den Zeugnissen erfreulicherweise

überdurchschnittlich gute Resultate festgestellt werden konnten. Sein Wunsch: „Vertiefen Sie Ihr Wissen!“ Die Glückwünsche des Betriebsrates überbrachte dessen Geschäftsführer Eberhard Sauerbier. Er gab seiner Freude darüber Ausdruck, daß die Weiterbildungsmaßnahmen in Zukunft noch stärker gefördert werden sollten; dafür müsse man der Werksleitung dankbar sein. Dank sagte Eberhard Sauerbier aber auch den Dozenten. Die Wichtigkeit dieser Kurse sei unbestritten. Er gab den 65 erfolgreichen Absolventen der drei Lehrgänge ebenfalls den Rat, weiterzumachen und sich nicht mit dem Erreichten zufriedenzugeben. Für den weiteren beruflichen Werdegang wünschte er viel Erfolg.

