



unsere ATH

Werkzeitschrift der August Thyssen-Hütte AG • Duisburg-Hamborn

8





MEHR ALS EIN STECKENPFERD für den Urlaub — Sportangler am Rhein (siehe hierzu auch unseren Bericht auf Seite 15: „ATH-Sportfischer werfen ihre Köder im Rhein aus“)

ATH-MOSAİK

- Die Aktionäre der Stahlwerke Bochum AG haben bei der Hauptversammlung am 2. Juli dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zugestimmt, der — wie bereits früher berichtet — mit der ATH und der zur Otto-Wolff-Gruppe gehörenden Eisen- und Hüttenwerke AG, Köln, abgeschlossen wurde.
- Die Westfälische Union AG, Hamm, und die Kabel- und Metallwerke Gutehoffnungshütte AG, Hannover, haben eine Zusammenarbeit bei der Entwicklung, der Fertigung und dem Vertrieb von kunststoffummantelten Eisen- und Stahldrähten sowie bei daraus hergestellten Produkten beschlossen. Sie gründeten mit Wirkung vom 1. Juli die „Filoplast-Union GmbH“ mit Sitz in Osnabrück, deren Anteile sie je zur Hälfte halten.
- In der „Thyssen Stahlrohr-Verkaufsgesellschaft mbH“ haben die Thyssen Röhrenwerke AG und die Stahl- und Röhrenwerk Reisholz GmbH den Verkauf ihrer Handels-, Güte- und Kesselrohre zusammengefaßt. Zu Geschäftsführern der Gesellschaft, die ihren Sitz im Thyssenhaus in Düsseldorf hat, wurden Herbert Breiltgens und Dipl.-Volkswirt Hermann Kracke bestellt.
- Dir. Wilhelm Temme, der am 25. September 1967 sein 65. Lebensjahr vollendete, ist Ende Juni aus dem DEW-Vorstand ausgeschieden. Seit 44 Jahren war er in Unternehmen der Thyssen-Gruppe tätig, davon 25 Jahre als Vorstandsmitglied, seit 1942 bei der ATH und seit 1952 bei DEW. Die bisher von ihm wahrgenommenen Arbeitsbereiche, zu denen Einkauf, Abrechnung und Finanzen, Kosten- und Erfolgsrechnung, kaufmännische Betriebswirtschaft und Verkehrsabteilung gehörten, übernahm der Vorstandsvorsitzende Dr. Spethmann.
- Dipl.-Ing. Heinz Berge, technisches Vorstandsmitglied der Westfälische Union AG für Eisen- und Drahtindustrie, Hamm, vollendete am 15. Juli sein sechzigstes Lebensjahr.
- Mit dem Handwerkszeichen in Gold ausgezeichnet wurde Thyssenrohr-Vorstandsvorsitzender Dr. E.W. Mommsen vom Zentralverband des Deutschen Handwerks. Dr. Mommsen hat sich durch Schaffung eines Gesprächskreises zwischen Vertretern der Großwirtschaft und des Handwerks um die Förderung der Klein- und Mittelbetriebe besonders verdient gemacht.

AUS DEM INHALT:

- 3 Ruhrorter Hochofen 8 wird über Rechner gesteuert
- 4 Hüttenwerk Oberhausen wird Mitglied der Thyssen-Gruppe
- 6 Thyssentag Ausland 1968 — 80 Auslandsvertreter kamen aus 30 Ländern an den Rhein
- 7 Welt von morgen — Technik der Zukunft: Dr. Robert Jungk: Wie werden wir in Zukunft leben? Dr. Nicolaus Sombart: Wie werden wir in Zukunft wohnen? Prof. Dr. H. Seidentus: Wie werden wir in Zukunft reisen?
- 15 ATH-Sportfischer werfen ihre Köder im Rhein aus
- 16 Hafenkais in Europoort entstehen auf dem Trocken
- 18 Sie werden Kaufleute, Bürogehilfen und mathematisch-technische Assistenten
- 19 Neue Wohnungen für 433 Familien
- 20 Wirtschaftsthema — heute: Der unternehmerische Gewinn
- 21 Deutsche Legehühner gackern zwischen verzinktem Thyssen-Blech
- 22 150 Ruhrorter Jubilare verfahren »Extraschicht« auf dem Rhein
- 24 Gefährliche Kreuzung in Nähe von Tor 8 in Ruhrort wurde „narrensicher“ Arbeitsschutz geht neue Wege

- 25 Röhrenrund klemmte Kolonnenführer ein
- 26 Viele Faktoren beeinflussen sicheres Arbeiten
- 27 Kulturring bringt 1968/69 ein interessantes Programm
- 28 Soziale Fragen — heute: Richtiger Beginn des Ruhestandes läßt Einbußen bei der Rente vermeiden
- 29 Neue Versicherten-Vertreter bei den Krankenkassen
- 30 Jubilare — Personalschriften

TITELBILD:

„6 Gleise“ — diesen wichtigen Hinweis gibt dieses Schild an einem Bahnüberweg im Werksgelände. Wie hier machen an vielen Stellen Schilder auf Gefahrenpunkte aufmerksam, bei denen vor allem die Autofahrer größte Aufmerksamkeit walten lassen sollten. — Siehe hierzu auch einen Bericht „Gefährliche Kreuzung in Nähe von Tor 8 in Ruhrort wurde „narrensicher“ auf Seite 24 dieses Heftes

BILD DER LETZTEN SEITE:

Auf der Rheinreederei vor dem Werkschafen Schwelgern liegen Motorschiffe, die Produkte für viele Länder übernehmen. Auf unserem Bild im Vordergrund ein „Kümo“, das Häfen in Skandinavien und an der Ostsee genau so anläuft wie in England, Frankreich und Spanien; im Hintergrund Betriebe des Werkes Beeckerwerth (Farbaufnahmen: Karl Lang)

HERAUSGEBER:

AUGUST THYSEN-HOTTE AKTIENGESellschaft
41 Duisburg-Hamborn, Postfach 67

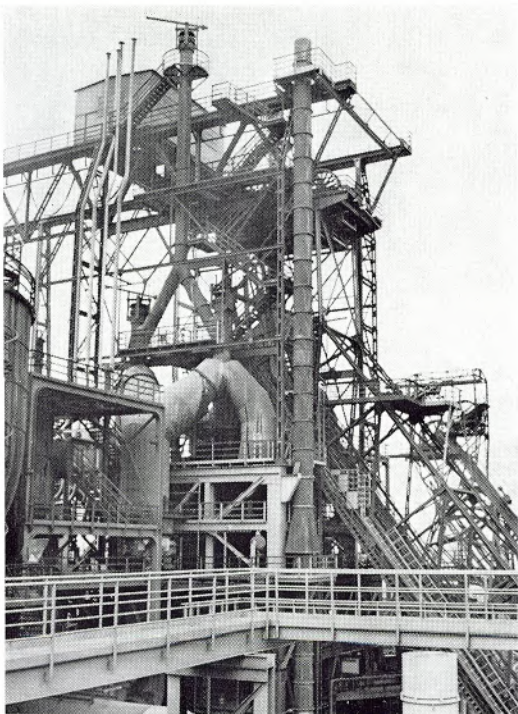
Leiter der Redaktion:
Carl Bertram Hommen
Rolf Dahlheim, Ruhrort (Stellvertreter)
Günter Meyer, Hamborn

Zentralredaktion: Duisburg-Hamborn, Kaiser-Wilhelm-Straße 100 (Hauptverwaltung), Fernruf 5 55 21, Hausanschluß 54 52 und 27 66 — Redaktion Werk Ruhrort: Fernruf 45 41, Hausanschluß 62 34 und 63 83.

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

Bilder: Freihoff, Heilmann, Gecks, Grosse, Koob, Lang, Meyer, Scheibel, Steinmetz, Schmude, Warne, dpa, Hoag (Steinbrink), Bildarchiv Beratungsstelle für Stahlverwendung, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, Ertsoverslagbedrijf Europoort/Rotterdam — Luftaufnahme: Walter Moog (freig. Reg.-Präs. Düsseldorf 19/62/6443); Schaubilder: Globus

Satz und Druck: Mülheimer Druckereigesellschaft mbH, Mülheim (Ruhr), Eppinghofer Str. 50/52 (Zeitungshaus)



Ruhrorter Hochofen 8 wird über Rechner gesteuert

**Neuer Ofen soll eine Monatsproduktion
von ca. 90000 Tonnen Roheisen erbringen**

Am 30. Juni, pünktlich 11 Uhr, war es so weit: Der neue Hochofen 8, der größte des Werkes Ruhrort, wurde angeblasen. Nach nur zehnmonatiger Bauzeit war ein Hochofen erstellt worden, der zu den modernsten der Welt zählt. Mit dem Neubau des Hochofens 8 wurde der Weg fortgesetzt, der vor zweieinhalb Jahren mit der Inbetriebnahme des Hochofens 7 erfolgreich begonnen wurde. Alle neuen Erkenntnisse, die man beim Betrieb des Hochofens 7 gewinnen konnte, kamen bei dem neuen Ofen jetzt zur Anwendung.

Verständlich, daß ein solches Ereignis alle interessierte, vom Werksleiter bis zum jüngsten Schmelzer. So sah man an diesem Morgen Werksdirektor Höfges, Direktor Flähsenhaar als Leiter des Hochofenbetriebes, Direktor Otto von unserer Neubauabteilung, sowie zahlreiche Oberingenieure, Betriebschefs und Betriebsleiter von Betrieben, die an einer erfolgreichen Ofenreise mittelbar oder unmittelbar beteiligt sind. Die Belegschaft des Hochofenbetriebes fand sich, soweit das ihre Arbeit an diesem brütend-heißen Sonntagvormittag zuließ, ebenfalls ein. Gegen 10.30 Uhr lief das „Count down“ für die Inbetriebnahme des neuen Ofens. Von der Neubauabteilung kam die Meldung über die fertige Konstruktion, die Elektro-Abteilung teilte ihre Einsatzbereitschaft mit, der Maschinenbetrieb meldete: „Wind steht an“, und die Abteilung Energiewirtschaft und Datentechnik gab für ihre Seite ebenfalls „grünes Licht“. Dann erfolgte von der Leitung des Hochofenbetriebes das Kommando, den Windschieber zu öffnen. Nun strömte der kalte Wind durch die Cowper, die bereits aufgeheizt waren. Der Wind erwärmte sich und zischte fauchend in den Ofen, der mit einem Anblasmöller aus Koks, Hochofenschlacke und etwas Erz gefüllt war. Interessiert blickten die Anwesenden durch die Schauloch-Öffnungen in den Ofen und konnten

nach einiger Zeit befriedigt feststellen: „Der Koks hat gezündet“. Inzwischen war am Stichloch ein kleiner Holzstapel entzündet worden, um das erste austretende Gas beim Blasen des Ofens zu verbrennen. Alles verlief genau nach Plan: Die erste Schlacke aus dem Hochofen floß am gleichen Tag um 14.30 Uhr. Am nächsten Tag konnte dann das erste Eisen abgestochen werden.

Der Hochofen 8 ersetzt zwei alte Hochofen, nämlich den bisherigen Ofen 8, der eine Monatsleistung von 45 000 Tonnen hatte, und den alten Hochofen 5 mit einer Monatsproduktion von 25 000 Tonnen. Für den neuen Hochofen 8 wird eine Tagesleistung von 3000 Tonnen erwartet. Das entspricht einer monatlichen Roheisen-Erzeugung von etwa 90 000 Tonnen.

Die vorhandene Bunkeranlage wurde für die neue Leistung umgebaut und die Möllierung vollständig automatisiert. Der Möller wird über ein vorgegebenes Programm zusammengestellt, die Gewichte werden von einem Prozeßrechner überwacht. Die Feuchtigkeit des Koks wird ständig durch eine Neutronensonde überprüft und das Gewicht korrigiert, damit der Ofen zu jeder Zeit den notwendigen Kohlenstoff zuge-

teilt erhält. Über einen Schrägaufzug werden dem Ofen die Möllerstoffe — das sind mehr als 6000 Tonnen täglich — zugeführt.

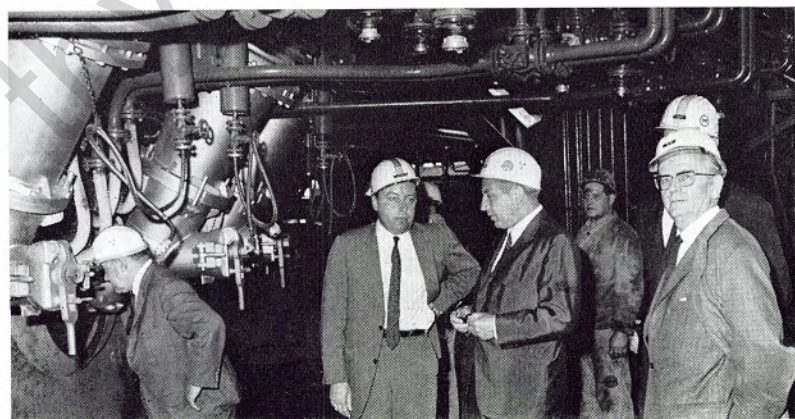
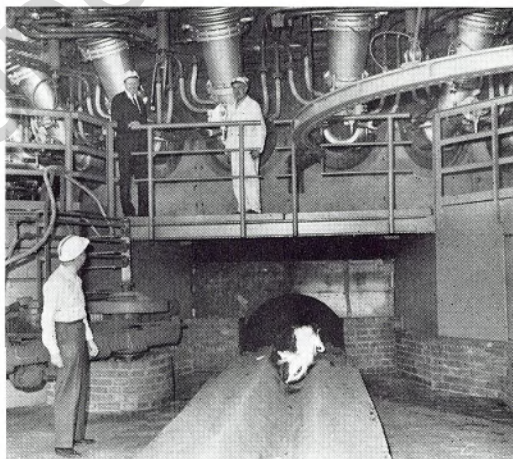
Der Hochofen selbst ist gegenüber Hochofen 7 um sechs Meter höher geworden. Die Begichtungseinrichtung ist wie bei Hochofen 7 mit einem verstellbaren Schlagpanzer ausgerüstet. Das Nutzvolumen des neuen Ofens beträgt 1750 Kubikmeter. In neuzeitlichen Hochleistungswinderhitzern mit außenstehendem Brennschacht (System Martin & Pagenstecher) wird der Wind auf ca. 1350 Grad Celsius erhitzt und in einer Menge von 160 000 Normalkubikmeter je Stunde durch 24 Blasformen in das Hochofengestell geblasen, das einen Durchmesser von neun Meter hat. Der Ofen ist mit feuerfesten Steinen zugestellt, die nach neuesten Erkenntnissen gefertigt wurden. Das Kühlsystem arbeitet nach dem Prinzip der drucklosen Verdampfung. Der Hochofenboden wird mit Luft gekühlt.

Der Betrieb des Hochofens wird von einem Prozeßrechner (Siemens P 303) überwacht und gesteuert. Sämtliche Meßwerte und Daten werden den Kontrollstellen im Zentralen Meßhaus zugeführt und dort ausgewertet.

Es wird erwartet, daß auch in diesem Ofen ein Roheisen hoher Qualität sehr rationell und wirtschaftlich erzeugt werden kann. Das bedeutet, daß sich bei hoher Leistung und geringen Verarbeitungskosten auch ein sehr niedriger Brennstoffverbrauch einstellt. Ein Koksverbrauch von unter 440 Kilogramm bei einem Olzusatz von 80 Kilogramm je Tonne Roheisen wird wesentlich zum wirtschaftlichen Arbeiten des Ofens beitragen.

UNSERE BILDER:

Oben: Gesamtansicht des neuen Hochofens 8 mit seinen Winderhitzern — Mitte: Sorgfältig vorbereitet ist die Stichrinne. Obermeister Jelitto, Betriebsingenieur Schmidel (oben) und Betriebschef Lobemeier warten auf die erste Schlacke, die aus dem Stichloch fließen soll. Dann freut sich alles über die gelungene Inbetriebnahme des neuen Hochofens 8 (unten). Auf dem linken Bild die Direktoren Otto, Höfges und Flähsenhaar (von rechts) auf der Formenarbeitsbühne; links Oberingenieur Genz an der Schauloch-Öffnung





Hüttenwerk Oberhausen wird Mitglied der Thyssen-Gruppe

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat am 19. Juni, wie die Werkzeitung in der letzten Ausgabe berichtete, den Antrag der August Thyssen-Hütte AG genehmigt, die Mehrheit des Kapitals der Hüttenwerk Oberhausen AG zu übernehmen. Gleichzeitig hat die Kommission ihre Zustimmung dazu gegeben, daß die Hoag vom Walzstahl-Kontor Nord zum Walzstahl-Kontor West überwechselt. Die Gründe des beabsichtigten Zusammengehens sowie die Erwartungen, die beide Unternehmen daran knüpfen, haben wir bereits im Oktober/November-Heft 1967 dargelegt. Wir möchten heute die Genehmigung aus Brüssel zum Anlaß nehmen, die Hoag als zukünftiges Mitglied der Thyssen-Gruppe vorzustellen.

Die Anfänge der Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft, die 1947 aus der Gutehoffnungshütte Oberhausen ausgegliedert wurde, gehen zurück auf das Jahr 1791, als die Fürst-Äbtissin des Stiftes Essen die Genehmigung zur Gründung der Eisenhütte „Neu-Essen“ erteilte. Als Rohstoffe dienten zunächst die hier gefundenen Sumpf- und Raseneisenerze und die in den umliegenden Wäldern gewonnene Holzkohle.

Im Jahre 1808 führten wirtschaftliche Gründe zu einem Zusammenschluß der Eisenhütte „Neu-Essen“ mit der 1758 in Osterfeld gegründeten Eisenhütte „St. Antony“ und der 1782 in Sterkrade errichteten Eisenhütte „Gute Hoffnung“. Die aus diesen drei kleinen benachbarten Eisenhütten entstandene Gesellschaft trug den Namen „Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel & Huyssen“.

Wegen der Erschöpfung der Rohstoff-Grundlagen und wegen des technischen Vorsprungs der englischen Werke bei der Roheisen-Erzeugung stellte die Hüttengewerkschaft die eigene Verhüttung nach und nach ein. Sie kaufte statt dessen englisches und belgisches Roheisen zu. Nach dem Zusammenschluß wurde der Holzkohlen-Hochofen stillgelegt und ein Hammerwerk auf der Eisenhütte „Neu-Essen“ errichtet. Die

Erzeugung des Hammerwerks beschränkte sich zunächst auf Stabeisen; später kamen Brammen (1816) hinzu. In dem 1829/30 erbauten Blechwalzwerk wurden die Brammen des Hammerwerks zu Kessel- und Schiffsblechen weiterverarbeitet. Mit der Errichtung ihres ersten Puddelwerkes wurde 1835 begonnen. Wenig später folgte ein Stabeisen-Walzwerk. Durch den Bau der Eisenbahnen stieg der Stahlbedarf sprunghaft an und zwang zur Erweiterung des Puddelbetriebes und der Walzwerke. Innerhalb von zehn Jahren stieg die Zahl der Puddelöfen auf 46 an. Das erste Schienen-Walzwerk wurde 1843 fertiggestellt.



In den Jahren 1853/63 errichtete die Hüttengewerkschaft Jacobi, Haniel & Huyssen die erste Gruppe von sechs Kokshochöfen mit den dazugehörigen Anlagen für die Koksgewinnung an der Köln-Mindener Eisenbahn, die seit 1847 durch die Lipperheide führte. Ein Werksanschlußgleis — die Keimzelle zu dem heutigen Werkseisenbahnnetz von 275 Kilometer Länge — verband das Werk Oberhausen mit dieser Strecke.

Zwei Jahre vor dem Anblasen des ersten Kokshochofens im Jahre 1855 erwarb die Hüttengewerkschaft in unmittelbarer Nachbarschaft die erste Steinkohlenmutung unter dem Namen „Königsberg“. Hieraus entwickelte sich die heutige Verbundwirtschaft, die Eisen und Kohle im Oberhausener Raum zu einer organischen Einheit zusammenwachsen ließ.

Im Jahre 1873 wurde die Hüttengewerkschaft Jacobi, Haniel & Huyssen in die Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, mit einem Aktienkapital von 30 Millionen Mark umgewandelt.



Die Kapazität der Hochofenanlage — 1872 waren insgesamt zehn Kokshochöfen in Betrieb — übertraf zunächst die Aufnahmefähigkeit der nachgeschalteten Betriebe. Ein annäherndes Gleichgewicht zwischen den einzelnen Erzeugungsstufen ergab sich mit der Inbetriebsetzung des Stahlwerkes Neu-Oberhausen im Jahre 1872.

Diesem Stahlwerk gelang 1888 die Verarbeitung des unmittelbar von den Hochöfen angefahrenen Roheisens. Zwei Roheisenmischer von 120 Tonnen schalteten Unregelmäßigkeiten in der Anlieferung aus. Gleichzeitig ermöglichte eine zweckmäßige Einrichtung der Walzstraßen das Arbeiten in einer Hitze.

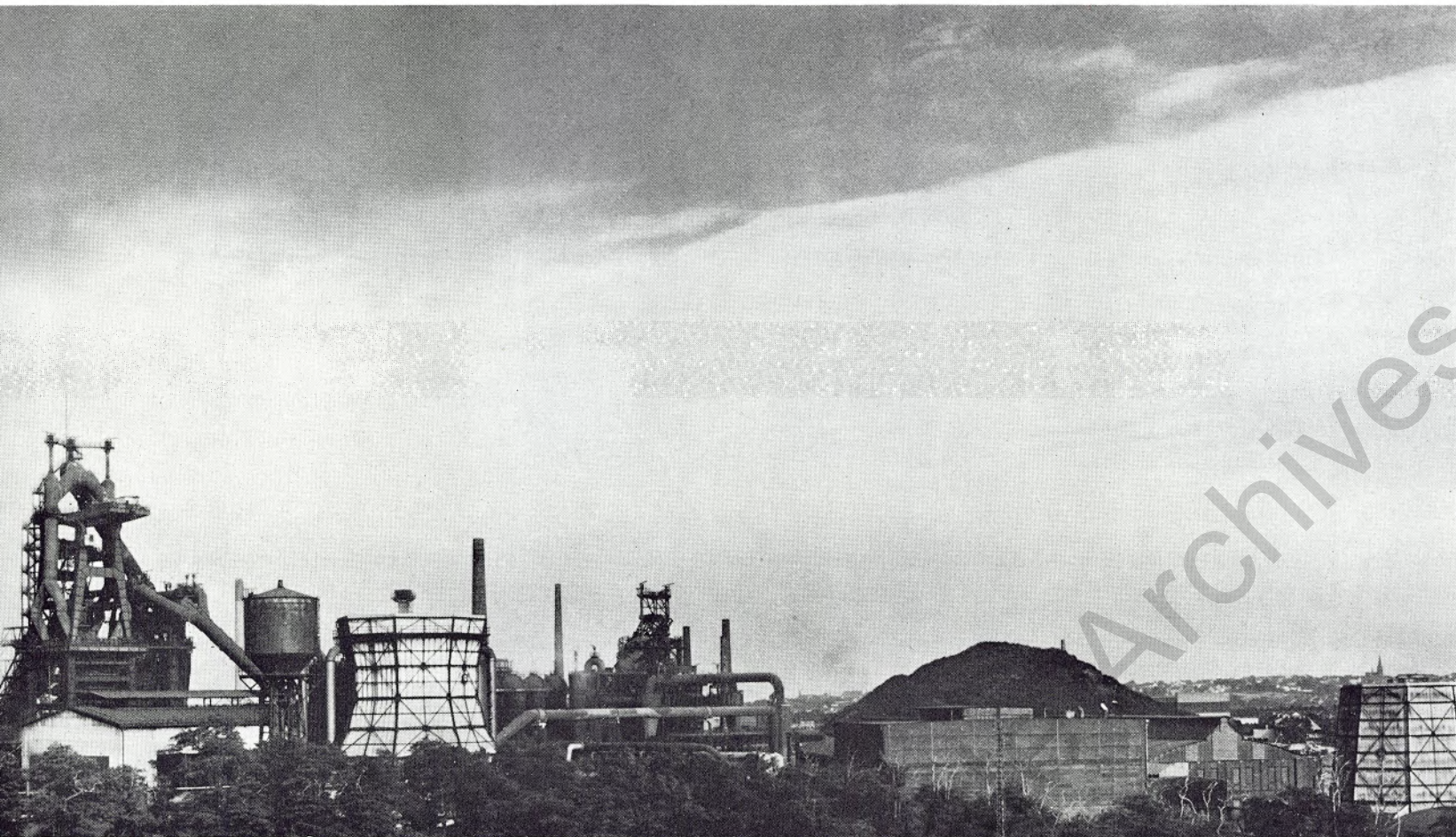
Eine Erweiterung des Produktionsprogramms der Hütte erfolgte 1881 durch die Aufnahme der Walzdraht-Erzeugung, ferner 1899 durch die Inbetriebnahme des Radsatzwerkes und des Preßwerkes. Das Streben nach einer Senkung der Transportkosten sowie nach Unabhängigkeit im innerbetrieblichen Verkehr führte zum Bau des werkseigenen Rheinhafens Walsum, der 1905 fertiggestellt wurde.



Kurz vor dem Ersten Weltkrieg verzichtete die Hütte auf den Betrieb der Hüttenkokerei, weil die Kokereien auf den Zechen Osterfeld, Vondern und Sterkrade den Bedarf vollauf deckten und die notwendige enge Zusammenarbeit durch die räumliche Nachbarschaft gewährleistet war. Im ersten Viertel dieses Jahrhunderts stand die Rationalisierung im Vordergrund, die durch den scharfen Wettbewerb auf dem Walzstahlmarkt erforderlich wurde. In erster Linie ging es dabei um die Ausnutzung der energiewirtschaftlichen Verbundmöglichkeiten. Dies war für die Hütte um so notwendiger, als sie den 1926 gegründeten Vereinigten Stahlwerken nicht beitrug, in denen 1939 — bezogen auf das Bundesgebiet — 44 Prozent der Erzeugung der deutschen Stahlindustrie zusammengeschlossen waren.

Von 1932/33 bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges stieg die Produktion von Roheisen, Rohstahl und Walzstahl ständig an. Sie erreichte 1938/39 nach Inbetriebnahme eines dritten Hochofens auf der Eisenhütte II 1,3 Millionen Tonnen Roheisen, 1,3 Millionen Tonnen Rohstahl und 1,1 Millionen Tonnen Walzstahl. Während des Zweiten Weltkrieges ging die Produktion dann mehr und mehr zurück und lag 1945/46 niedriger als im Krisenjahr 1932/33.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden auf Grund des von den Besatzungsmächten erlassenen Gesetzes Nr. 27 aus den Betrieben der Stahlindustrie und des Kohlenbergbaues der Gutehoff-



nungshütte Oberhausen Aktiengesellschaft die Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft und die Bergbau-Aktiengesellschaft Neue Hoffnung gebildet. Die weiterverarbeitenden Betriebe der Gutehoffnungshütte in Oberhausen-Sterkrade, Walsum, Düsseldorf und Schwerte wurden unter dem Firmennamen Gutehoffnungshütte Sterkrade Aktiengesellschaft zusammengefaßt.

Zur Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft gehörten zunächst nur die früheren Oberhausener Hüttenbetriebe der Gutehoffnungshütte. Am 1. September 1951 kam das Werk Gelsenkirchen wieder hinzu. Dieses Unternehmen entstand im Jahre 1870 als Drahtwerk und führte bis zur Eingliederung in die GHH im Jahre 1912 die Firmenbezeichnung „Boecker & Comp.“.

Die gesamten in Oberhausen und Bottrop gelegenen früheren Bergbaubetriebe der GHH waren in der Bergbau-Aktiengesellschaft Neue Hoffnung zusammengeschlossen.



Die Entflechtung entzog der Hütte die Kohlenbasis. Wenn es auch gelang, diesen Zustand durch besondere Lieferverträge mit dem Bergbau zu überbrücken, so blieb damals die Versorgung doch mit einem gewissen Unsicherheitsfaktor belastet.

Der Verbund auf energie-, verkehrs- und wasserwirtschaftlichem Gebiet konnte im Rahmen der Möglichkeiten zwar erhalten werden; aber wegen der Sicherstellung der Koksversorgung und der vollen Ausschöpfung der Verbundmöglichkeiten auf allen Gebieten strebte man die Wiedervereinigung von Hütte und Bergbau an. Zu diesem Zweck erhöhte die Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft am 13. August 1957 das Aktienkapital von 104 auf 208 Millionen DM. Im Wege des Aktientausches erwarb mit Genehmigung der Hohen Behörde in Luxemburg die Hoag damit 99,5 Prozent des 104 Millionen DM betragenden Kapitals der Bergbau-Aktiengesellschaft Neue Hoffnung. Hierauf folgte am 10. Juli 1958 der Abschluß eines Organschaftsvertrages. Mit der am 16. Dezember 1959 beschlossenen Eingliederung der Bergbau-Aktiengesellschaft Neue Hoffnung in die Hüttenwerk Oberhausen Aktiengesellschaft wurde der Schlußstrich unter die Wiedervereinigung von Kohle und Stahl im Oberhausener Bereich gezogen.

Im Geschäftsjahr 1966/67 förderte die Hoag 3,709 Millionen Tonnen Steinkohle und erzeugte 1,658 Millionen Tonnen Koks. Sie produzierte

1,588 Millionen Tonnen Roheisen, 1,953 Millionen Tonnen Rohstahl und 1,540 Millionen Tonnen Walzstahl. Die Walzstahl-Erzeugung konzentriert sich auf Grobblech, Walzdraht und Stabstahl.

Der Gesamtumsatz der Hoag belief sich 1966/67 auf 1063 Millionen DM. Der Bergbau war daran mit 276 Millionen DM und die Hütte mit 787 Millionen DM beteiligt. Der Innenumsatz betrug 128 Millionen DM. Am 30. September 1967 waren bei der Hoag insgesamt 22 807 Beschäftigte tätig.



Nach dem Zusammenschluß mit den Unternehmen der Thyssen-Gruppe wird die Hoag im Rahmen der Arbeitsteilung innerhalb des Konzerns die von ihr entwickelten Qualitätsstähle,

die zu Grobblech, Walzdraht und Feinstahl ausgewalzt werden, besonders pflegen. Sie wird ferner Roheisen für die ATH liefern.

Auf der anderen Seite wird die Hoag nach der Stilllegung ihres Thomas-Stahlwerkes den von ihr benötigten Massenstahl von der ATH beziehen, die ja mit der Produktion ihres in Bau befindlichen Oxygen-Stahlwerkes nicht nur ihre eigene Thomasstahl-Erzeugung, sondern auch die von Oberhausen ersetzt. Daß dieses Oxygen-Stahlwerk zu den größten und leistungsfähigsten der Welt zählen wird, hat nicht zuletzt seine Ursache in dem nun genehmigten Zusammenschluß. So haben wir in dem neuen Werk bereits einen ersten sichtbaren Erfolg der Zusammenarbeit zwischen den beiden Hüttenwerken.

Dr. Kü.

Auch Oxygen-Stahlwerke können kontinuierlich arbeiten

Die Sonntagsarbeit in der deutschen Stahlindustrie ist der modernen technischen Entwicklung angepaßt worden. Die Bundesregierung hat jetzt auch in Oxygen-Stahlwerken und in den mit ihnen im Verbund betriebenen „Walzstraßen in erster Hitze“ den kontinuierlichen Betrieb an Sonn- und Feiertagen gestattet. Außerdem ist eine Verbesserung der Ruhezeiten für Hüttenarbeiter vorgeschrieben.

Dies ist der Inhalt einer neuen Verordnung, die die Bundesregierung Mitte Juni dem Bundesrat zuleitete und nach dessen Zustimmung jetzt bekanntgab. Arbeiter in Oxygen-Stahlwerken werden danach künftig auch an Sonn- und Feiertagen von 0 bis 24 Uhr beschäftigt werden können.

Mit der neuen Verordnung, die eine langjährige Forderung der deutschen Stahlindustrie zur Angleichung an die Arbeitsmethoden im internationalen Bereich erfüllt, trägt die Bundesregierung dem Strukturwandel in der Hüttenwerkstechnik Rechnung.

Gegenwärtig sind in der Bundesrepublik bereits 34 Oxygen-Konverter in Betrieb. Mehr als jede dritte Tonne Stahl wurde 1967 in deutschen

Hüttenwerken nach dem Oxygen-Stahlverfahren erzeugt. Der Anteil dürfte in den nächsten drei Jahren im Durchschnitt der deutschen Werke auf über fünfzig Prozent steigen. Bei der ATH lag der Anteil des Oxygenstahls 1967 bei 44,7 Prozent; er ist — für die Zeit Oktober 1967 bis April 1968 — inzwischen auf 50,4 Prozent gestiegen.

Da der Prozeß der Stahlgewinnung den ununterbrochenen Betrieb erfordert, wird die Beschäftigung nun erfreulicherweise auch in Oxygenwerken an Sonn- und Feiertagen gestattet sein. Bisher war sie in Oxygen-Stahlwerken und in den damit im Verbund betriebenen „Walzstraßen erster Hitze“ nicht zugelassen.

Die neue Verordnung verlängert die Ruhezeit für Arbeiter in Stahl- und Walzwerken für die Weihnachtsfeiertage von bisher 60 auf 64 Stunden, indem der Beginn an Heiligabend von 18 Uhr auf 14 Uhr vorverlegt wird. Außerdem ist erstmals zwingend eine Ruhezeit für den Neujahrstag vorgeschrieben, die an Silvester um 18 Uhr beginnen muß.

Für den Hochofenbereich wird nach der neuen Verordnung der Bundesregierung an den Weihnachts-, Oster- und Pfingsttagen eine ununterbrochene Ruhezeit von angemessener Dauer eingeführt. Sie muß für mindestens die Hälfte der hier beschäftigten Arbeitnehmer jeweils mindestens vierzig Stunden betragen.



80 Auslandsvertreter aus 30 Ländern kamen an den Rhein

Walzstahl-Kontore und Stahllexport

Zum zweiten Male trafen sich die Mitarbeiter und Vertreter der Thyssen-Gruppe zu einem „Thyssentag Ausland“, um über gemeinsame Probleme zu beraten und neue Impulse für ihre schwierige Arbeit zu erhalten. Achtzig Mitarbeiter der Thyssen-Gruppe aus dreißig Ländern — von Skandinavien bis Südafrika, von Kanada bis Chile und von England bis Japan — waren zu diesem Treffen ins Ruhrgebiet gekommen. Hier saß unser Mann in Helsinki an einem Tisch mit unseren Vertretern in Hongkong, Bombay und La Paz, der Mitarbeiter aus New York neben seinen Kollegen aus Tel Aviv und Oslo, Beirut, Bern und Karachi. Der Grieche unterhielt sich mit dem Mann aus Casablanca, aus Dublin oder Caracas, der Portugiese mit einem Dänen, Kanadier, Holländer oder Südafrikaner. Wenn sie auch alle Deutsch verstanden — für viele von ihnen war es doch nicht die Muttersprache und auch zuweilen nicht ihre beste Fremdsprache. So unterhielten sie sich oft in vielen Sprachen. Doch ihre Gespräche kreisten um ein einziges Thema: die Thyssen-Gruppe.

Nach der Teilnahme an unserer Hauptversammlung und Besichtigungen im Werk Beeckerwerth der ATH, im Werk Mülheim von Thyssenrohr und bei DEW in Krefeld konnte Dr. Sohl sie bei einem gemeinsamen Abendessen im Malkasten in Düsseldorf und bei einem anschließenden geselligen Beisammensein herzlich begrüßen. Der nächste Tag war einer intensiven Diskussion der Probleme gewidmet, die sich den Auslandsvertretern der Thyssen-Gruppe stellen. Er diente aber gleichzeitig ihrer Information über Probleme der deutschen und internationalen Stahlindustrie. An der Tagung nahm neben den Vorständen der Unternehmen der Thyssen-Gruppe auch ATH-Aufsichtsratsvorsitzender Dr. Birrenbach teil.

In einem umfassenden Überblick erläuterte Hüttendirektor Dr. Richard Risser die Aufgaben der Walzstahl-Kontore für den westdeutschen Stahllexport und die Veränderungen, die sich durch ihre Bildung auch für unsere Auslandsvertreter ergeben. Die Bedeutung der Kontore für den Export und besonders des Kontors West, dem die Thyssen-Gruppe angehört, liege, so sagte Dr. Risser, vor allem auf drei Gebieten:

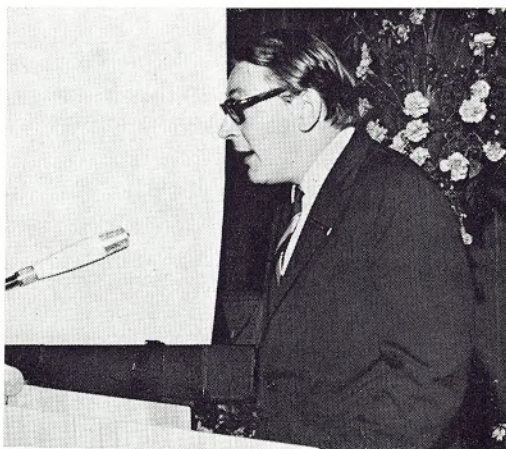
- die Kontore sind die Voraussetzung für kostensparende und durchgreifende Rationalisierungsmaßnahmen;
- sie verbreitern den Angebotsfächer durch den gemeinsamen Verkauf und gestatten gleichzeitig eine Rationalisierung des Programms der einzelnen Werke auf kostengünstige Abmessungen;
- sie geben eine bessere und leichtere Möglichkeit zu Koordinierungen auf dem Gebiet des Exports.

Möglichkeiten zur Rationalisierung auf der Produktionsseite ergäben sich dadurch, daß die festgelegten Quotenanrechte zwischen den einzelnen Mitgliedern des Kontors getauscht oder

abgegeben werden könnten. Der gemeinsame Verkauf zwingt die einzelnen Werke nicht länger, aus absatzpolitischen Gründen ein möglichst breit gefächertes Programm zu fahren. Vor allem im Profil- und Stabstahl-Bereich könnten deshalb die Programme weitgehend bereinigt und auf die kostengünstigsten Straßen verteilt und gleichzeitig relativ veraltete, kostengünstige Straßen stillgelegt werden. Dadurch erreiche man auch eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit auf den Exportmärkten. Bei den Werken komme man durch die Zusammenfassung des Bedarfs über das Kontor zu wesentlich günstigeren Walzlosen und erheblichen Kosteneinsparungen.

Von besonderer Bedeutung sei die Möglichkeit einer besseren Koordinierung auf der Absatzseite, um dadurch bei steigenden Stahlimporten den sinkenden Exporterlösen entgegenzuwirken. Es müsse nachdenklich stimmen, wenn seit 1960 die Exporterlöse für die wichtigsten Walzstahlprodukte um dreißig Prozent und mehr zurückgegangen seien bei einer gleichzeitigen Erhöhung des Preisindex für Maschinen um durchschnittlich 25 Prozent und für Industriebauten um dreißig Prozent sowie der Löhne in der Stahlindustrie um 57 Prozent. Auch wenn sich bei der ATH die Rohstahlkosten seither vor allem durch die Inbetriebnahme unseres modernen Oxygen-Stahlwerkes verringert hätten, so sei dieser Rückgang weder typisch für die Entwicklung in den Walzwerken noch für die westdeutsche Stahlindustrie insgesamt. Selbst modernste Hüttenwerke könnten auf die Dauer nicht in der Lage sein, derartige Preiseinbrüche wie beim Export von der Kostenseite auch nur annähernd aufzufangen.

Hinzu komme, daß der Wettbewerb im Stahlgeschäft heute international geworden sei und



UNSERE BILDER ZEIGEN:

Hüttendirektor Dr. Richard Risser sprach vor den Auslandsvertretern der Thyssen-Gruppe beim diesjährigen Thyssentag Ausland über die Bedeutung der Walzstahl-Kontore für den Stahllexport. An der Tagung nahmen auch der Aufsichtsratsvorsitzende der ATH, Dr. Kurt Birrenbach (in der ersten Reihe zweiter von links), sowie die Vorstandsmitglieder der ATH — in der ersten Reihe Prof. Dr. Cordes, Dr. Sohl, Dr. Brandt und Arbeitsdirektor Doese — sowie der anderen Gesellschaften der Thyssen-Gruppe teil — Mitte: Günther K. Drechsler (Thyssen Steel, New York), rechts: Fuad Süren (Transtürk, Istanbul) bei ihren Referaten

die zunehmende Liberalisierung des Welthandels und die Entwicklung auf dem Frachtenmarkt immer mehr die Grenzen früherer Einzelmärkte verwischen und auf die Dauer kein nennenswertes Preisgefälle mehr zuließen. Das Exportgeschäft werde künftig noch schwieriger, als es ohnehin schon sei — nicht zuletzt durch ausfuhrfördernde oder einfuhrerschwerende Maßnahmen, etwa durch Exportvergütungen oder Importsteuern und Importquoten, wie sie in einigen Ländern praktiziert oder geplant würden, sowie schließlich durch den Protektionismus mancher Staaten, mit dem sie den Aufbau einer eigenen Stahlindustrie förderten.

Es sei sehr unwahrscheinlich, sagte Dr. Risser, daß in der heutigen Zeit — ähnlich wie das früher der Fall gewesen sei — zwischen den stahlerzeugenden Ländern weltweite Vereinbarungen über die Anteile der einzelnen Länder und Werke am Exportvolumen getroffen werden könnten. Außerdem sei die Anzahl der auf den Exportmärkten konkurrierenden Länder wesentlich größer geworden.

Bei der weltweiten Verflechtung der Stahlmärkte sei es deshalb Aufgabe der Stahlproduzenten, sich durch intensive gegenseitige Information auf die künftige Entwicklung des Marktes besser einzustellen und durch gemeinsamen Austausch von Erfahrungen und Investitionsplanungen für einen gleichgewichtigen Markt zu sorgen. Die Gründung des International Iron and Steel Institute in Brüssel durch die größten Stahlproduzenten aus den wichtigsten Ländern, die nahezu zwei Drittel des Rohstahls in der Welt produzieren, sei ein erster Schritt in dieser Richtung getan. Damit sei ein Informationszentrum geschaffen, das dem Erfahrungsaustausch sowohl über den technischen Fortschritt in der Stahlgewinnung als auch über die Entwicklung der Investitionen und des Marktes dienen werde.

Viele deutsche und europäische Unternehmen, so sagte Dr. Risser, seien heute wegen der Höhe ihrer Kosten kaum in der Lage, als einzelnes Werk im internationalen Markt gegen moderne Großunternehmen erfolgreich zu konkurrieren. Die westdeutsche Stahlindustrie müsse daher ihre Exportinteressen koordinieren, wenn sie ein bedeutender Marktfaktor bleiben wolle. Die Abstimmung der Exportquo-

(Schluß des Berichts siehe Seite 31)





UNSERE WELT VON MORGEN — DIE TECHNIK DER ZUKUNFT

Deutsche und ausländische Experten gaben in einer weithin beachteten Vortragsreihe der ATH auf der Hannover-Messe einen Überblick über technische Möglichkeiten der Zukunft und über die Welt, wie sie uns morgen Lebens- und Verkehrsraum sein wird. In der heutigen Ausgabe veröffentlichen wir Auszüge und Zusammenfassungen aus den Vorträgen von Dr. Robert Jungk (Wien), Dr. Nicolaus Sombart (Europarat Straßburg) und Professor Dr. Hellmuth St. Seidenfus (Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster). Über die Referate von Prof. Dr.-Ing. Kurt Illies (Institut für Dampfkessel- und Schiffsmaschinenbau an der Technischen Hochschule Hannover) und Professor Dr.-Ing. Robert Eberan-Eberhorst (Institut für Verbrennungs-Kraftmaschinen und Kraftfahrwesen an der Technischen Hochschule Wien) berichten wir im nächsten Heft.

Dr. Robert Jungk (Wien):

Wie werden wir in Zukunft leben?

In manchen Industrierevieren der nichtkommunistischen Welt hat heute ein Prozeß der Humanisierung der Technik begonnen. Das ist auf die Tatsache zurückzuführen, daß die Managements einiger industrieller Firmen, die Führung einiger Gewerkschaften und einige Volksvertreter in Gemeinden und Staaten angefangen haben, die gesellschaftlichen Bedingungen und Folgen der Technisierung ernst zu nehmen, selbst wenn sich das vorübergehend hemmend auf die Menge der Erzeugnisse sowie auf die Höhe der Gewinne und die Wettbewerbsposition auswirken sollte. Exemplarisch ist diese sozialverantwortliche Haltung immer wieder von Siegfried Balke zum Ausdruck gebracht worden. Erst jetzt war in der Monatszeitschrift „Universitas“ aus seiner Feder die Mahnung zu lesen: „Man kann sich bei der Abwendung von Gefahren nicht mehr allein auf den gesunden Menschenverstand verlassen, sondern die Gesellschaftsordnung selbst muß Normen schaffen, die auch die Schattenseiten des technischen Fortschrittes berücksichtigen.“ Die Möglichkeiten der Technik werden, wenn sich diese Denkungsart durchsetzt, also nicht mehr wie bisher durch wissenschaftliche Forschung, technisches Können und die vorhandenen finanziellen Mittel bestimmt, sondern außerdem und sogar wachsend durch eine immer stärker hervortretende vierte Grundbedingung: Ihre Eignung für die menschliche Gesellschaft. Die Menschheit wird in dem neuen selbstkritischen, auch mögliche negative Folgen viel genauer berücksichtigenden Verhältnis zur Technik nichts zulassen, was gefährlich für menschliches Leben, menschliche Gesundheit und für menschliches Wohlbefinden ist. Sie wird eine humane Technik verlangen — human in ihren Zielen und auch in ihrem Wesen.



Um eine solche „Neotechnik“ zu schaffen, muß aber produktives Tun den fordernden Verboten die Waage halten. Nicht nur ist das Unwünschbare zu verhindern, sondern es sollte auch das Wünschbare gedacht, gewollt und gefördert werden.

In Umrissen soll versucht werden, eine Reihe sozial wünschenswerter, human-orientierter technischer Möglichkeiten der nächsten zehn bis dreißig Jahre aufzuzeigen.

Daß zur Erhaltung des Menschengeschlechtes vor allem die Verhinderung von Kriegen die wichtigste Vorbedingung ist, gilt als Binsenwahrheit. Hier könnte die Technik, die besonders in den letzten drei Jahrzehnten in der Herstellung immer gefährlicherer Waffen und Waffensysteme viele ihrer entscheidendsten Entwicklungsimpulse erhalten hat, bei der Überwachung von Abrüstungsmaßnahmen künftig eine bedeutende Rolle spielen.

Geräte zum Aufspüren heimlicher Atomtests sind bereits entwickelt worden. Sie sind erst die Vorhut einer Friedens-Kontrollindustrie, die in der permanenten Überwachung aller Kontinente, in der Entwicklung von unterseeischen Spürinstrumenten und neuartigen Detektoren für biologische oder chemische Kampfmittel solange wird funktionieren müssen, wie es der Menschheit nicht gelingt, ihre Aggressionen besser zu kontrollieren.

Die heute am klarsten voraussehbare Ursache, der eine an friedlichen Aufgaben orientierte Technik entgegenwirken müßte und könnte, ist die einer Hungersnot in weiten Regionen der schwach entwickelten, heute schon überbevölkerten Teile der Welt.

Da zwei Erfindungen, die auf lange Sicht durchaus geeignet sein könnten, diese Probleme zu

Dr. RICHARD RISSE

Die Zukunft gestalten — nicht erleiden

Aus den Einführungsworten zu der Vortragsreihe „Technische Möglichkeiten von morgen“ im Haus Thyssenstahl anlässlich der Hannover-Messe 1968:

In unserer Vortragsreihe über „Die Welt von morgen“ zeigen anerkannte Experten übersehbare und denkbare künftige Veränderungen auf — Veränderungen im Städtebau, im Verkehr, in der Schiffstechnik, im Fahrzeugbau.

Veränderungen hat es in unserer Welt seit jeher gegeben. Die Gründung der ersten Städte, die Entdeckung der Elektrizität, die Erfindung der Dampfmaschine oder die Entwicklung des Flußstahls, um nur einige Schlaglichter zu setzen, waren entscheidende Wendepunkte in der Geschichte der Menschheit. Neu in unserer Generation ist nur ihr Ausmaß, erregend neu das Tempo und die Aussicht, daß die Geschwindigkeit der Veränderung schneller und schneller wird.

Für uns alle ergibt sich für jeden Tag erneut mehr die Notwendigkeit, unser Denken und Handeln aus dem Bereich der Gegenwart hinaus in die Zukunft zu lenken, um das Morgen zu gestalten und nicht zu erleiden. Für uns alle, für Stahlherzeuger und Stahlverarbeiter, ergibt sich deshalb tagtäglich immer mehr die Notwendigkeit zu einer engen Zusammenarbeit und zu einem Erfahrungsaustausch. Unsere Vortragsreihe soll hierzu ein Beitrag sein und unserer Zusammenarbeit neue Impulse geben.

ZU UNSEREM BILD:

Die Welt von morgen, wie sie heute schon in unseren Großstädten Gestalt gewonnen hat: Hochstraßen führen den Verkehr in mehreren Ebenen aus dem Innern der Städte hinaus; die Gebäude wachsen in die Höhe; Wolkenkratzer bestimmen das Gesicht der modernen Stadt, in der die Menschen nicht nur arbeiten, sondern auch wohnen



lösen, nämlich die „Pille“ und mehrere neue, ungleich ertragreichere Arten von Reis und Getreide nach Ansicht vieler Demographen zu spät kamen, um noch voll wirksam zu werden, müssen sofort neue Strategien, sozusagen neue Waffen gegen den Feind Hunger gefunden werden. Hier seien einige genannt:

- Genügend billige und schnelle sowie genügend umfangreiche Transportmittel, um aus Gebieten mit Ernteüberschüssen Nahrung so schnell wie möglich in Hungerregionen zu schaffen. Als Teil eines solchen Transportsystems könnten interkontinentale Pipelines dienen.
- Die Entwicklung von großen, nicht zu kostspielig arbeitenden Anlagen zur Meerwasser-Entsalzung, die den Mittelpunkt riesiger neuer, sogenannter agrarindustrieller Komplexe in nunmehr bewässerbaren Wüstengebieten, zum Beispiel auf der heute so umstrittenen Sinai-Halbinsel, bilden würden.
- Neue Methoden zur Nutzung der ozeanischen Naturquellen. Es wird notwendig und durch die Entwicklung neuer, besonders feiner Fasern auch möglich, die enormen Mengen von Plankton in den Meerestiefen zu erfassen und in riesigen Ozeanfarmen dann an eine sprunghaft ansteigende Fischbevölkerung zu verfüttern.
- Eine Ernährungsindustrie von heute unvorstellbaren Ausmaßen. Der Engländer Nigel Calder schildert in seinem Buch „Vor uns das Paradies?“ automatisierte sechzigstöckige Fabriken, von denen jede einzelne durch die Nutzung von biologischen Mikroorganismen imstande sein soll, zehntausende Menschen mit den notwendigen Kalorien zu versorgen.



Alle diese und zahlreiche andere Maßnahmen werden allerdings nur dann voll erfolgreich sein, wenn sie als Teile einer umfassenden Gesamtanalyse und Gesamtübersicht sowie einer vorausschauenden Gesamtstrategie aufgefaßt werden. Erziehung, verbesserte Nachrichtenverbindungen und Transportmöglichkeiten gehören genau so dazu wie die Schaffung neuer Nahrungsquellen. Vor allem aber gehört dazu ein erhöhtes Verständnis für die Beziehungen zwischen der Nahrungsmittel-Produktion und den industriellen, politischen, ökonomischen, kulturellen und technischen Kräften in jenen Gebieten, wo diese Nahrungsproduktion besonders notwendig ist.

Im größten Maßstab wird neue Technik dort entwickelt und eingesetzt werden müssen, wo sie die Regenerationsprozesse der weiteren Umwelt stört und durch rücksichtslose Veränderung der Landschaft den Kreislauf der Natur nicht

nur behindert, sondern zum Teil schon lahmlegt. Wenn das Menschengeschlecht nicht verkümmern will und — wie zum Beispiel im letzten Dezember auf einer Tagung der American Association for the Advance of Science behauptet wurde — nicht nach und nach an seinen Abgasen ersticken soll, dann ist die Schaffung einer Technik zur Beseitigung der Folgen der Technik in noch viel stärkerem Maße notwendig, als wir sie heute bereits besitzen.

In vielen Industrieregionen der Erde ist der Mensch bereits dabei, die Sünden seiner Vorfahren gegen die Natur und die Schönheit der Schöpfung wiedergutzumachen. In England, dem Geburtsland der modernen Industrie, das — wie es Pristley nach einer Flugreise einmal ausgedrückt hat — „aus einem grünen Juwel, eingefaßt in den herrlichen Rahmen der blauen See, sich innerhalb eines Jahrhunderts zu einem von schmutzigem Wasser bespülten Rosthaufen verwandelt wurde“, ist diese Bemühung besonders intensiv. In Wales wurden mehrere Täler, deren Industrie nach anfänglicher Blüte zurückgegangen oder sogar eingegangen war, sorgfältig neu begrünt. Bei der Einrichtung neuer Industrien wird darauf geachtet, daß sie weder Staub noch Lärm verursachen. Die Ufer der Themse sollen in einer Länge von 82 Meilen zu einer einzigen großen Erholungslandschaft umgestaltet werden.

Nicht zufällig kommt auch die These, daß die Qualität des Lebens in unserer hochindustriali-

sierten Gesellschaft höher zu halten sei als die pure Steigerung der Quantität von Konsumgütern, gerade aus England. Hier wurde auch durch den Nationalökonom und Soziologen Mishan in seinem im Vorjahre erschienenen Buch „The Crisis of Economic Progress“ eine neue Maßeinheit, die sogenannte Comfort Quotients, vorgeschlagen, mit deren Hilfe die bisher nach nur quantitativen Gesichtspunkten zusammengestellten industriellen Statistiken nunmehr in völlig neuem Lichte erscheinen; denn nach dieser Bewertung werden die Ersten oft die Letzten sein.

Die Technik wird sich in dicht besiedelten Gebieten auf diesen Wunsch nach Vermenschlichung der Umwelt immer mehr einstellen müssen. Fortschritte im Tiefbau, besonders schnelle und billige Bohrmethode werden es möglich machen, mehr und mehr technische Anlagen unter den Erdboden zu verlegen. Rauch, Abgase, Schmutz und vor allem Lärm sollte es in der Industrie-Gesellschaft von morgen nicht mehr geben.



Der Comfort Quotient wird auch beim Bau künftiger Städte die entscheidende Rolle spielen. Transportbänder statt Autos in der Innenstadt, Elektromobile, verschiedene Verkehrsebenen, Fußgängerzonen, Einkaufsstraßen sollen das Leben wieder erträglicher, sollen es wieder urbaner machen. Eine Entlastung könnte der Stadtverkehr erfahren, wenn gewisse Einkäufe durch „Tele-Shopping“ erledigt werden könnten, das heißt durch Angebot über den Fernsehschirm und Bestellung über das Telefon.

Bei der Rand-Corporation in Kalifornien meint man sogar, daß der Schüler von morgen nicht mehr in die Schule gehen, sondern sich am Fernsehschirm und Lernautomaten im elterlichen Heim weiterbilden wird, daß der Angestellte nicht mehr täglich ins Büro fahren muß, sondern hauptsächlich durch das im eigenen Haus installierte „Telekommunikations-Netz“ mit seiner Firma im ständigen Kontakt bleibt. Durch solche technischen Möglichkeiten, so meint man, würden die immer längeren Fahrstrecken zum und vom Arbeitsplatz herabgesetzt.

Ich persönlich halte aber gerade diese Vision für unwahrscheinlich, weil sie einfach der menschlichen Psychologie widerspricht. Wenn wir uns treffen — sei es im Büro, sei es in der Fabrik oder wie hier bei einer Messe —, so tun wir es ja wohl nicht nur, um dort zu arbeiten, sondern auch weil wir den Kontakt von Mensch zu Mensch brauchen.

Mehr Wahrscheinlichkeit besitzt dagegen die andere Voraussage, daß die Stadt von minde-

ZU DEN BILDERN:

So leben wir heute noch in unseren Städten, in Wohnblocks, die nur selten mehr als fünf Stockwerke hoch gebaut sind, wie — auf dem linken Bild — die Mitarbeiter der ATH im Wohnbereich am Zinkhüttenplatz in Hamborn. Aber schon zeichnet sich die neue Welt unserer Städte ab, für die — Bild auf der rechten Seite — das Stadttinnere von Düsseldorf mit dem Thyssenhaus ein Beispiel ist, eine Ansammlung von Hochhäusern aus Stahl und Stahlbeton. Für die Einkaufszentren werden in zunehmendem Maße Fußgängerzonen geschaffen, wie — unteres Bild dieser Seite — die Jägerstraße in Hamborn als jüngstes Beispiel



stens 100 000, aber möglichst nicht mehr als 250 000 Einwohner der bevorzugte Typ des Jahrtausend-Endes sein werde. Diese in ihren Mäßen noch überschaubaren Mittelstädte werden durch Schnellverkehrsnetze in enger Verbindung miteinander stehen.



Vielleicht wird dann die heute schon recht hohe Mobilität der Menschen, ihre erhöhte Reisebereitschaft zu beruflichen und privaten Zwecken noch zunehmen. Es ist nicht nur denkbar, sondern möglich, daß die Fahrt im modernen Zug durch eine pausenlose Verkehrsfolge und eine erhöhte Bequemlichkeit aus einer Anstrengung zur Erholung wird. Berufsreisen von Land zu Land, von Kontinent zu Kontinent, die heute von noch verhältnismäßig wenigen vollzogen werden, dürften durch die wachsende und immer engere planetarische Verknüpfung bald täglich Hunderttausende in Bewegung halten.

Schon jetzt gibt es amerikanische Physiker, die mehrmals in der Woche am Morgen ihr Heim in New York verlassen und zu Seminaren nach Chicago oder gar nach Kalifornien fliegen und noch am gleichen Abend zurück bei ihrer Familie sind, als hätten sie gerade nur einen Vortzug genommen. Eine andere Physikergruppe fliegt mindestens einmal wöchentlich nach Südafrika, weil dort ein Experiment läuft in einem Bergwerk, das man in dieser Tiefe nirgends anders hat, und ist noch im Laufe derselben Woche wieder im eigenen Institut.



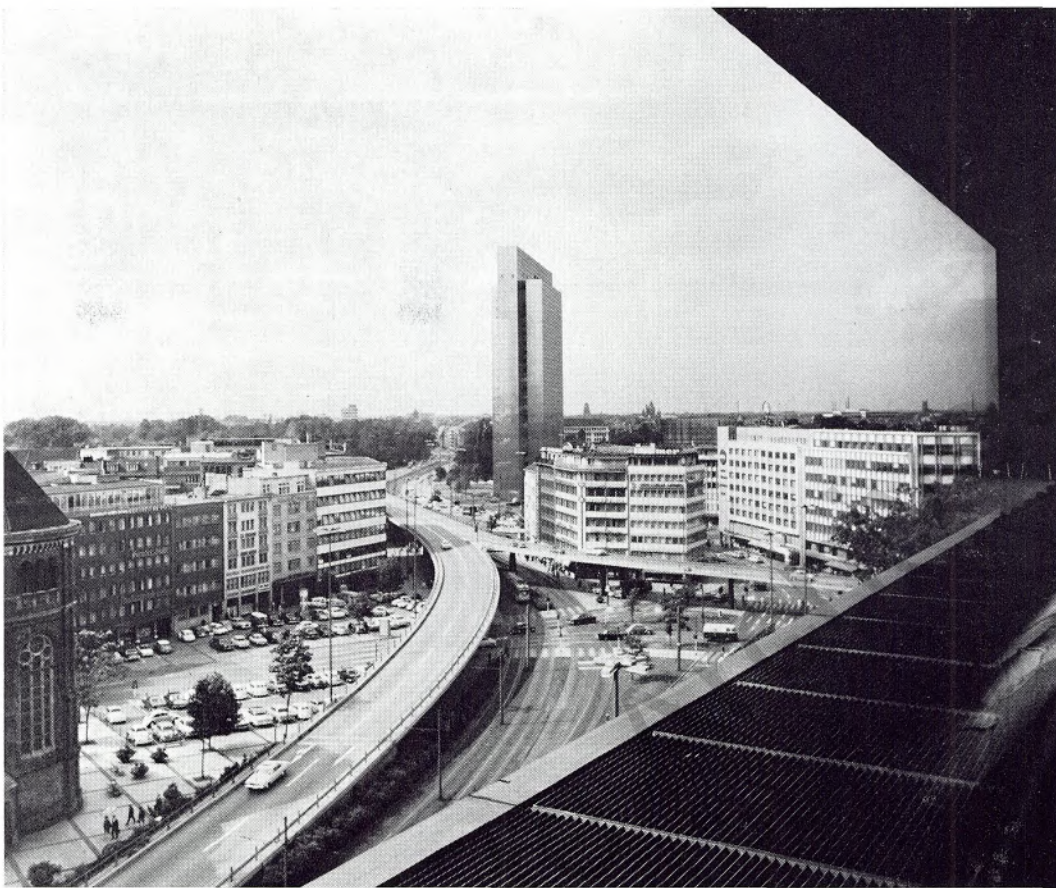
Wichtiger aber als solche weitere Beschleunigung der Geschwindigkeiten von Flughafen zu Flughafen, die etwa in der Vision einer 75-Minuten-Welt ihren Ausdruck findet — das heißt, jeder Flughafen der Welt ist von jedem anderen Flughafen der Welt in nicht mehr als 75 Minuten erreichbar —, wird allerdings die Entwicklung der Zubringer-Transporte sein. Heute schon ist allein die Zeitspanne für Gepäckempfang und Fahrt zum Hotel meist so lang wie die in der Luft verbrachte Zeit.

Hier für einen stetigen, reibungslosen Verkehrsfluß zu sorgen, der alle zur Bewältigung einer Strecke benötigten Transportmittel in großen aufeinander abgestimmten Systemen zusammenfaßt, wird die Sorge einer humanen Verkehrstechnik von morgen sein. Erst dann wird man wirklich sagen können, die Menschen seien mobil. Heute stecken sie meist in Autoschlangen und sind durchaus immobil.

Trifft nicht das Beispiel der superzonischen Höchstleistungen, die nur ungenügend mit den Transportleistungen auf dem Boden koordiniert sind, in übertragener Form auf viele Bereiche unserer technisierten Umwelt zu? Erleben wir nicht überall immer noch das Schauspiel schlechter Abstimmung zwischen Maschine und Maschine, zwischen Maschine und der lebendigen Umwelt, vor allem dem lebendigen Menschen? In diesen Widersprüchen scheint mir die Wurzel des Unbehagens an der Technik weit eher zu liegen als in den Gegensatz zwischen den Klassen. Gelingt es uns in Zukunft, jede technische Apparatur als Teil eines Ganzen zu sehen, dann werden wir wirklich eine neue Technik haben. Hier eigentlich setzt die Arbeit der von vielen bis jetzt noch falsch verstandenen Zukunftsforschung ein. Zukunftsforschung ist nicht Wahrsagerei; sie ist vielmehr der Versuch, sich die Konsequenzen unserer Handlungen zu überlegen — nicht nur einer Handlung, sondern auch in Beziehung zu allen anderen Zweigen. Zukunftsforschung ist eine wichtige Bemühung um das Ganze, das allein das Überleben aller einzelnen Teile möglich macht.



Die humane Technik wird meiner Ansicht nach die Phantasie und die Tatkraft der Konstrukteure in den nächsten fünfzig Jahren stärker beschäftigen als die Höchstleistungs-Technik. Eine Kurve, die der amerikanische Forscher Platt gezeichnet hat, zeigt, daß die Zeit der Höchstleistungen kaum mehr kommen kann. Eine solche Beschleunigung wie vom ersten Eisenbahnzug, der zum erstenmal den Menschen schneller transportieren konnte, als ein Vogel fliegt — und das ist ein Ereignis, das nur etwa 130 Jahre zurückliegt —, bis zur Beschleunigung der Weltraum-Rakete — eine so starke Beschleunigung können wir nicht mehr haben.



Ähnliches läßt sich von Höchstleistungen auf allen anderen technischen Gebieten sagen. Wir erreichen, wenn es um die Frage der Höchstleistungen geht, allmählich ein Plateau der Höchstleistungen.

Die Hauptrichtung und das Hauptinteresse der Technik wird sich mit dem Miteinanderabstimmen der verschiedenen Leistungen beschäftigen. Es werden dann manche Höchstleistungen sogar zurückgeschraubt, dafür andere Dinge neu entwickelt werden. Sie werden statt schnell eher flexibler sein, sie werden statt laut leise sein, sie werden statt produktiv lieber variabel sein. Ich vergleiche sehr oft diese neue Phase der technischen Entwicklung mit einer Phase, die

wir ja schon durchgemacht haben, und zwar mit jener Phase, die auf die Eroberung neuer Territorien in den Kolonialgebieten folgt. Zuerst geht es darum, in den Urwald, in die Steppe, in das Unbekannte einzudringen, es kennenzulernen und abzustecken, um darin einigermaßen leben zu können. Aber dann fängt man an, den Urwald zu kultivieren, aus dem Urwald einen Garten zu machen, aus der Wildnis eine Kultur. Ich meine, daß wir am Anfang einer echten technischen Kultur erst stehen und daß die Techniker vielleicht eine ganz besondere Rolle bei der Etablierung dieser neuen, großen, menschlichen technischen Kultur spielen können und werden.

Dr. Nicolaus Sombart (Straßburg):

Wie werden wir in Zukunft wohnen?



Wenn wir uns über Stadt-Strukturen von morgen verständigen wollen, so müssen wir uns über die Gesellschaft von morgen unterhalten; denn beide sind unlösbar miteinander verbunden.

Die Gesellschaft von morgen kündigt sich nicht nur an, sondern ist an einigen Stellen des Planeten, vornehmlich in der nördlichen Hemisphäre, schon in den ersten Ansätzen vorhanden. Es ist die Welt-Industriegesellschaft, die von Europa ausgegangen ist und nun die ganze Erde umgreift.

Am Ende der Übergangsphase, in der wir uns heute befinden, werden überall auf dem Planeten dieselben gesellschaftlichen Verhältnisse herrschen, wenn wir auch vorläufig nur verschiedene Grade der Annäherung, verschiedene Stufen der Entwicklung zu ihr hin kennen.

Die Menschheit hat sich im Verlaufe der letzten hundert Jahre verdoppelt. Aus den drei Milliarden, die wir heute sind, werden bis zum Ende des Säkulums sechs bis sieben Milliarden geworden sein.

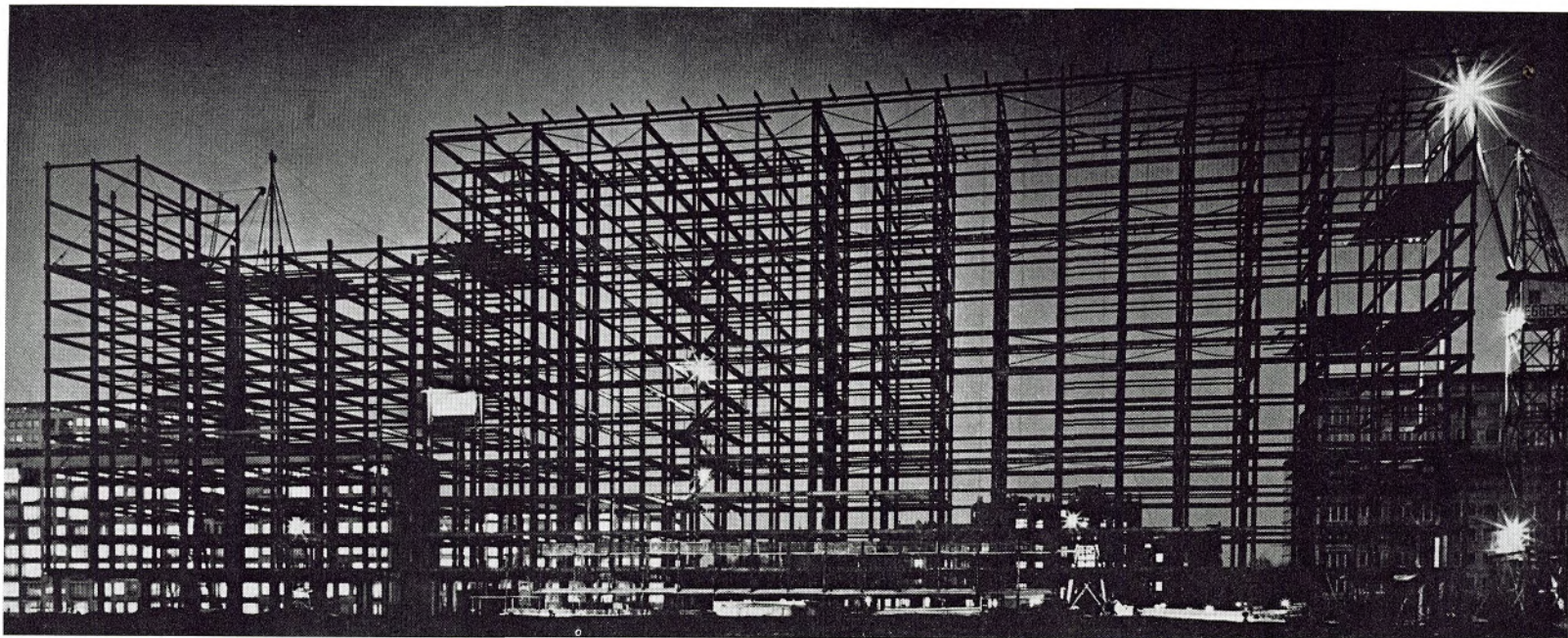
Täglich wächst die Erdbevölkerung um 130 000 Menschen — eine mittlere Stadt. Diese Vermehrung, eine Folge der fortschreitenden Durchrationalisierung aller Lebensbereiche, wird fast ausschließlich negativ beurteilt und löst gene-

rell kulturpessimistisches Unbehagen aus. Die Vorstellung, daß es ungeheuer ungemütlich sein wird, auf einer „überbevölkerten“ Erde zu leben, spiegelt aber nur eine momentane Ratlosigkeit dieser Entwicklung gegenüber wider und hilft uns sicher nicht zu begreifen, was eigentlich vor sich geht.

Es gehört einfach eine gewisse Masse an Individuen dazu, um die planetarische Ausbreitung der Gattung zu ermöglichen. Der ganze Erdball mußte überhaupt erst einmal mit Menschheit überzogen sein, bevor sich die Weltgesellschaft bilden konnte.

Darüber hinaus aber lehrt die Geschichte, daß es einer hohen demographischen Dichte bedarf, wie sie punktuell in den Städten gegeben war, um gewisse Anlagen der Gattung voll zur Entfaltung zu bringen. Mehr Menschen heißt nämlich vor allem auch mehr Großhirne, mehr Ganglien. Mehr Ganglien bedeutet mehr Geist.

Die zweite Entwicklungstendenz der zur Entfaltung kommenden Industriegesellschaft ist das, was ich ihre progressive Ablösung von der Erde nennen möchte. Es handelt sich dabei um einen erstaunlichen, zunächst materiellen, dann aber wieder um einen geistigen Emanzipationsvorgang, der in der beispiellosen Steigerung der Produktivkräfte, die der Welt-Industriegesell-



schaft Signatur und Namen verleiht, seinen Motor findet. Auch er ist das Ergebnis der fortschreitenden Rationalisierung aller Daseinsbereiche, einer in Technik umgesetzten Wissenschaft, die immer neue Energiequellen erschließt, immer neue Arbeitsmethoden entwickelt bis zu den Werkzeugmaschinen und Denkmaschinen — das ganze Arsenal einer über die Natur triumphierenden, sich von der Natur lösenden Menschheit.



Es ist für unseren Zusammenhang überaus wichtig, sich darüber klar zu sein, daß die sogenannte industrielle Revolution mit der Revolutionierung der landwirtschaftlichen Arbeitsbedingungen begonnen hat. Durch ihre Rationalisierung und Verwissenschaftlichung wurde der traditionelle Nahrungsüberschuß von knapp zwanzig Prozent, der die Agrargesellschaften immer in der Botmäßigkeit drohender Hungersnöte hielt, auf über fünfzig Prozent gesteigert. Dadurch erst entstand im vorigen Jahrhundert der historisch einmalige Nahrungsspielraum, der die Voraussetzung aller weiteren Veränderung war, Bevölkerungsvermehrung und Güterproduktion in großem Maßstab inbegriffen.

In der vorindustriellen Gesellschaft waren achtzig bis neunzig Prozent der Bevölkerung erforderlich, um die Gesamtbevölkerung zu ernähren. In der voll entfalteten Industriegesellschaft werden höchstens noch zehn Prozent für die landwirtschaftliche Arbeit gebraucht — was heute schon in den Vereinigten Staaten von Amerika der Fall ist —, auf die Dauer wahrscheinlich noch weniger, man rechnet mit 3,2 Prozent.

Die damit verbundene Umstrukturierung der Gesellschaft hat den Aufstieg immer größerer Teile der arbeitenden Bevölkerung in den sozialen sogenannten tertiären Sektor zur Folge — in Handel und öffentliche Dienste. Schon jetzt sind in ihnen in den USA sechzig Prozent, in der Bundesrepublik fast fünfzig Prozent der Bevölkerung tätig. Im Frankreich des ancien régime waren von zwanzigtausend Menschen noch achtzehntausend Bauern.



Die Bevölkerungspyramide hat sich also um 180 Grad gedreht. Saß sie früher mit einer breiten Basis auf der Erde auf und ragte nur mit einer kleinen Spitze in die luftige Höhe kultureller Selbstdarstellung, so berührt sie heute die Erde gewissermaßen nur noch mit den Zehenspitzen und öffnet sich in ihrer ganzen Breite einer höheren, von irdischen Fesseln befreiten Existenzform.

Die natürliche Folge ist, daß sie sich aus den traditionellen sozialen und wirtschaftlichen Bindungen und Strukturen löst — daß sie mobil wird. Soziale, funktionelle und geographische Mobilität sind ein weiteres entscheidendes Kennzeichen der neuen Gesellschaft, eine Mobilität, die sich laufend verstärken wird.

Diese Mobilität, die von der traditionellen Sozialphilosophie her gesehen negativ als Erosion erscheint, ist in der Optik der Weltgesellschaft

ein Faktor bis dahin ungekannter Steigerung der Lebens-Chancen und einer ungeahnten Ausweitung des individuellen Lebensraumes. Im Laufe eines langen Lebens ist der Mensch nicht mehr an einen Beruf, an eine Familie, an einen Ort gebunden; im Laufe eines Jahres durchmißt er in den verschiedensten Funktionen, beruflich oder privat, zu seiner Ausbildung oder zu seiner Erbauung, zu seiner Genesung oder zu seinem Vergnügen Zehntausende von Kilometern. Technischer Ausdruck dieser Mobilität ist der Verkehr. Sein System umspannt den Planeten als ein dichtes Kommunikationsnetz und bahnt völlig neue Formen sozialer Beziehungen und Funktionen an, von denen der Massentourismus einer der auffälligsten und für unseren Zusammenhang einer der interessantesten ist.

Die Industriegesellschaft verschafft schließlich dem Menschen einen Lebensstandard, der alles übertrifft, was aus der Geschichte bekannt war. In Westeuropa hat er sich seit 1880 verfünffacht. 1985 wird er zweieinhalbmal so hoch sein wie 1960, womit Europa den Stand erreicht haben wird, der in den USA heute schon erreicht ist, von dem Präsident Johnson in seiner State of the Nation-Botschaft 1967 sagen konnte, er sei der höchste, dessen ein Volk in der gesamten Menschheit sich je hat rühmen können.



Doch nicht nur in der nahezu restlosen Befriedigung der materiellen Bedürfnisse liegt das Entscheidende. Wir müssen darin lediglich die Voraussetzung für die Freisetzung geistiger Entwicklungs-Chancen sehen. Mit der Befreiung von der Fron der Schwerarbeit und der mit der steigenden Rationalisierung der Produktion verbundenen Ausdehnung der Freizeit eröffnet sie dem Menschen Daseinsmöglichkeiten, die früher das Reservat einer kleinen Elite waren. Als Beispiel: Die Zahl der Analphabeten auf hundert Arbeiter betrug in Frankreich 1790 85; sie wird nur mehr drei im Jahre 1975 betragen. Höhere Schulbildung, also ein Abitur, hatten 1900 in Frankreich ein Prozent aller Bürger, 1970 werden es zwanzig Prozent sein.

Das Faszinierende hieran ist die Tatsache, daß die Hebung des Bildungsniveaus nicht etwa eine Zugabe, eine sekundäre Begleiterscheinung der Industriegesellschaft ist, sondern wesensmäßig zu ihr gehört. Sie ist überhaupt nur unter der Voraussetzung einer ständigen Hebung des Bildungsniveaus funktionsfähig. Es besteht gleichzeitig eine direkte Relation zwischen dem Bildungsniveau der Bevölkerung und der industriegesellschaftlichen Entwicklungsstufe.

Bildungsniveau und Lebensstandard wirken produktionssteigernd auf die Gesamtentwicklung zurück. Die Entwicklungsprobleme unserer Gesellschaft sind also vornehmlich Probleme der Bildungspolitik.

Zu diesem soziologischen Umwandlungsvorgang gehört auch die Verwandlung der Erde. Ihr auffälligstes Kennzeichen ist die sogenannte Urbanisierung — die Entstehung riesiger, neuartiger Siedlungsgebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, der eine Entvölkerung und Ver-

UNSERE BILDER:

Stahl wird künftig mehr noch als heute der wichtigste Baustoff für die Hochhäuser sein, wie (auf dem oberen Bild) für ein fünfzehnstöckiges Wohnhaus am Grindelberg in Hamburg

Gewaltige Kunstbauten sind erforderlich, um den Massenverkehr auf unseren Landstraßen zu bewältigen, wie etwa (auf dem Bild der rechten Seite) der Bau des großen Verteilerkreuzes an der Auffahrt Duisburg-Kaiserberg der Autobahn



ödung anderer Landstriche der Welt entspricht. Um 1880 lebte nur 1,7 Prozent der Weltbevölkerung, 1950 hingegen nicht weniger als 13,1 Prozent in Städten über 100 000 Einwohner. Im Jahre 2000 werden achtzig Prozent der Bevölkerung in großstädtischen Agglomerationen leben.

Die Urbanisierung vollzieht sich in allen Erdteilen nach dem gleichen Gesetz — im Westen wie im Osten, unter kapitalistischen Regimen genauso wie in den sozialistischen Staaten, in den alten und in den neuen, in den reichen und in den armen Ländern. An mehreren Punkten der Erde — an der Ostküste Nordamerikas, in Nordwesteuropa und in Japan — sind bereits Ansiedlungen in der Ausdehnung ganzer Provinzen entstanden, in denen Millionenbevölkerungen in völlig neuartiger Weise zusammenleben. In den Vereinigten Staaten leben 21 Prozent der Bevölkerung auf dem schmalen Streifen von Hampshire und North Virginia — einer Fläche, die knapp 1,8 Prozent der Gesamtoberfläche der Vereinigten Staaten ausmacht.

Diese „Monster-Anmassungen“ mögen für manchen etwas Erschreckendes haben. Doch John Goodman, der den nordöstlichen Küstenstreifen Amerikas in einer berühmten Studie untersucht und für diesen extremen Fall von Urbanisierung den Begriff „Megalopolis“ geschaffen hat, sieht sich genötigt festzustellen, daß die Menschen dort „the richest, best educated, best housed and best serviced group of the similar size of the world“ sind — die reichsten, besterzogensten, best untergebrachten und best versorgten in der Welt. Trotz aller bekannten Schwierigkeiten wie Luftverunreinigung und Verkehrsstauungen ist die Bevölkerung dort im Durchschnitt gesünder, ihr Güterkonsum ist höher und ihre Aufstiegs-Chancen sind größer als irgendwo sonst auf der Erde.



Der natürliche Wohnbereich der Industriegesellschaft ist nicht mehr die alte Mutter Erde, die primäre Umwelt des Menschen, sondern eine zweite künstliche Umwelt, die in diesen Überstädten Gestalt gewinnt. Es hat sich etwas durchaus einmaliges vollzogen: In der sehr kurzen Zeitspanne weniger Jahrhunderte hat die Spezies Mensch den Planeten mit einem hochartifiziiellen Kokon umspinnen, mit Kommunikationslinien, Organisationen, Maschinen, Signalen, Verkehrsmitteln, Städten. Dieses Kunstgebilde ist sein eigentlicher autonomer Daseinsraum.

Auch an der Geschichte der Architektur läßt sich eine ähnliche Entwicklung ablesen. Die

Wohnung des Menschen — durch die Jahrtausende erdgebunden — strebt von der Erde weg in die Höhe, wird immer luftiger, leichter und lichter. Von den Zyklopenmauern Mykenes zu den schwerelosen Glastürmen von Manhattan, von der Mühsal aufgetürmter Steinquader, von Steinen, Holz und Lehm zu Stahl, Glas, Aluminium und Plastik, von Wall und Graben zur thermischen und elektronischen Raumbegrenzung führt ein gerader Weg, dessen Etappen immer neue Triumphe über das Material und die Sklaverei der Schwerkraft sind. Wenn irgendwo von der Loslösung von der Erde, von zunehmender Verwissenschaftlichung und Vergeistigung die Rede sein kann, dann ist es hier der Fall. Die tektonischen Strukturen schließlich werden immer abstrakter, ihre Spannweiten immer größer und das Material pro Kubikmeter umbauten Raumes leichter und beweglicher.

Waren Türme bis ins neunzehnte Jahrhundert noch seltene Protuberanzen, die sich aus der Baumasse aufstülpten, so sieht es heute so aus, als sei der normale, systemkonforme Baukörper ein Turm. Eine Stadt von Türmen ist seit Le Corbusier selbstverständliches urbanistisches Leitbild und bestimmt mehr und mehr die Physiognomie unserer Großstädte.

Hat man sich aber eigentlich schon mal die Frage vorgelegt, wieso wir in Türmen leben sollen? Wir müssen es nicht. Es gibt keine Notwendigkeit für den Menschen, in Türmen zu hausen, genausowenig wie es einen zwingenden Grund für ihn gibt, zu fliegen. Aber offensichtlich zwingt ihn ein unwiderstehlicher Drang in die Höhe; und seitdem es technisch möglich geworden ist, ihm zu folgen, gibt es keine andere als eine technische Begrenzung für diese Höhe. Man kann sagen, die Höhe unserer Bauten ist der Wertmesser für die Höhe unserer technischen Entwicklung.

Die Bauten werden nicht nur immer höher, sondern ihre Spannweite wird immer größer. Das zeigt uns nicht nur die Entwicklungsgeschichte der Kuppeln, sondern auch die der Brücken; das natürlich verbunden mit einer Entwicklung des Baumaterials und der Baumethoden. Das Baumaterial wird leichter und mobiler, die technischen Strukturen werden lockerer und feingesponnener. Wände haben die Tendenz, immer dünner zu werden, bis es nur noch Häute sind. Dann lösen sie sich auf, erst optisch in Glas, dann de facto; die Decken flattern davon, als sei der Wind hineingefahren — denken wir an Scharuns Berliner Philharmonie. Schließlich werden die Kuppeln und Decken tatsächlich zu luftgeblähten Plastikhüllen.



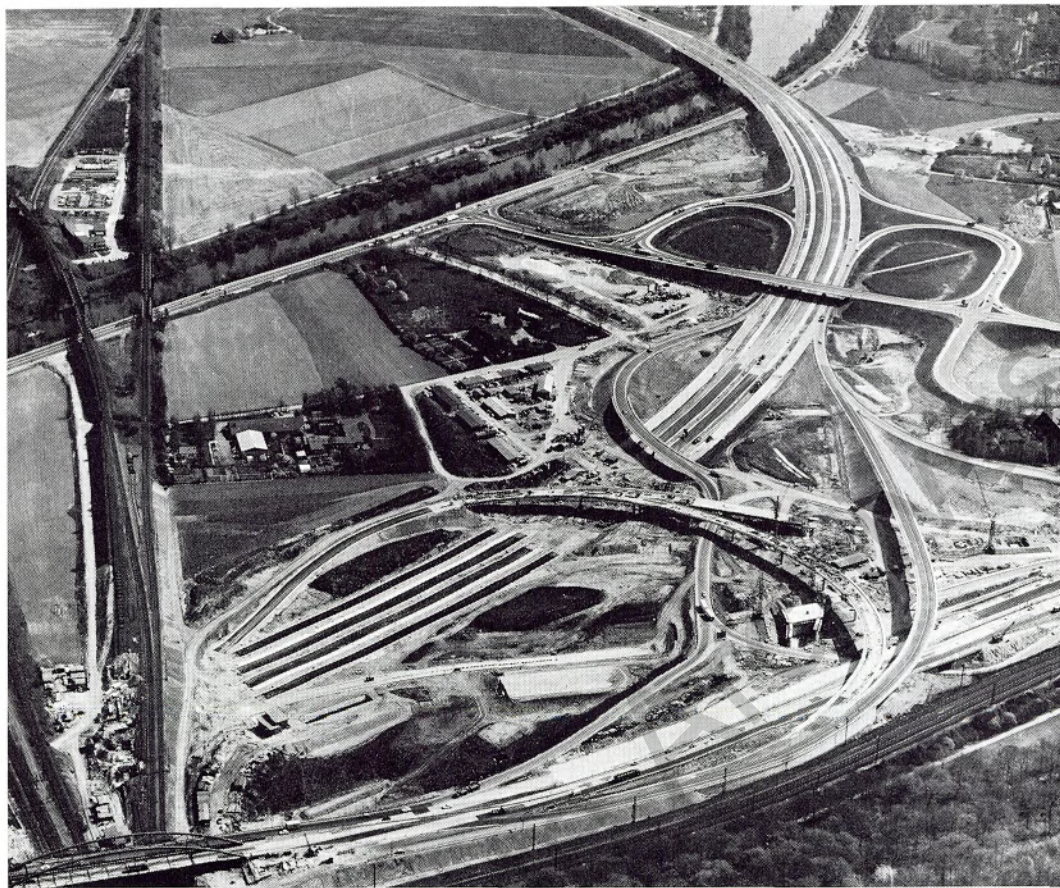
Wir müssen heute von der Unausweichlichkeit der Total-Urbanisierung ausgehen. Die Stadt verschwindet ebenso wie das Dorf; der Gegensatz von Stadt und Land gehört ins Mittelalter. An die Stelle dieses Gegensatzes tritt die Polarität von Dichte, Konzentration und Weite, von Pol und Kraftfeld, von sporadischer Intensität und planetarischer Ubiquität.

Der Mensch der Zukunft muß nicht nur, er will städtisch leben. Die alte Phrase, der Mensch sei das Maß der Städte, muß für die Stadtplaner der Industriegesellschaft umgekehrt werden: Die Stadt ist von nun an das Maß für die Menschen und für die Erde.

Es ist klar, daß dem planerisch nur in den Proportionen von Kontinenten beizukommen ist. Die neue kleinste Planungseinheit ist die Region. Für Europa hieße das, daß wir von dem Ballungsraum im Dreieck Calais—Basel—Hamburg ausgehen müssen, zu dem Südengland und Groß-Paris gehören, das bereits ein Fünftel der Oberfläche Frankreichs bedecken wird, dem andererseits in den Alpen und an der Mittelmeerküste weite Erholungsräume zugeordnet sind.

Die Stadt-Strukturen der Zukunft müssen nicht in der Horizontale, sondern in der Vertikale konzipiert werden, nicht auf dem Boden, sondern in der Luft. Es gibt zahllose Pläne phantastischer Architektur, die in die Richtung dieser dreidimensionalen Stadt weisen. Ihre Elemente und Strukturen werden immer ähnlicher, gleichen sich, werden austauschbar, sind die Versatzstücke, die Ersatzteile einer planetarischen Weltarchitektur von planetarischer Universalität — Elemente eben der großen, einzigen, den Planeten überziehenden Weltstadt.

Der individuelle Baukörper wird aufgehoben in das urbanistische Ensemble, ist nur mehr Wohn- und Produktionseinheit, in seinen Einzelteilen



genormt, vorgefabriziert, beliebig austauschbar. Die Kleinsteinheit wird zur Kapsel, zur Raumschiffkabine. Wie heute die Container, die den Güterverkehr der Handelsschifffahrt revolutionierten, werden die einzelnen Wohneinheiten in der Stadt von morgen — beliebig austauschbar und versetzbar — mit Kränen in große Stahlgerüste eingesteckt.

Teile der Stadt werden fliegen, Teile der Stadt werden wandern. Diese Loslösung der Stadt vom Boden, die Befreiung von der Erde ist auch eine Befreiung der Erde von der Stadt. Komplementär zu den Turmstädten sind weite Regionen, in denen die Natur wieder zu ihrem vollen Recht kommt und in denen der Mensch als Tourist, als Jäger, als Anachoret lebt.

Jona Fridmann stellt sich vor, daß man die urbanistischen Probleme der Gegenwart dadurch

lösen kann, daß man die Städte wie große Gitter in die Luft hängt, das heißt in zwanzig bis dreißig Meter Höhe über dem Erdboden auf Pfeilern anbringt. Innerhalb dieser Raster, die sich über Kilometer hinziehen können, den Boden aber nur quadratelementweise unter den Pfeilern berühren, sind die Bauelemente auf mehreren Etagen demontabel und beliebig kombinationsfähig.

Diese Lösung scheint mir von genialer Selbstverständlichkeit. Zu den praktischen Vorzügen gehört, daß man nicht von einer Tabula rasa ausgeht, sondern die Stadt-Strukturen von morgen über den Städten von heute ansiedelt.

Ich bin fest davon überzeugt, daß die kommenden Generationen, die Fluggefühle im LSD-Rausch suchen, begeistert in diesen Luftstädten leben werden.

Prof. Dr. H. Seidenfus (Münster):

Wie werden wir in Zukunft reisen?



Die ständig wachsende Bevölkerungszahl, die fortschreitende technische Entwicklung und die Urbanisierung sowie auf der anderen Seite die Ausweitung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den einzelnen Volkswirtschaften werden in Zukunft ohne Zweifel eine stark ansteigende Nachfrage nach Leistungen im Verkehr bewirken. Sie wird im Güterverkehr gekennzeichnet sein durch die steigende Produktion, durch einen erhöhten Bedarf nach Materialaustausch sowie durch tiefgreifende strukturelle Änderungen vor allen Dingen auf den Energiemärkten.

Daraus ergeben sich Verschiebungen in den Anteilen der verschiedenen Verkehrszweige am gesamten Verkehrsaufkommen. Das macht es erforderlich, die spezifischen Leistungsbegabungen der einzelnen Verkehrsarten neu zu überdenken und in das neue Verkehrssystem nicht Transportmethoden einzubauen, die durch die Entwicklung überholt sind.

Stärker noch als im Fernverkehr wird sich künftig die Erhöhung der Mobilität der Bevölkerung im Personen-Nahverkehr auswirken. Die Aus-

weitung der Siedlungsräume über die City in die Stadtregion hinaus, eine intensiviertere Arbeitsteilung in der Wirtschaft, Verschiebungen in der Beschäftigungsstruktur und schließlich auch der Drang zum individuellen Verkehrsmittel werden natürlich die Ballungsgebiete am stärksten belasten und hier die schwierigsten Transportprobleme stellen.

Schließlich wird unter allen Faktoren, welche die künftige Entwicklung des Verkehrs charakterisieren, wahrscheinlich der Schnelligkeit der Raumüberwindung eine ganz besondere Bedeutung zukommen. Die Nachfrage nach schnelleren Beförderungsarten steigt schon heute ständig. Und es ist abzusehen, daß dieser Trend im Hinblick auf die möglichen Gewinne nicht nur an Freizeit, sondern auch an Produktions- und Arbeitszeit und schließlich für den Transport hochwertiger Güter in Zukunft anhalten wird.

Wir wissen heute bereits — ohne daß wir genaue Grenzen anzugeben vermöchten —, daß die steigende Motorisierung uns eines Tages zu drastischen Maßnahmen im Bereich des innerstädtischen Verkehrs und des Verkehrs in



sogenannten Ballungsgebieten zwingen wird. Das hat nichts mit einer individualfeindlichen Haltung zu tun, sondern ist einfach darauf zurückzuführen, daß wir wahrscheinlich nicht bereit sein werden, unsere Städte niederzureißen, um diesen Bedürfnissen nach individueller Beförderung Rechnung zu tragen.

Wenn man dies erkannt und sich damit abgefunden hat, dann kann es nur noch darum gehen zu überlegen, welche Möglichkeiten bestehen, diesen öffentlichen Verkehr in der Nahzone, in der Stadt leistungsfähiger zu machen, seine Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Bequemlichkeit zu erhöhen.

Wir wissen, daß diesen Forderungen nur Rechnung getragen werden kann, wenn dieses öffentliche Verkehrsmittel über einen eigenen Fahrweg verfügt. U-Bahnen, S-Bahnen und in neuerer Zeit die Nahverkehrsbahnen der Deutschen Bundesbahn — etwa zwischen Düsseldorf-Garath und Essen — sind Ausdruck dieser Tatsache.



Müssen nun in Zukunft in verstärktem Maße solche eigenen Fahrwege für den öffentlichen Verkehr angelegt werden, so stellt sich sofort für den Techniker die nächste Frage, welches das zweckmäßigste System hierfür sei. Ist es

richtig, U- und S-Bahnbau voranzutreiben? Allgemeiner gesagt, ist es richtig, bei der Konstruktion der zweischienigen Standbahn zu bleiben — Stahlrad mit Spurkranz auf Stahlschienen — oder bieten sich nicht neuere, möglicherweise zweckmäßigere Systeme an?

Hierzu einige Bemerkungen — zunächst zur Alwegbahn. Warum konnte sich diese Einschienn- oder Leitschiennbahn, die nach jahrzehntelangen Geburtswehen als Flughafenzubringer in Tokio erstmals kommerziell eingesetzt wird, nicht als großstädtisches Nahverkehrsmittel durchsetzen, obwohl viele europäische Städte sich ernsthaft für sie interessiert haben?

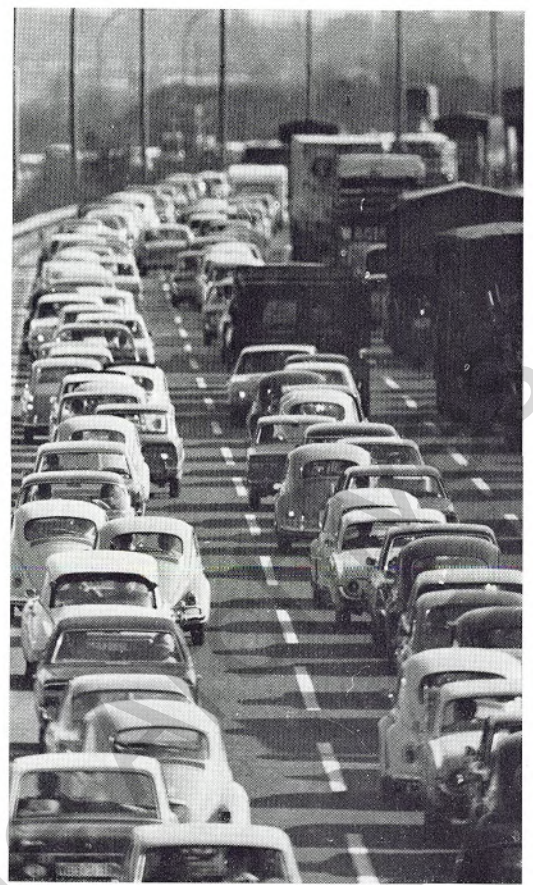
Hierfür gibt es, glaube ich, zwei Gründe: Der eine ist städtebaulicher Natur, daß man eben im Grunde nicht die Stadtstraßen überbauen möchte mit einem Leitschiensystem. Der zweite betrifft die künftige Verkehrsentwicklung als solche. Wenn man nämlich in Zukunft schon gezwungen sein wird, in die Vertikale zu gehen, so möchte man die Fläche über der Straße, den Raum über dem jetzigen Straßenniveau, dem künftigen Kraftfahrzeugverkehr als letzte Reserve vorbehalten.

Ein in diesem Zusammenhang entwickeltes Projekt ist die französische Safaige, eine, wenn man will, technische Weiterentwicklung der Wuppertaler Schwebebahn. Das Fahrzeug hängt an luftbereiften Fahrgestellen, die in einer als Hohlträger ausgebildeten Konstruktion laufen. Beide Hochbahnsysteme werden für den Stadtverkehr selbst wohl wenig Chancen haben. In jüngster Zeit hat das Prinzip der Leitschiennbahn jedoch wieder an Bedeutung gewonnen — es wurde ja schon 1929 durch Kruckenberg und Kuch entwickelt — durch eine Verbesserung etwa bei der Metro Paris, wo die Fahrzeuge Luftreifen erhalten haben, die auf Asphalt- oder Betonbahnen laufen und durch sogenannte Leitrollen geführt werden.



Daß man schließlich in den Vereinigten Staaten, etwa in Detroit, den Teletrans entwickelt hat, zeigt, daß man im Grunde immer wieder nach neuen Wegen sucht, die technische Leistungsfähigkeit des öffentlichen Nahverkehrs auf eigenen Fahrwegen zu erhöhen. Teletrans bedeutet eine radikale Abkehr von den herkömmlichen Massenverkehrsmitteln. Bei ihm laufen in Röhren Einzelfahrzeuge, die unter vollständiger Kontrolle eines Computers stehen. In jedem Fahrzeug finden vier Personen Platz. Die vom Fahrgast gewünschte Zielstation wird durch eine Lochkarte festgelegt. Die Festlegung der Fahrtroute und Steuerung der Fahrt erfolgt dann automatisch.

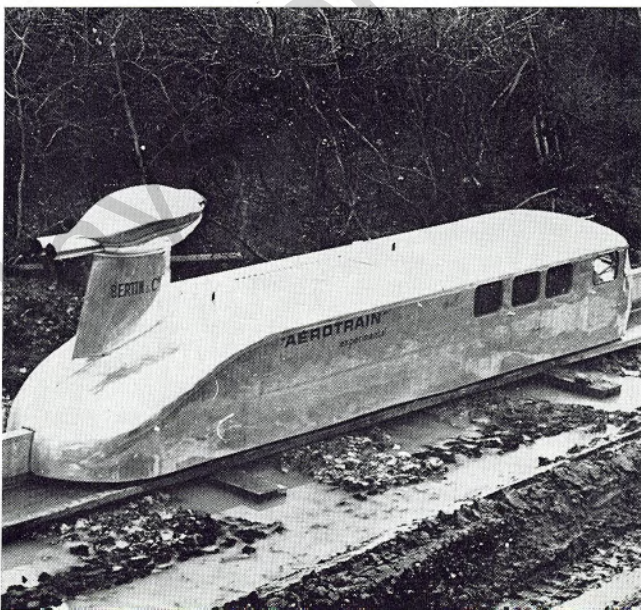
Hier experimentiert man auf einem Gebiet, das uns gewissermaßen in Jules Verne'sche Regionen zurückführt — die sich ja allesamt heute nicht mehr als Vision, sondern als Realität erwiesen haben —, daß nämlich im Grunde genommen das Massenverkehrsmittel der Zukunft die Röhre ist; denn sie belastet in keiner Weise die Erdoberfläche und kann, unter der Erde verlegt, praktisch immer den kürzesten Weg von Ort zu Ort wählen.



Wenn ich für die Entwicklung eines solchen Röhrenverkehrs in unseren entwickelten Industrieländern auch keine großen Chancen sehe, so hängt das nicht etwa mit einer mangelnden technischen Eignung zusammen, sondern ist einfach darauf zurückzuführen, daß wir heute schon ausgebildete Verkehrssysteme besitzen. Wir müßten sie zum größten Teil aufgeben, obwohl sie nicht nur technisch, sondern auch wirtschaftlich durchaus leistungsfähig sind. Diese Entscheidung wird vermutlich ein Land nicht leicht fällen, zumal es eine Arbeit für Generationen wäre, ein solches neues Verkehrssystem zu errichten.

Für mich ist dieses Teletrans-Projekt in Detroit eben so bezeichnend, weil man daraus erkennen kann, daß die amerikanischen Techniker in ihren Überlegungen sehr weit in die Zukunft greifen und hier eigentlich das ideale Transportmittel der Zukunft gefunden haben, das neben dem Luftverkehr, der ja auch wesentlich engere Grenzen hat, wahrscheinlich unsere Verkehrsnachfrage vom Jahre 2000 ab wesentlich besser befriedigen kann, als dies mit den herkömmlichen angepaßten und verbesserten Verkehrssystemen möglich sein wird.

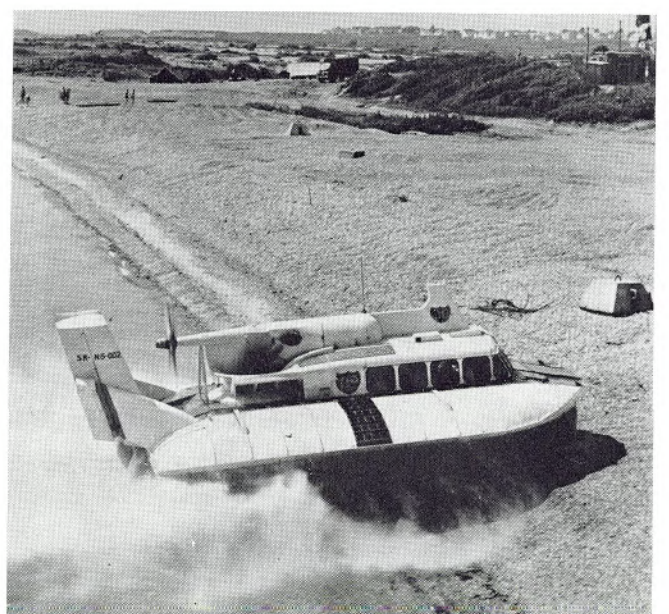
Während in den Zentren der Ballungsräume die zunehmenden Verkehrsschwierigkeiten ohne Zweifel sehr schwerwiegende Entscheidungen



ZU DEN BILDERN:

Die Eisenbahn der Zukunft gleitet auf Luftkissen, wie dieser französische Versuchszug (links) mit über 300 Stundenkilometern Geschwindigkeit — Zu Wasser gleitet man heute bereits mit dem Luftkissen-Auto (rechts) mit 120 Stundenkilometer selbst über küstennahe Gewässer

Oben: Dem Verkehrsgedrange zu Lande können Alwegbahnen, wie sie in Tokio (oben links) den Flughafen mit der Innenstadt verbindet, Abhilfe bringen





erzwingen, die durchaus die Freiheit der Wahl des Verkehrsmittels in spürbarer Weise beeinträchtigen können, liegen die Verhältnisse im Bereich des Einzugsgebiets der Zentren im Ganzen wesentlich günstiger. Von der Stadt in die Vororte läßt sich dem schnellen Verkehrsbedarf eher Rechnung tragen als in der Stadt. Und wenn heute sogenannte V-Bahnen — ich denke an München — gebaut werden, so erkennt man darin nichts anderes als den Versuch, mit Hilfe der Eisenbahntechnik diesen Stadtregionen-Verkehr zu rationalisieren.

Nun ein Blick auf die technischen Entwicklungsmöglichkeiten der Verkehrswege im kontinentalen Landverkehr. Bei ihnen sind großräumige Verkehrsprobleme zu lösen. Beim Kraftfahrzeugverkehr hat man Systeme entwickelt, die eine Entlastung der herkömmlichen Straßen durchaus zu bewirken in der Lage sind — Systeme, vorgezeichnet etwa schon durch die Auto-Reisezüge, deren man sich in mehreren Ländern Europas und Amerikas in steigendem Umfange bedient. Dazu gehört das System Auto-Schienenbahn, das — von Professor Bäseler entwickelt — sich ganz allgemein so umreißen läßt: Die Bahnen sollen vorzugsweise dazu dienen, Kraft-

fahrzeuge — und zwar nicht nur Lastkraftwagen, sondern auch Personenkraftwagen — zu befördern. Man muß allerdings wissen, daß hier ganz neue Schienensysteme vorgesehen sind, weil sich diese Auto-Schienenbahn und die mit ihr vorgesehene wesentliche Beschleunigung nicht auf dem herkömmlichen gegebenen System verwirklichen lassen.

Ein anderes System will unter Verwendung der automatischen Steuerung, also der Kybernetik, den Fahrer auf den Autobahnen selbst völlig von der Fahraufgabe entlasten, indem man bestimmte „Leiter“ in die Straßendecke verlegt und die Autos dann mit Hilfe eines entsprechenden Gegengeräts an einem Magnetband führt. Auch hier kann man vorab das Fahrziel angeben, damit der Computer steuern kann.



Die Realisierung dieser und anderer Projekte, wie etwa Luftkissen-Fahrzeuge oder Luftkissen-Bahnen, macht jedoch die Anlage ganz neuer Infrastrukturen notwendig. Es steht deshalb zu befürchten, daß diese technischen Möglichkeiten vorläufig nicht realisiert werden.

Anders ist es, wenn man sich auf die bestehenden Infrastrukturen stützen kann, wie etwa bei der Entwicklung des Aerotrain in Paris. Hier will man versuchen, auf einer einspurigen zum Teil schon gebauten Strecke zwischen Paris und Orleans mit Luftkissen-Fahrzeugen bis zum Jahre 1970 Geschwindigkeiten von 200 Kilometer und im Endziel von 400 Kilometer zu erreichen.

Daß auch die Entwicklung des Luftverkehrs beträchtliche Rückwirkungen auf die Infrastruktur haben wird, läßt sich leicht erkennen, wenn man etwa bedenkt, welche Notwendigkeiten für den Ausbau der Großflughäfen für den interkontinentalen Verkehr in Zukunft gegeben sein werden. Zwar meint man, daß für den Luftverkehr immer genug Fahrweg zur Verfügung sei. Aber das gilt schon nicht einmal mehr für den Verkehr direkt über dem Atlantik, wo die Flugzeuge in genauen Zonen, nur wenige hundert Meter voneinander eingeteilt, fliegen müssen, um Kollisionen zu vermeiden. Besonders klar ist, daß im Bereich der Flughäfen — also des Landens und Startens der Flugzeuge — die Knappheit der Luftwege sich immer mehr zeigen wird.



Ein anderes Problem betrifft die Frage, wie in Zukunft das Lärmproblem zu lösen sein wird. Wir alle wissen, daß die „Supersonics“, überhaupt die mit Überschall-Geschwindigkeit fliegenden Flugzeuge einen Überschall-Knall wie einen Lärmteppich hinter sich herschleppen. Möglicherweise wird deshalb, wenn hier keine Abhilfe geschaffen werden kann, eine räumliche Beschränkung dieses Verkehrs erfolgen müssen, indem etwa die Überfliegung von bewohntem Gebiet verboten wird.

Der Faktor Zeit spielt nicht nur im Personenverkehr eine Rolle, sondern ist auch für den Güterverkehr von immer größerer Bedeutung.



Das starke Vordringen des Lastkraftwagens ist ja nichts anderes als ein Ausdruck für die Tatsache, daß sich mit diesem Haus-Haus-Verkehr Zeitgewinne erzielen lassen, die einen unter Umständen etwas höheren Aufwand beim Transport selbst als durchaus akzeptabel erscheinen lassen.

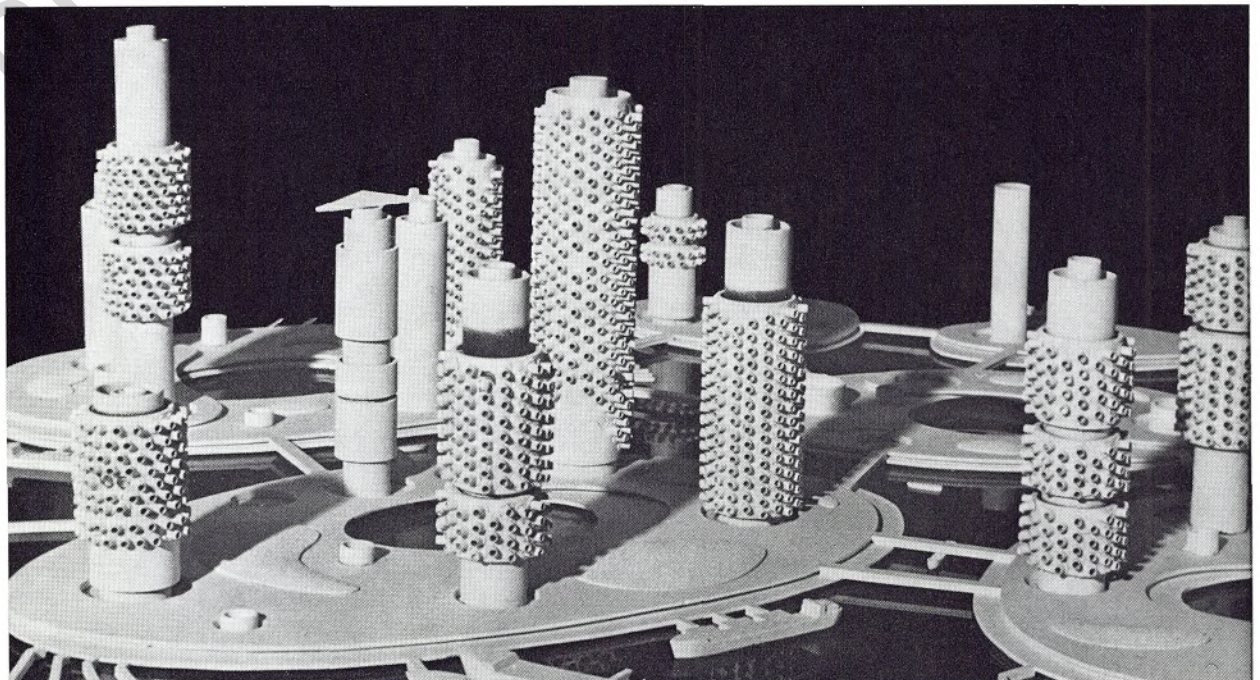
Dieser Haus-Haus-Verkehr bietet gegenüber dem heutigen Eisenbahnverkehr wesentliche Vorteile — selbst unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Deutsche Bundesbahn etwa für eilbedürftige Wagenladungen zwischen den größeren Städten der Bundesrepublik über tausend schnelle Nachtverbindungen eingerichtet hat — etwas, was die meisten ja gar nicht wissen. Gleichwohl wird es darum gehen, auch für den Güterverkehr generell Infrastrukturen bereitzustellen, die es erlauben, den Verkehr zu beschleunigen. Hier taucht das Problem des Container-Verkehrs auf — diese neuartige Gestaltung der Transportkette und neue Form des Verkehrsverbunds.

Neben Lastkraftwagen und Eisenbahn ist die Rohrleitung als neues Landverkehrsmittel in den vergangenen Jahren in einem Maße vorgedrungen, wie man es 1955, manche selbst noch

ZU UNSEREN BILDERN:

Neue Formen des Wohnens und Lebens wollen die Architekten dem Menschen der Zukunft bringen. In Japan entwickelten sie (rechts) das Projekt einer „schwimmenden Stadt“ mit 300 Meter hohen Wohntürmen aus Stahl und Stahlbeton zur Entlastung der Hauptstadt Tokio

Deutsche Architekten entwarfen ein „Häuserhaus“ (oben links) von 25 Stockwerken mit 250 Einzelhäusern zu je 120 Quadratmeter Wohnfläche und einen „Wohnturm“ (oben rechts) von hundert Meter Höhe, dessen Wohnkabinen je vier Hotelzimmer mit sechs Betten oder eine vollständige Drei-Zimmer-Wohnung aufnehmen sollen





UNSERE BILDER:

Die Flugzeuge der Zukunft werden größer und schneller. Sie sollen bis zu tausend Menschen befördern und Europa mit den USA in einem Bruchteil der heutigen Flugzeit verbinden



1958/59 nie erwartet haben. Im vergangenen Jahre wurden reichlich sechzig Millionen Tonnen Rohöl durch Pipelines transportiert. Und es besteht kein Zweifel, daß die Transporte von Rohöl und mittlerweile auch von Mineralölprodukten noch erheblich ansteigen werden.

Für die Binnenschifffahrt selbst vermag der Techniker vergleichsweise wenig Spektakuläres zu bieten, wenn es darum geht, bessere und leistungsfähigere Verkehrswege für die Zukunft zur Verfügung zu stellen. Hier ist man allemal an das Naturelement Wasser gebunden, das man freilich durch künstliche Eingriffe für die Nutzung durch die Schifffahrt selbst geeigneter machen kann. Auch die Einführung der Schubschifffahrt hat keineswegs zur Folge gehabt, daß hier irgendwelche revolutionären Änderungen im Bereich der Schifffahrt oder des Wasserstraßenbaus notwendig geworden wären.

Gewiß läßt sich die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Schiffsverkehrs auch durch Sicherheitseinrichtungen technischer Art — Sprechfunk, Fernsehtechnik, Radartechnik, Infrarottechnik usw. — erhöhen. Aber ich meine, daß diesen technischen Entwicklungen eine vergleichsweise geringe Bedeutung zukommen wird, wie eben auch jenen in der Infrastruktur der Seeschifffahrt, die ja lediglich im Bereich der Häfen und der Zufahrt zu diesen Häfen bestimmte Anpassungen fordert — Anpassungen, die man wahrscheinlich gar nicht immer durchführen wird.

Es lohnt sich nämlich ganz einfach nicht, einen Hafen für 200 000 Tonnen große Öltanker auszubauen, wenn nicht eine sehr hohe Frequenz dieser Schiffe zu erwarten ist. Dann ist es eben doch besser, wie auch die Projekte zeigen, solche Schiffe — und mögen sie gar in Zukunft 500 000 oder 1 000 000 Tonnen tragen — etwa vor der Küste Irlands in kleinere Schiffe zu leichtern.

Noch klarer sind die Entwicklungen, die sich auf dem Gebiete der Fahrzeugtechnik selbst abspielen. Die meisten Vorschläge der Fahrzeuggestaltung befassen sich mit den öffentlichen Massenverkehrsmitteln, um nicht nur ihre Mengenleistungsfähigkeit und Aufnahmefähigkeit zu erhöhen, sondern auch die Bequemlichkeit zu vergrößern. Es ist eben nicht zu begreifen, daß man heute den Autofahrer auf der Straße tadeln, wenn er nicht bereit ist, sich eines Omnibusses oder eines Straßenbahnwagens zu bedienen, einfach weil er meint, er müsse sitzend transportiert werden.

Natürlich ist es eine gesunde Einstellung, daß man im öffentlichen Verkehr ein gewisses Maß an Bequemlichkeit fordert. Wahrscheinlich hat man allzulange übersehen, daß es hier um mehr geht, als die Masse Mensch zu befördern. Es sind hier Leistungen anzubieten, die den Menschen veranlassen können, sein eigenes Fahrzeug in der Garage stehen zu lassen — zumindest im Berufsverkehr oder im Einkaufsverkehr. Die wichtigeren und interessanteren Entwick-

lungen bezüglich der Fahrzeuge vollziehen sich im kontinentalen und interkontinentalen Verkehr. Der kontinentale Verkehr fordert zum Beispiel eine Weiterentwicklung des Lastkraftwagens, der bei höheren Anforderungen möglicherweise eine leichte Gasturbine haben wird. Beim Schienenverkehr dürften bei Verhältnissen, wie sie etwa in unserem Lande vorhanden sind, in Zukunft Geschwindigkeiten bis zu 250 Kilometer je Stunde technisch durchaus realisierbar sein.

Das Kernproblem dabei scheint zu sein, ob und wann man überhaupt mit einem genügend großen Bedarf an Schnellverkehr zwischen 250 Kilometer je Stunde im Schienennetz und 800 bis 1000 Kilometer je Stunde eines Luftbus-Netzes wird rechnen können.

Die Fahrzeuge im interkontinentalen Verkehr haben im Seeverkehr die Zukunft schon ein wenig vorweggenommen, etwa durch die Entwicklung der Tragflügelschiffe mit dynamischem Auftrieb bei zunehmender Geschwindigkeit.

Auf der anderen Seite — und das scheint mir technisch eine Glanzleistung zu sein wegen der unmittelbaren Auswirkungen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit — steht die Entwicklung von Frachtschiffen, die mehreren Zwecken dienen können und nach dem Baukastensystem gebaut sind: die „Pioneer“-Bauweise (von Blohm + Voss, Hamburg) mit rechteckigem Laderaum im Querschnitt, wobei diese Laderäume für Automobile, Container, Massengüter und Massengüter Verwendung finden können.

Auf der anderen Seite stehen die Supertanker. Nach Ansicht der Erdölgesellschaften ist derzeit bei 200 000 bis 230 000 Tonnen der ökonomische Schlußpunkt zu sehen.



Die starke Zunahme des Luftverkehrs verlangt von den Konstrukteuren Flugzeuge, die immer größer und schneller werden und immer größere Reichweiten ergeben. Die Transportleistungen des Luftverkehrs sind zwar im Vergleich zu Straße, Schiene und Wasserweg — absolut gesehen — noch verhältnismäßig klein. Aber das ändert sich rasch, wenn man bedenkt, daß die Zuwachsraten bei den Fluggästen fünfzehn Prozent im Weltdurchschnitt je Jahr liegen. Es gibt Kalkulationen, die darauf hinauslaufen, daß ab 1980 der gesamte Stückgut-Güterverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Europa mit Flugzeugen durchgeführt werden kann.

Eine Langzeit-Prognose der Rand Corporation, auf die ich zum Schluß verweisen will, enthält eine ganze Reihe von interessanten Bemerkungen über den Verkehr der Zukunft.

1969 wird es danach möglich sein, große Menschenmassen und Geräte sehr schnell zu jedem beliebigen Punkt der Erde zu befördern. 1971 wird die Entwicklung neuer synthetischer Materialien für ultraleichte Konstruktionen gelingen.

1974 wird eine vollständige Luftverkehrskontrolle möglich sein; ebenso werden die Unterwasser-Fahrzeuge herkömmlicher Bauart im weltweiten Maßstabe ständig kontrolliert werden können. 1975 schließlich Langstrecken-Flugzeuge — möglicherweise schon durch Kernenergie angetrieben —, welche die regelmäßige Versorgung der Bevölkerung übernehmen, dazu ein dichtes Netz von Erdsatelliten, das in der Lage sein soll, eine langfristige Wettervorhersage für alle Gebiete der Erde zu geben.

1980 Automation des Schnellverkehrs; weiterhin Vergrößerung der Kapazität der Autobahnen um mehr als die Hälfte durch elektronische und andere Hilfsmittel, die es erlauben, die Durchschnittsgeschwindigkeit zu steigern und die Unfallquote um die Hälfte zu vermindern. Weiterhin verbesserte Fahreigenschaften und verbesserte Bremsen mit Sicherung gegen Blockieren. Schließlich in diesem Jahre 1980 gerichtete Energiestrahler — elektromagnetische Strahlung, Teilchenstrahlung, Strahlenbündelung durch Laser —, die auch generell im Verkehr zur Verfügung stehen werden.

1982 Wetterkontrolle mit Hilfe einer zuverlässigen Methode, die Niederschläge von bestimm-

ten Wolkentypen erreichbar werden läßt; wir können dann also unser Wetter allmählich selbst machen.

1985 findet die automatische Kontrolle nach kybernetischen Prinzipien bei der automatischen Steuerung von Flugzeugen, Schiffen, Eisenbahnen und Autos Eingang. Der Luftverkehr wird bis dahin auf das Drei- bis Vierfache angewachsen sein, und auch in den kleinen Maschineneinheiten wird sich eine weite Verbreitung von Kraftstoffzellen zur Speicherung der Energie durchgesetzt haben.

1990 grundsätzlich beschränkte Wetterkontrolle im Sinne einer regionalen Wetterkontrolle zu annehmbaren Kosten.

Im Jahre 2000 Entwicklung einer universellen Sprache zum Zwecke eines autom. Nachrichtenaustauschs, kommerzieller globaler, ballistischer Transport, schnellste Verfrachtungsmöglichkeiten. Die Menschheit wird bis zum Ende des Jahrhunderts mehr städtebauliche Maßnahmen und Planungen vornehmen müssen als in ihrer ganzen bisherigen Geschichte zusammengekommen, um dann um das Jahr 2002 — womit ich meinen Zeithorizont mit zwei weiteren Hinweisen verlasse — über automatisierte Autostraßen und ferngesteuerte Autopiloten zu einer nahezu absoluten Fahrsicherheit zu gelangen.

Im Jahre 2020 erwartet man die Möglichkeit der Beeinflussung des Gravitationsfeldes der Erde und der Himmelskörper, die eine entscheidende Auswirkung auf den Flug- und Raumverkehr haben wird, und schließlich im Jahre 2023 die Kontrolle der Schwerkraft durch Modifikation des Schwerfeldes.



Im Zuge dieser technischen Entwicklungsmöglichkeiten müssen wir aber nach neuen Formen für die Organisation und Planung dieses Verkehrs suchen. Es wird hier ohne Zweifel verstärkt ein Prozeß der Konzentration und der Kooperation der Verkehrsunternehmen und der Verkehrszweige eintreten müssen, wenn der Verkehr selbst sich dieser technischen Mittel bedienen will.

Anders als heute, so meine ich, wird in Zukunft auch die Planung der Investitionen an Verkehrsmitteln in Abstimmung mit den Planungsträgern der Verkehrs-Infrastruktur erfolgen müssen; denn es könnte durchaus sein, daß sonst Schiffe gebaut werden, die nachher nicht ihre Häfen finden, oder von privaten Gesellschaften Flugzeuge, die nicht landen können. An diesen Beispielen mag man erkennen, daß hier eine Kooperation auf einer ganz anderen Ebene nötig sein wird, nämlich der Planung von Fahrweg und Fahrzeug zugleich.

DIE ABSCHLIESSENDEN VORTRÄGE

von Prof. Illies (Hannover) und Prof. Eberan-Eberhorst veröffentlicht die Werkzeitung auszugsweise in ihrer September-Ausgabe

ATH-Sportfischer werfen ihre Köder im Rhein aus

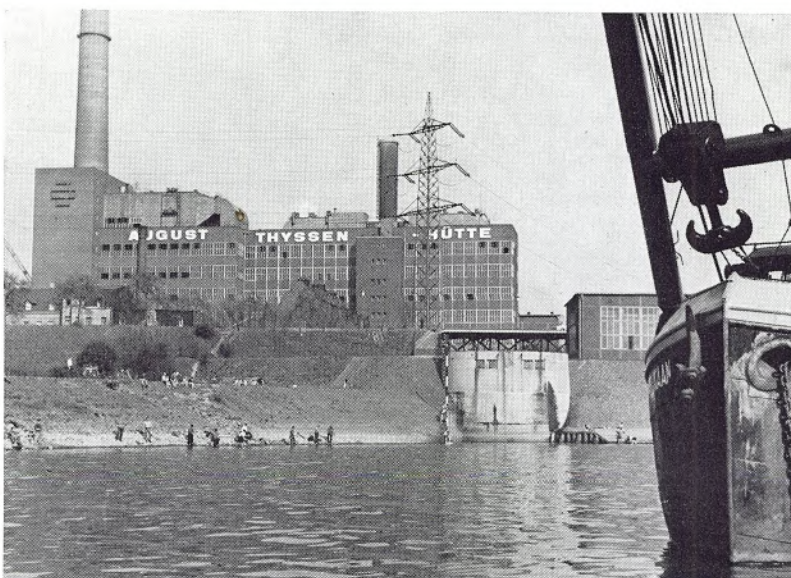
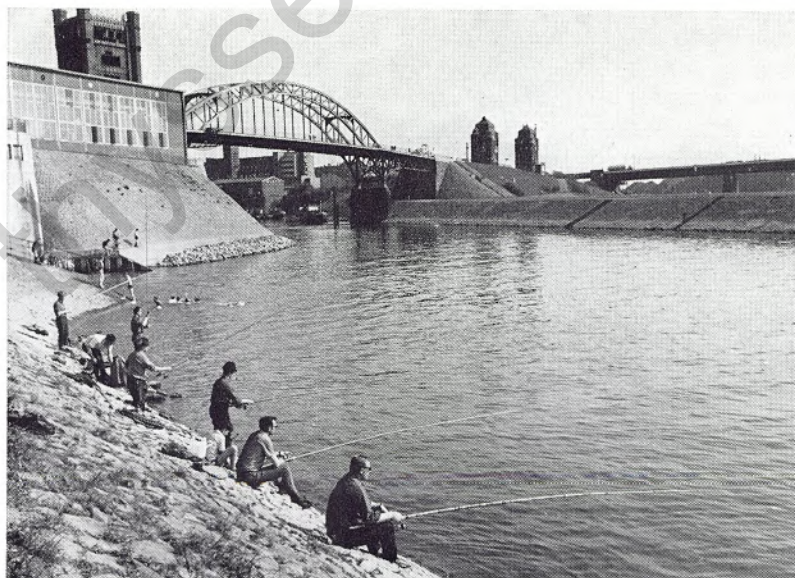
Ein Hobby, das die Freizeit sinnvoll ausfüllt

Der kräftige, untersetzt gebaute Mann zieht seine Angel aus dem Rhein und sagt in unverfälschtem Ruhrgebiets-Dialekt: „Faflixt, gezz fangen se an zu beißen, und ich muß nach Schicht!“ Gemächlich an seiner Pfeife ziehend, begutachtet er noch einmal seinen Fang. Er ist einer der 57 Mitglieder des Angelsportvereins „Beeck-Beeckerwerth e. V.“, der sich vor zwei Jahren dem Sportfischen verschrieben hat und zu mindestens 80 Prozent aus Belegschaftsmitgliedern der Ruhrorter und Hamborner Werke der ATH besteht.

Ein Sport, der bis vor gar nicht allzu langer Zeit nur einer besonders privilegierten Schicht vorbehalten schien, setzt sich immer stärker durch: das Sportfischen. Das gilt nicht nur für uns in der Bundesrepublik, diese Entwicklung ist im gesamten Europa festzustellen. Vielleicht liegt die Begründung darin, daß die vermehrte Freizeit mit dazu beigetragen hat, daß viele hart arbeitende Menschen den Hang zur Natur wiederentdeckt haben und sich nun ein dementsprechendes Hobby aussuchten. Diese Entwicklung wurde auch von einigen Sportfischern der ATH erkannt, und sie schlossen sich im Mai 1967 zum Angelsportverein „Beeck-Beeckerwerth e. V.“ zusammen. Den Vorsitz hat unser Belegschaftsmitglied H. Bruckuf vom Ruhrorter Hochofenbetrieb übernommen, sein Stellvertreter ist Eduard Kersten, Geschäftsführer Horst Orth. Die steigende Mitgliederzahl zeigt, wie naturverbunden auch unsere Belegschaftsmitglieder sind. Kehren wir zurück zum Rhein, wo eine Reihe von Vereinsmitgliedern — in gehörigem Ab-

stand selbstverständlich — mit nahezu unerschütterlicher Ruhe die Angelrute über das trübe Wasser halten. Man kann sich nur darüber wundern, mit welcher liebevoller Sorgfalt die schwierigen Hände des Hochöfners oder Hüttenarbeiters, die sonst an kräftiges Zupacken gewöhnt sind, zärtlich das Angelgeschirr auspacken, um still und ausdauernd einen Aal oder Breden anzuködern. Im Hintergrund liegt das Werk Ruhrort der ATH, direkt in ihrem Rücken haben sie das Hochdruckkraftwerk „Hermann Wenzel“. Hier ist eigentlich noch das, was man sonst gemeinhin etwas abwertend „dickstes Ruhrgebiet“

nennt. Aber in diesem Augenblick stören sich die Männer nicht daran, sie haben keinen Blick dafür. Sie beobachten mit Sachkenntnis den Schwimmer der Angel. Wenn man sie geschickt fotografieren würde mit einem kleinen, eng begrenzten Ausschnitt, könnte man meinen, sie säßen an den besten Fischgewässern Schwedens. Und jedesmal, wenn es am Schwimmer zuckt, steigen sicherlich in den Gedanken der Fischer Träume von schweren Karpfen hoch, auch wenn hinterher nur ein Rotaugen in der Luft zappelt. Wichtig für den Sportangler ist die richtige Handhabung der Angelgeräte sowie die entsprechende Sachkenntnis über Fischarten und ihre Lebensgewohnheiten. Aus diesem Grund wurden auch vom Vorstand des Vereins Lehrgänge eingerichtet, in denen der Anfänger alles das mitbekommt, was er zu wissen nötig hat. Dieses Wissen braucht er nicht nur hier am Eisenbahnbassin zu Füßen unseres Kraftwerks oder an den Ufern des Rheins und der Ruhr. (Allen Unkenrufen zum Trotz — es gibt auch in diesen beiden Gewässern trotz aller Verschmutzung noch Fische.) Diese Kenntnis wird er auch verwerten können, wenn er in Urlaub fährt und an seinem Erholungsort auf sein lieb gewordenen Hobby nicht verzichten will. Die Lehrgänge enden mit einer Sportfischerprüfung, die jeder abgelegt haben sollte. Sie ist für die Petrijünger etwa das, was für den Waidmann die Jägerprüfung ist. Inzwischen ist es in vielen Teilen der Bundesrepublik bereits so, daß ein Sportfischer ohne Nachweis der Prüfung keinen Erlaubnisschein zum Fischfang erhält. Das gilt hauptsächlich für den süddeutschen Bereich. Jeder Sportfischer sollte es sich daher überlegen, ob er vor Urlaubsantritt nicht doch besser noch die Sportfischerprüfung ablegt. Mit Sicherheit ist er dann vor unangenehmen Überraschungen am Erholungsort gefeit. R. D.

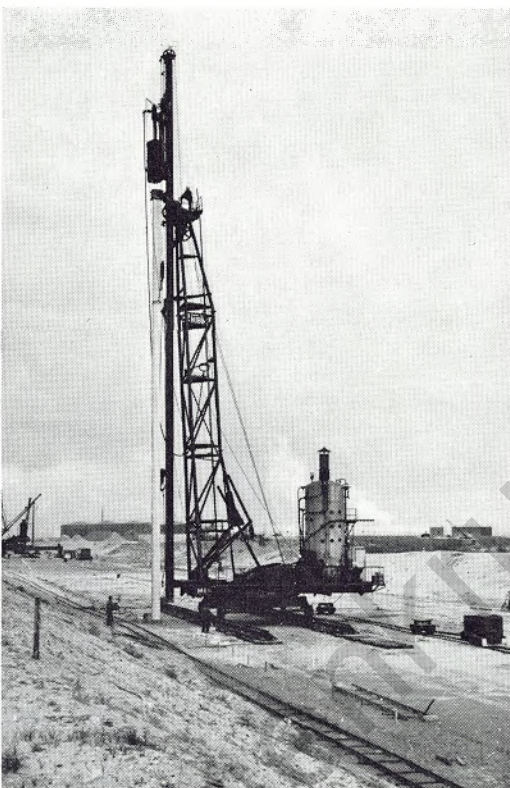




Hafenkais in Europoort entstehen auf dem Trockenen

Bauarbeiten für die Erz-Umschlaganlage
in Rotterdam machen gute Fortschritte

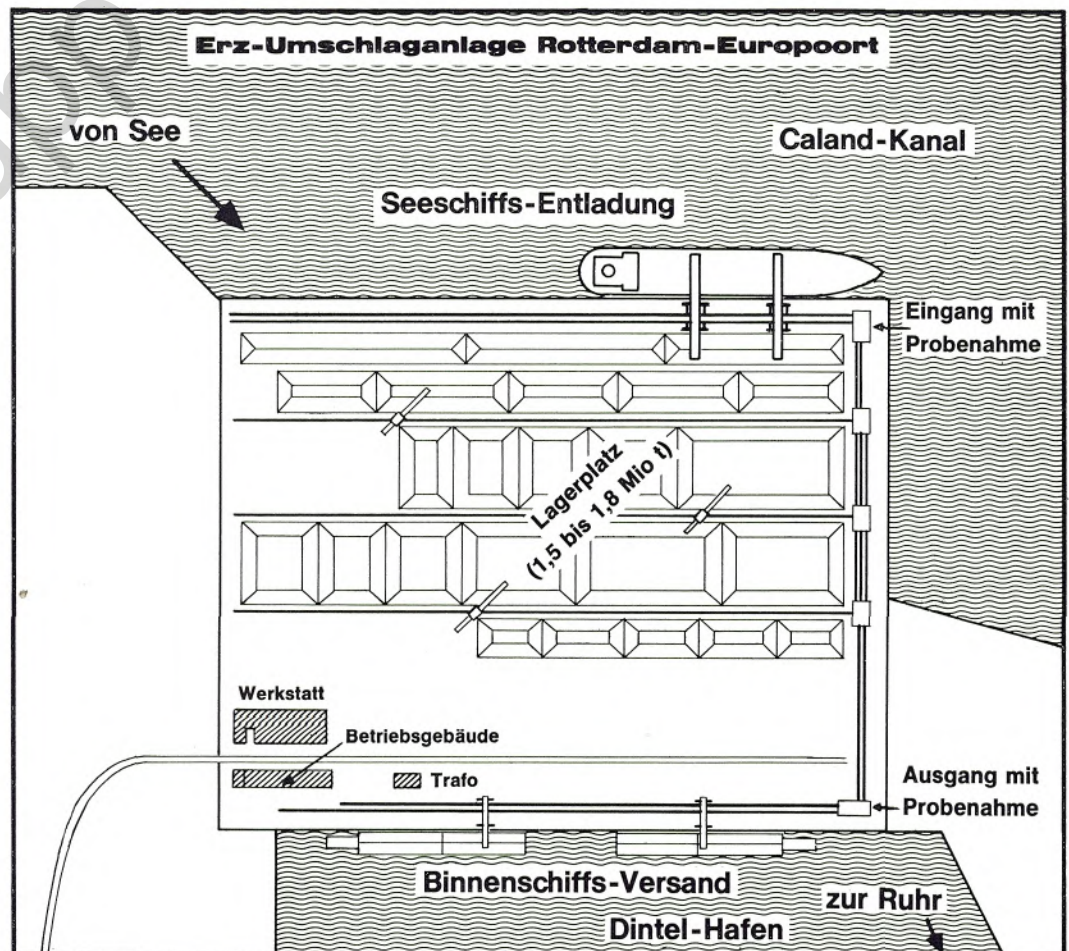
In Rotterdam-Europoort sind die Bauarbeiten an der Erz-Umschlaganlage, die hier — wie die Werkzeitung im Januar-Heft berichtete — gemeinsam von der Thyssen-Gruppe, Mannesmann und Krupp unweit Hoek van Holland seit verganginem Herbst errichtet wird, in vollem Gange. Professor Dr. Cordes hat kürzlich zusammen mit Mitgliedern des Verwaltungsrats unserer schweizerischen Tochtergesellschaft Thyssen Holding und Finanzierungs AG die Baustelle besichtigt, zugleich mit Professoren und Studenten der Techn. Universität Berlin.



Aufgabe dieser Umschlaganlage für Erze aus Übersee an der Rhein-Mündung ist es, mit modernen technischen Einrichtungen dazu beizutragen, den Weg des Erzes von der Grube zu den Hüttenwerken rationeller zu gestalten. Die Umschlaganlage entsteht im Rotterdamer Hafen-gebiet zwischen Caland-Kanal und Dintel-Hafen unweit der Mündung des Neuen Wasserweges in die Nordsee. Die Seeschiffe können von See aus direkt am Entladekai anlegen, die Schubschiffe fahren zur Beladung an den Binnenkai im Dintel-Hafen.

Die Seeschiffs-Entlader werden mit einer Tragkraft von fünfzig Tonnen zu den größten ge-

hören, die zur Zeit in den Häfen der Welt im Einsatz sind. Die vorgesehene Leistung von mehr als 40 000 Tonnen je Stunde für beide Geräte wird die Liegezeiten der Erzfrachter weiter erheblich verkürzen. Durch getrennte Anordnung der Seeschiffs-Entladung am Caland-Kanal und der Binnenschiffs-Beladung im Dintel-Hafen kann die Leistungsfähigkeit der technischen Anlagen voll ausgenutzt werden. Nach Fertigstellung der Erz-Umschlaganlage geht nur noch ein geringer Teil der ankommenden Erze vom Seeschiff über die 1,40 Meter breiten Bänder der Bandanlage unmittelbar in die Schubboote. Der größte Teil jedoch wird,

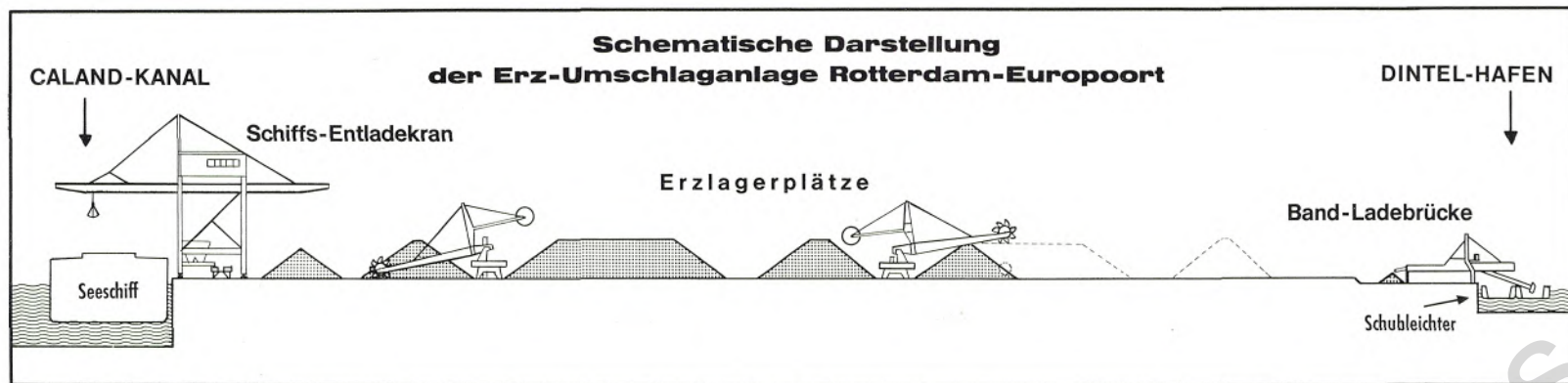


ZU DEN BILDERN:

Linke Seite oben: An der Baugrube für den Seekai am Caland-Kanal herrscht rege Tätigkeit — Mitte links: Stützpfeile werden am Binnenkai für die Gründung der Kaimauer gerammt; im Hintergrund Anlagen einer benachbarten Erdöl-Raffinerie — Unten: Die Zeichnung gibt einen Überblick über den Lagerplatz zwischen dem Caland-Kanal und dem Neuen Wasserweg (oben) mit der Zufahrt für Erzschniffe von See und dem Dintel-Hafen (unten), an dessen Kai die Schubboote das Erz zum Transport an die Ruhr aufnehmen

Rechte Seite:

Oben: Querschnitt durch die Erz-Umschlaganlage mit ihren verschiedenen technischen Anlagen — Das Bild darunter zeigt Prof. Dr. Cordes und Direktor Dr. Deppe mit den Besuchern; zweiter von rechts Direktor Gnehm — Mitte: Prof. Dr. Cordes im Kreis von Studenten der Technischen Universität Berlin bei der Durchsicht von Planungsunterlagen von Europoort mit Direktor Zepier von der Ertsoverslagbedrijf Europoort C. V. — Unten: Die Besucher bei der Besichtigung in Europoort; auf dem linken Bild Generaldirektor Bandler (im Vordergrund) mit Prof. Dr. von Szanthe im Gespräch mit einem Studenten — Mitte links: Rammen einer Spundwand am Binnenkai



nach Sorten getrennt, auf dem Lagerplatz eingelagert — er hat ein Fassungsvermögen von rund 1,7 Millionen Tonnen — und von den Hüttenwerken entsprechend ihrem Bedarf in Europoort abgerufen und zum Versand gebracht. Dadurch werden die Werke in die Lage versetzt, mit geringeren eigenen Lagerbeständen auszukommen.

Der Lagerplatz in Europoort wird mit reversierbaren Bandanlagen und mit kombinierten Absetz- und Schaufelrad-Geräten ausgerüstet. Mit einer Leistung von je viertausend Tonnen pro Stunde und einem Eigengewicht von je rund fünfhundert Tonnen werden diese Aggregate auch für den Rotterdamer Hafen eine beachtliche Größe haben.



Allerdings ist bisher von diesen Maschinen in Europoort noch nichts zu sehen. Es gehört für den Besucher der Baustelle einige Phantasie dazu sich vorzustellen, daß diese Maschinen-Ungetüme hier einmal jährlich mehr als elf Millionen Tonnen Eisenerz umschlagen werden. Zur

Zeit gibt es in Europoort „nur“ die Baugruben für die Kais der Umschlaganlage, die jedoch bereits einen Eindruck von der Größe der späteren Anlage vermitteln, sowie auf dem Neuen Wasserweg in unmittelbarer Nähe der ewige Strom der Seeschiffe aller Größen, besonders von Tankern, auf der Fahrt zu und von den Hafenbecken Rotterdams.

Interessant ist, daß die Kaibauten in „offener Baugrube“, das heißt auf dem Trockenen, ausgeführt werden. Hierzu werden terrassenförmig angelegte, etwa 25 Meter tiefe Baugruben ausgehoben, in deren Innern der Grundwasserspiegel durch ein umfangreiches Rohrleitungs- und Pumpensystem abgesenkt wird. Das anfallende Wasser pumpt man ins offene Meer.

Nach Fertigstellung dieser Baugruben werden die Spundwände aus Stahl und die Betonpfähle, die später die Begrenzung gegen das Wasser bilden, für die Gründung der Kaimauern und der Gerätefahrbahn eingerammt und die eigentliche Kaimauer dann betoniert. Die vor dieser Mauer verbliebenen Sandmassen werden zur Seeseite hin auf eine Tiefe von zunächst 16 Meter und später auf 18,65 Meter ausgebaggert. Auch am Kai auf der Binnenwasserseite wird sinngemäß verfahren.

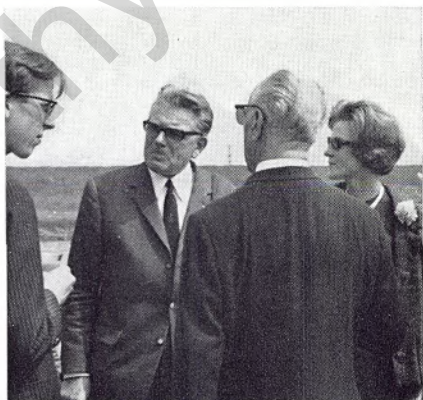
Daß bis zur Fertigstellung der Anlage mit einer Bauzeit von noch fast zwei Jahren gerechnet wird, gibt einen Eindruck vom Umfang der Arbeiten, die hier insgesamt durchzuführen sind. Von den Erdarbeiten in Europoort, den vorgesehen betrieblichen Einrichtungen der Erz-Umschlaganlage und von den gesamten hafentechnischen Projektierungen in Rotterdam er-

hielten Prof. Dr. Cordes und die Generaldirektoren der schweizerischen Großbanken, Baudelot und Saager, als Mitglieder des Verwaltungsrates unserer schweizerischen Tochtergesellschaft sowie deren Direktor Gnehm bei ihrem Besuch in Europoort einen umfassenden Eindruck.

Die Besichtigung war Abschluß eines zweitägigen Besuches, den der Verwaltungsrat vor kurz-



zem im Ruhrgebiet und in den Niederlanden machte. Am ersten Tage hatten die Mitglieder des Verwaltungsrates, denen sich der Aufsichtsrat der Veerhaven N.V., Rotterdam, als Gast angeschlossen hatte, zunächst auf einer Bootsfahrt die Industriekulisse Duisburgs kennenge-



lernt. Mit dem Bereisungsboot unserer Tochtergesellschaft Hacger & Schmidt GmbH. ging es von deren Verwaltungsgebäude im Ruhrorter Kaiserhafen auf dem Rheinstrom entlang dem Werk Ruhrort mit unserem Kraftwerk „Hermann Wenzel“ und an der eindrucksvollen Kulisse des Werkes Beckerwerth vorbei zum Hafen Schwelgern. Auf dem Liegeplatz Orsoy stieg man um elf Uhr auf die Schubeinheit „Ajax“ über, die mit vier Leichtern — von denen zwei Exportkohle geladen hatten — nach Holland fuhr. Während der Fahrt fand eine Sitzung des Verwaltungsrates statt, an die sich ein Mittagessen mit Labskaus anschloß — ein vor allem für die Schweizer Gäste neuer und mit Beifall aufgenommener Genuß. Gegen fünfzehn Uhr wurde in Lobith die holländische Grenze erreicht. Hier gingen die Gäste von Bord und setzten die Fahrt nach Rotterdam in Autos fort.

Am nächsten Tag erfolgte dann die Besichtigung in Europoort, an der sich auch eine Gruppe von Assistenten und Studenten der Technischen Universität Berlin in Begleitung der Professoren Hartmann, Hofmann und von Szantho beteiligte. Sie hatte eine Exkursion ins Ruhrgebiet gemacht und diesen Besuch auf Einladung von Prof. Dr. Cordes nach Holland ausgedehnt. Auf einer eindrucksvollen Bootsfahrt von der Stadtmitte Rotterdam über die Maas und den Neuen Wasserweg zum Europoort-Gebiet konnte den Gästen eine Einführung in die technische Auslegung der Erz-Umschlaganlage und ihre Leistungsfähigkeit sowie ein Eindruck von Rotterdam als Hafenstadt gegeben werden.

Neuer Vorstand des Hamborner Chors

Der Männergesangsverein August Thyssen-Hütte Hamborn hat nach dem Ableben seines langjährigen ersten Vorsitzenden Franz Schmitt in einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 18. Juni einen neuen Vorstand gewählt. Er setzt sich nunmehr wie folgt zusammen:

Erster Vorsitzender, Ernst Rolles, Zweiter Vorsitzender Gerhard Biefang, Geschäftsführer Hans-Helmut Stalberg, Schriftführer Heinz Dolata, Erster Kassierer Ernst Hasler, Zweiter Kassierer Bernhard Verheyden.

Stärkere Mitarbeit Hamburgs bei Ruhr-Festspielen 1969

Die Ruhr-Festspiele 1969, die vom 6. Mai bis 29. Juni dauern, werden unter stärkerer Mitarbeit des Deutschen Schauspielhauses Hamburg stattfinden. Egon Monk, der neue Intendant des Hamburger Schauspiels, wird vom 17. bis 22. Mai 1969 in Recklinghausen seine Inszenierung der „Landshuter Erzählungen“ von Martin Sperr zeigen. Zur gleichen Zeit soll das Ensemble der Ruhr-Festspiele mit seiner Festspiel-Inszenierung von „Leonce und Lena“ und „Woyzeck“ von Georg Büchner im Hamburger Schauspielhaus gastieren.

Der Aufsichtsrat der Ruhr-Festspiele, der die Initiative der Freien und Hansestadt Hamburg zu dieser engeren Zusammenarbeit begrüßte, stimmte ferner dem Vorschlag zu, 1969 als zweite Eigeninszenierung Bertolt Brechts „Der gute Mann von Sezuan“ zu bringen. Das Programm wird ergänzt durch den Beitrag einer Berliner Schauspielbühne. Das 18. Europäische Gespräch findet vom 29. bis 30. Mai, die „Woche der Wissenschaft“ vom 9. bis 13. Juni 1969 statt.

Die Ruhr-Festspiele 1968 hatten 106 000 Besucher zu verzeichnen, darunter 20 000 Teilnehmer des „jungen forum“. Die Kunstaussstellung wurde von 22 500 Personen besucht, an den wissenschaftlichen Veranstaltungen, Gesprächen und Diskussionen nahmen 4200 Interessenten teil. Studiengruppen kamen 1968 aus Belgien, Dänemark, Frankreich, Holland, Jugoslawien, Österreich, der Tschechoslowakei und Ungarn.

UNSER BILD

zeigt eine Szene aus Shakespeares „Troilus und Cressida“, das in der Bearbeitung und Inszenierung von Heinrich Koch eine der Höhepunkte der diesjährigen Festspiele war. Auf dem Bild (von links) Christine Wodetzky als Cressida, Hans Hessling als Pandarus und Karl Heinz Peters als Alexander

Sie werden Kaufleute, Bürogehilfinnen und mathem.-techn. Assistenten

Umfassende Lehrlingsausbildung bei der ATH

In neunzig Abteilungen der ATH werden gegenwärtig 360 kaufmännische Lehrlinge und Anlernlinge ausgebildet. Diese Zahl unterstreicht die große Bedeutung, die unser Unternehmen der Heranbildung eines qualifizierten kaufmännischen Nachwuchses beimißt.

Eine wichtige Aufgabe bei der Ausbildung der Lehrlinge kommt den Lehrlingsbetreuern zu, die der Leiter des Kaufmännischen Ausbildungswesens, Hbv. Jacobs, zum dritten Male zu einer Aussprache versammelte, um mit ihnen Ausbildungsfragen zu diskutieren und ihnen durch Kurzreferate Hilfen bei ihrer Betreuungsarbeit zu geben.

Die ATH bildet gegenwärtig in einer dreijährigen Ausbildungszeit Industriekaufleute aus, für die sie Jungen mit Mittlerer Reife einstellt sowie qualifizierte Volksschüler, die jedoch zuvor ein Jahr als Büroboten eingesetzt werden.

Bei entsprechender Vorbildung und überdurchschnittlichen Leistungen an den Lehrstellen sowie in der Werks- und Berufsschule kann die Ausbildung für die erste Gruppe um ein halbes Jahr verkürzt werden, sofern die Zwischenprüfung der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie am Ende des zweiten Lehrjahres eine bestimmte Punktzahl erreicht. Diese Lehrlinge müssen in einer Vorprüfung der Industrie- und Handelskammer die Note „Gut“ erreichen, bevor sie zur endgültigen Lehrabschlußprüfung zugelassen werden. Von den augenblicklich 38 kaufmännischen Lehrlingen des dritten Lehrjahres konnte die ATH sieben zu dieser Kammerprüfung vorzeitig melden.

Mädchen werden in einer zweijährigen Lehrzeit zu Bürogehilfinnen ausgebildet, sofern sie eine entsprechende Schulbildung besitzen. Bei der Ausbildung von Volksschülerinnen zu Stenokontoristinnen gibt die ATH durch eine ganzjährige zusätzliche Ausbildung in der Werkschule den Mädchen eine umfassende Grundlage für ihren späteren Berufseinsatz. In dieser einjährigen Praktikantenzeit werden sie behutsam in die Arbeitswelt eingeführt und im letzten Vierteljahr bereits in der Abteilung eingesetzt, die sie während ihrer eigentlichen Lehrzeit als erste für ein Vierteljahr durchlaufen.

Schließlich bildet die ATH Volksschülerinnen in einer einjährigen Ausbildungszeit zu Mitarbeiterinnen für die Datenverarbeitung aus. In diesem Jahr absolviert der dritte Kurs diese Schulung. Gerade hierbei kann die Hütte auf einen guten Erfolg hinweisen. Von der ersten Gruppe ist keine Mitarbeiterin mehr als Locherin beschäftigt, sondern sie werden bereits als Prüferinnen oder Zeichnerinnen bzw. im Büro oder Maschinensaal eingesetzt. Die Ausbildung bei der ATH erfolgt nämlich nicht für die „Schmalspur-Tätigkeit“ einer Locherin, sondern sie ist so umfassend, daß die Mitarbeiterinnen auch zu diesen qualifizierteren Aufgaben herangezogen werden können.

Seit zwei Jahren bemüht sich die ATH gemeinsam mit Mannesmann um die Ausbildung von mathematisch-technischen Assistenten. Hierfür ist das Wissen eines Abiturienten Voraussetzung. Die Ausbildung selbst erstreckt sich über zweieinhalb Jahre und wird vom Kaufmännischen Ausbildungswesen in Zusammenarbeit mit der Mathematisch-Technischen Abteilung durchgeführt. Im ersten Jahr erfolgt eine umfassende theoretische Ausbildung durch qualifizierte Lehrkräfte, insbesondere Diplom-Mathematiker und Mitarbeiter der Datenverarbeitung, und zwar in einem Unterrichtsraum, der sich gegenwärtig im Gebäude der Industrie- und Handelskammer in Duisburg befindet. Ab August beteiligen sich an der Ausbildung mathematisch-technischer Assistenten auch die Deutschen Edelstahlwerke Krefeld und das Hüttenwerk Oberhausen.

Im Anschluß an diesen Überblick sprachen Diplom-Kaufmann Müller über Ziele und Methoden der beruflichen Ausbildung sowie die Aufgaben der Lehrlingsbetreuer und Diplom-Handelslehrer Schauderna über Fragen der Beurteilung der Lehrlingsleistungen in den einzelnen Abteilungen.

Neue Jugendvertretung im Werk Ruhrort

Das Werk Ruhrort hat eine neue Jugendvertretung erhalten. Die Neuwahl wurde nach Ausscheiden von zwei Mitgliedern notwendig; sie fand im Anschluß an Jugendversammlungen am 11. und 12. Juni statt. Von den 314 wahlberechtigten Jugendlichen nahmen 223 (rund 71 Prozent) an der Wahl teil, drei Stimmen waren ungültig. Die konstituierende Sitzung am 26. Juni ergab folgende Zusammensetzung: Erster Vorsitzender Manfred Ruter, zweiter Vorsitzender Wilhelm Eimers, Schriftführerin Angela Hauke, Geschäftsführer Klaus Bauer, Gerätewart Hartmut Henschke.

In den vorhergegangenen Jugendversammlungen hatte sich die bisherige Jugendvertretung verabschiedet. Nach einem Überblick über die zu diesem Zeitpunkt noch bevorstehenden Sommerlager referierte der Vorsitzende der Duisburger DGB-Ortsverwaltung, Günther Schluckebier, über das Thema „Was ist mit unserer Jugend los?“ Ausgehend von der Unruhe in der Jugend, die man nicht nur in der Bundesrepublik beobachten könne, kam der Referent zu dem Schluß, daß es sich hierbei um ein allmähliches Erwachen der politischen Bildung handele. Schluckebier sagte, daß eine solche Unruhe heilsam sein könne, sprach sich aber ausdrücklich gegen jede Gewalt aus.



Neue Wohnungen für 433 Familien

Sanierungsprogramm für Ruhrorter Altwohnungen läuft seit drei Jahren

Seit einem halben Jahrhundert wohnen sie hier; hier in Meiderich wurden sie geboren, hier wuchsen sie auf und gingen zur Schule, von hier aus nahmen sie den täglichen Weg zur Arbeit im Werk Ruhrort: alte Belegschaftsmitglieder, die sich noch erinnern können, wie das Werk in den 30er Jahren stillgelegt wurde, die die schweren Kriegsjahre im Unternehmen miterlebten und schließlich tatkräftig am Wiederaufbau mitwirkten.

Fast ein ganzes Menschenleben lang wohnen diese Familien hier und nun sollen sie ihre Wohnungen verlassen. Unsere Abteilung Wohnungswesen bietet ihnen Neubauwohnungen in guter Lage an. Und doch greifen nicht alle von ihnen begeistert zu.

Erinnern wir uns noch einmal, wie es nach dem Krieg war: Der größte Teil der werkseigenen und werksverbundenen Häuser war stark zerstört und konnte zunächst nur notdürftig wieder in einen wohnlichen Zustand gebracht werden. Ein Neubauprogramm lief nur zögernd an. Wohnungen waren damals knapper als Geld.

Das hat sich inzwischen geändert. Nicht nur Wohnungen wurden gebaut, sondern es entstanden gewissermaßen gänzlich neue Stadtteile. Als Beispiele seien hier genannt: Homberg-Hochheide, Moers-Asberg, Walsum-Vierlinden, Hamborn-Eickelkamp, Dinslaken-Paßfeldshof, Voerde-Bahnhofstraße. Moderne Siedlungen sind es, luftig und aufgelockert gebaut, in Grün eingebettet, in gesunder Wohnlage. Die Wohnungen selbst sind mit einem zeitgemäßen Komfort ausgestattet. In ihnen kann man sich wirklich wohlfühlen.

Zwar ist die Liste der Wohnungssuchenden in Ruhrort immer noch lang, aber es ist doch heute viel leichter und vor allem schneller möglich, eine neue Wohnung zu erhalten. Ein großzügiges, auf längere Zeit ausgerichtetes Neubauprogramm bringt stete Entlastung. Dieses Ziel vor Augen konnte die Abteilung Wohnungswesen darangehen, einen Sanierungsplan für Alt- und Altestbauten aufzustellen. Er lief im Geschäftsjahr 1965/66 an.

Die Häuser, die unter dieses Sanierungsprogramm fallen, stehen nahezu ausnahmslos in unmittelbarer Werksnähe. Das ist verständlich; denn damals, als sie gebaut wurden, wollte und sollte die Belegschaft möglichst in der Nähe des Arbeitsplatzes wohnen. Inzwischen haben sich die Ansichten über richtiges Wohnen erheblich geändert. Werksnähe gilt heute nicht mehr unbedingt als ein Vorzug.

Es gibt eine Reihe von Gründen, gerade die Häuser an der Peripherie des Werkes abzureißen. Zum Teil wird nämlich das freiwerdende Gelände für notwendig werdende Werkserweiterungen benötigt. Das trifft in Meiderich zum Beispiel für das Gebiet an der Sauerstoff-Anlage zu und an der Kronprinzenstraße, wo die neue Strangguß-Anlage entsteht. An der südlichen Seite der Mühlenfelder Straße sind die durch Abbruch entstandenen Freiflächen schon vor längerer Zeit zu Parkplätzen für die Belegschaft umgewandelt worden. Ähnlich wird es werden mit dem Bereich der Thielen- und Eisenstraße in

ZU DEN BILDERN:

Oben: An der Helmholtzstraße entsteht der Erweiterungsbau der Ruhrorter Sauerstoff-Anlage. Bis vor kurzem befanden sich hier noch sechs Häuser, in denen über dreißig Familien sehr beengt wohnen mußten.

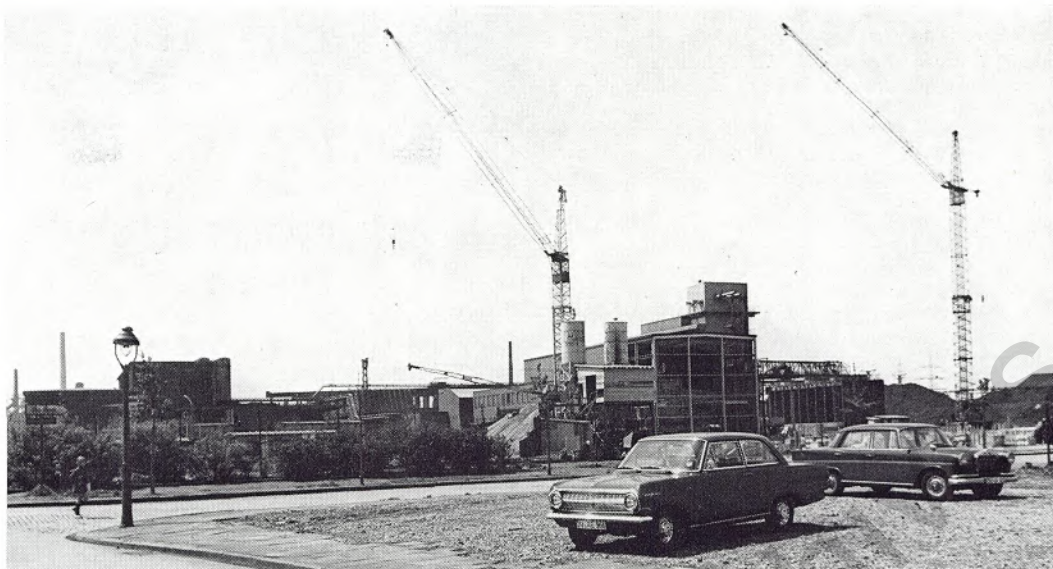
Unten links: Die Häuser an der Straße am Winsbergshof stehen ebenfalls auf dem Sanierungsprogramm. Sie entsprechen in ihrer baulichen Gestaltung bei weitem nicht mehr dem, was man unter neuzeitlichem Wohnkomfort versteht — rechts: Die Tage der letzten Häuser an der Eisen- und Thielenstraße sind gezählt; die Wohnungen wurden bereits geräumt — In der Eisenstraße in Laar wurden die Häuser, die unmittelbar unter den von und zum Kraftwerk führenden Leitungen standen (Mitte), inzwischen abgebrochen

der Nähe des früheren Tores 2 in Laar. Die letzten Häuser sind geräumt und werden neuen Parkplätzen weichen.

An einigen Stellen erfährt unser Werksgebiet auf diese Weise eine gewisse Abrundung. Das war aber nicht allein ausschlaggebend für einen Abbruch. Hierfür gibt es einen sehr einleuchtenden Grund: Ein großer Teil der Häuser war in einem derart schlechten Zustand, daß es schlechterdings nicht mehr vertretbar war, weitere Instandhaltungskosten zu investieren. Die hierfür erforderlichen Summen wären so enorm gewesen, daß es aus kaufmännischen Gesichtspunkten einfach nicht zu verantworten wäre, noch weiteres Geld hineinzustecken. Es handelt sich hierbei vielfach um durch Kriegseinwirkungen teilzerstörte Häuser oder um Notunterkünfte, die den heutigen Anforderungen in keiner Weise mehr standhalten. Da man seit langem auf dieses Sanierungsprogramm hingearbeitet hat, ist aus wirtschaftlichen Überlegungen in den letzten Jahren in diese Bauten kein Geld mehr hineingesteckt worden.

Ein anderer Gesichtspunkt darf ebenfalls nicht außer acht gelassen werden. Unsere Belegschaft arbeitet in einem großen, modernen Werk mit modernen Anlagen, übersichtlichen Arbeitsplätzen und großzügig gestalteten Belegschaftshäusern und Sozialgebäuden. Dementsprechend soll auch der Lebensbereich unserer Mitarbeiter sein. Auf die Dauer würde sonst eine Diskrepanz zwischen den beiden Lebensräumen entstehen, die einfach nicht zu verantworten wäre.

Dieses Programm begann, wie schon im gesagt, im Geschäftsjahr 1965/66. Damals wurden elf Häuser geräumt und abgerissen. In ihnen waren



in 35 Wohnungen 71 Familien untergebracht. Ein Jahr später lauteten die Zahlen: 47 Häuser mit 113 Wohnungen und 170 Familien. Bis zum 31. März 1968, also nach der Hälfte des laufenden Geschäftsjahres, waren 30 Häuser geräumt und abgerissen worden. 72 Familien, die in 63 Wohnungen gelebt hatten, erhielten moderne Wohnungen. Es ist vorgesehen, in der zweiten Hälfte des jetzigen Geschäftsjahres weitere 50 Häuser abzureißen, in denen 120 Familien wohnen.

Fassen wir zusammen: Innerhalb von drei Jahren wurden für 433 Familien bessere Wohnungen bereitgestellt, für Familien, die durchweg vorher sehr beengt wohnten. Denn wenn man gegenüberstellt, kommt man zu zwei sich anscheinend widersprechenden Zahlen: Geräumt wurden 286 Wohnungen, es lebten in ihnen aber 433 Familien. Fast jede zweite Wohnung war also doppelt belegt. Viele junge Familien erhielten jetzt erstmals ein eigenes Heim.

Bei der Vergabe von Wohnungen an die Belegschaftsmitglieder, die in den Sanierungsgebieten wohnten, wurden natürlich, soweit es möglich war, die Wünsche jedes einzelnen berücksichtigt. Es wurde versucht, im gleichen oder in einem benachbarten Stadtteil eine Wohnung zu vermitteln. Das gelang zwar nicht in allen Fällen, aber zum Teil zogen auch ältere Belegschaftsmitglieder in die Nähe ihrer verheirateten Kinder, wenn diese schon in einem der neuen Wohngebiete ein neues Heim bezogen hatten.

Daß die Mietpreise nicht immer den Vorstellungen entsprechen, ist vorauszusehen. Die Entwicklung der Mietpreise ist allerdings, bedingt durch die gesetzgeberischen Maßnahmen, nur zum Teil zu beeinflussen. Sie ist ein Faktor, der nicht nur dem Mieter selbst, sondern auch dem Unternehmen große Schwierigkeiten bereitet. Seitens des Werkes wurde versucht, die preisgünstigste Miete zu erzielen.

Außerdem muß berücksichtigt werden, daß für die höheren Mieten auch ein entsprechender Komfort geboten wird; denn wenn die ATH heute Wohnungen baut, dann unter dem Gesichtspunkt des modernen, zweckmäßigen Wohnens und des Wohnens in einer gesunden Umgebung. R. D.

Wirtschaftsthema HEUTE:

Der unternehmerische Gewinn

Der Gewinn, der Ausdruck des Erfolges jeden unternehmerischen Handelns, erfährt in der öffentlichen Meinung nicht immer die Anerkennung, die ihm als wichtigem Steuerungsinstrument in unserem Wirtschaftssystem zukommt. Was Gewinne für die solide Entwicklung des einzelnen Unternehmens und der gesamten Volkswirtschaft bedeuten, unterstreicht der nachstehende Beitrag, den Dr. Hans-Otto Wessmann, langjähriger Intendant der Deutschen Welle und Autor der bekannten wirtschaftspolitischen Rundfunkreihe „Soll und Haben“, der Werkzeitung zur Verfügung stellte.

Im Laufe eines längeren Lebens macht man mit vielen neuen Wörtern und Ausdrücken Bekanntschaft. Das geschieht im allgemeinen ganz unmerklich. Irgendwann steht es zum erstenmal auf dem Papier, oder irgendwann wird es zum erstenmal ausgesprochen; man liest oder hört es, man wundert sich vielleicht, und damit hat es bis zum nächstenmal sein Bewenden. Und wenn man sich schließlich daran gewöhnt hat, dann bleibt immer noch die Frage, ob sich dabei — um mit Goethe zu reden — auch was denken läßt.

Aus vielen Gegenständen, die sich hierfür anbieten, sei der Begriff des Gewinns herausgegriffen. Verläßt man sich auf den flüchtigen Augenschein, so muß es sich beim Gewinn, jedenfalls dem unternehmerischen Gewinn, um

eine recht fragwürdige Sache handeln. Viele Unternehmer ihrerseits reden nur mit großer Zurückhaltung davon, und man gewinnt oft den Eindruck, daß es ihnen am liebsten wäre, wenn gar nicht davon gesprochen würde. Dabei weiß man vom kleinen Handwerker bis zum größten Generaldirektor, daß Gewinne erstens für jeden Betrieb lebensnotwendig sind und zweitens in ihrer Höhe eine Art Leistungszeugnis darstellen. Das allein schon wäre Grund genug, daß man mit um so größerem Stolz davon redet, je höher sie sind. Aber nichts dergleichen.

Vermutlich liegt das daran, daß der Unternehmergewinn im sogenannten „gesellschaftlichen Bewußtsein“ — in der Volksmeinung — auf eine ziemlich negative Beurteilung stößt. Klassenkämpferische Vorstellungen wirken nach, wenn auch heute noch viele Menschen den Gewinn mit erfolgreich betriebener Ausbeutung gleichsetzen.

Es stört sie dabei nicht, daß bei logischer Weiterentwicklung solcher Vorstellungen derjenige Unternehmer als wirtschaftlicher und moralischer Idealfall erschiene, der nicht auf Gewinn, sondern möglicherweise auf Verlust hinarbeite. Ferner müßte es in dieser Vorstellungswelt als eine sehr erfreuliche Erscheinung gelten, daß in den letzten Jahren die Unternehmergewinne im Verhältnis zu anderen vergleichbaren Größen

Die Fluktuation der Mieter wurde genau durchleuchtet

Die Westdeutsche Wohnhäuser AG, Düsseldorf, konnte im letzten Geschäftsjahr 328 Wohnungen (Vorjahr 209 WE) und 123 gewerbliche Einheiten fertigstellen. Die Gesellschaft bewirtschaftet heute mehr als 14 600 Wohnungen, davon über 6300 eigene Wohnungen, und fast 2000 gewerbliche Einheiten.

Neben dem Wohnungsbau widmete sich die Gesellschaft — ein freies industrieverbundenes Wohnungsunternehmen, das den Wohnstätten-Gesellschaften nahesteht und deren Aktionäre die Nachfolgegesellschaften der früheren Vereinigten Stahlwerke sind — wieder zahlreichen Sonderaufgaben, insbesondere der Errichtung von Folgeeinrichtungen wie Kirchen, Gemeindezentren und Kindergärten. Die Bilanzsumme ist auf 169 Millionen DM angewachsen.

Wie in den Vorjahren lag der Schwerpunkt der Bautätigkeit im rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Die Gesellschaft unterstreicht in ihrem Geschäftsbericht, daß gerade in diesem Raum wegen des relativ hohen Wohnungsbedarfes und der dringenden Erfordernisse der Stadterneuerung die Wohnungswirtschaft noch große Aufgaben zu lösen hat.

Für die Wohnungswirtschaft werde es in Zukunft immer unerläßlicher, intensive Marktforschung zu betreiben, um das unternehmerische Risiko, das in der Erstellung und Vermietung von Wohnungen liege, möglichst auszuschließen. Die Westdeutsche Wohnhäuser AG habe daher den Wohnungsmarkt in einzelnen Regionen verstärkt durchleuchtet, um unter anderem die Gründe für die Fluktuation innerhalb der Mieteerschaft zu ermitteln.

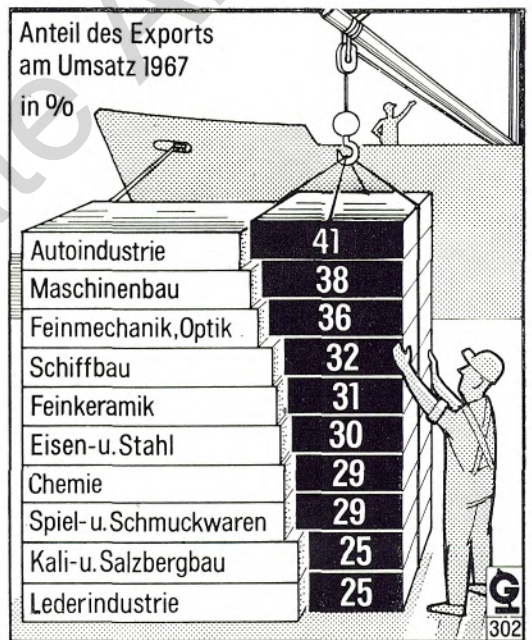
Im letzten Geschäftsjahr wurde erstmals eine Befragung aller ausziehenden Mieter eingeleitet und ausgewertet. Sie vermittelte wichtige Hinweise für die Wohnungspolitik der Gesellschaft,

da die Mieter mit der Nennung des Aufgabengrundes zugleich ihre Wohnvorstellungen bekanntgaben. Als zahlenmäßig stärkste Motive wurden die zu kleine Wohnung (27 v. H.), beruflicher Ortswechsel (13 v. H.) und der Verlust der Wohnberechtigung (14 v. H.) genannt.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung stimmen in der Tendenz mit denen einer Umfrage des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk überein, die zeigte, daß wohnungsorientierte Motive bei den Abwanderungen aus dem Ruhrgebiet eine große Rolle spielten. Dem Wohnungsbau komme daher, so stellt die Gesellschaft in ihrem Bericht fest, auch bei der Überwindung von regionalen Strukturveränderungen besondere Bedeutung zu, da einmal ein ausreichendes Angebot an guten Wohnungen die Überwindung strukturell bedingter Schwierigkeiten erleichtere und zum anderen durch die Bautätigkeit selbst ein Beitrag zur Stabilisierung der Gesamtbeschäftigung geleistet werde.

Bei den verschiedenen öffentlichen Förderungsmaßnahmen trete neben der konjunkturpolitischen Zielsetzung der strukturpolitische Aspekt stark in den Vordergrund. Langfristig gesehen werde darum die Nachfrage nach Wohnung noch recht erheblich sein. Die von der Regierung des Landes Nordrhein-Westfalen im „Entwicklungsprogramm Ruhr“ im März 1968 angekündigten Maßnahmen zur Strukturverbesserung werden daher von der Gesellschaft begrüßt.

Die Westdeutsche Wohnhäuser AG hat im abgelaufenen Geschäftsjahr an dem von der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl ausgeschrieben Architekten-Wettbewerb zur Erlangung eines Entwurfes einer unter verstärkter Stahlverwendung industriell gefertigten Wohnungseinheit teilgenommen. Nun soll ein Versuchshaus nach dem von der Gesellschaft entwickelten System im Rahmen eines Forschungsprogrammes des Bundes-Wohnungsbauministeriums gebaut werden.



ARBEITGEBER EXPORT

Gut zwei Monate im Jahr ist die Industrie der Bundesrepublik Deutschland damit beschäftigt, Auslandsaufträge auszuführen. Gerade im vergangenen Jahr mit seiner schwachen Inlandsnachfrage hat das Ausland manchem Industriezweig geholfen, besser durch die Talsohle zu kommen. Stieg doch der Industrie-Export 1967 um fünf Milliarden auf 71 Milliarden Mark, während der Inlandsabsatz um elf Milliarden zurückging. Spürbar wirkte sich das Ausweichen auf die Auslands-kundschaft auch bei der Stahlindustrie aus.

relativ immer kleiner geworden sind, und der Idealfall wäre auch hier, daß sie gänzlich verschwänden.

Dem gelassenen Beobachter unserer Zeitläufe ist klar, daß es kein strukturelles oder konjunkturelles Problem und vor allem keine auf die technologische Zukunft gerichtete Überlegung gibt, die ohne den unmittelbaren Zusammenhang zwischen Unternehmergewinn und Investitionsmöglichkeiten gedacht werden kann. Das gilt jedenfalls, solange wir an einer freien Wirtschaftsordnung festhalten wollen.

Statt einer Größe, die man leider dem Unternehmer immer noch nicht ganz aus den Fängen reißen kann, muß der Gewinn zu einer Sache werden, die sich von selbst versteht —, nicht weil wir den Fabrikanten oder Großhändlern ein angenehmes Leben zu gönnen hätten, sondern weil das Interesse unserer gesamten Wirtschaft damit verknüpft ist.

Neben den Gewinnen, an die wir bis jetzt gedacht haben, gibt es andere Gewinne, die keineswegs als anrüchig, sondern als wohlverdient und als höchst erstrebenswert gelten, obwohl sie den Inbegriff des arbeitslosen Einkommens

darstellen: Die Gewinne im Toto, Lotto und ähnlichen Einrichtungen. Sie zeigen uns, wie ichbezogen im allgemeinen die Ansichten der Menschen sind.

Weil das so ist, kann es als erwiesen gelten, daß fast jeder von uns den erstaunlichen Aufstieg der letzten zwanzig Jahre seinen eigenen Leistungen zuschreibt. Offenbar stört es das Selbstgefühl des Menschen, wenn er glauben soll, daß er vor allem Nutznießer fremder Leistungen sei. So ist denn auch die Selbstverständlichkeit, mit der alle Mitglieder der Gesellschaft einen möglichst hohen Anteil an den wachsenden Erträgen der Wirtschaft verlangen, nur allzu verständlich.

Dennoch bleibt es wahr, daß es in allen Industrievölkern der Gegenwart nur eine ziemlich kleine Minderheit ist, der die Allgemeinheit die ständige Verbesserung ihres Lebensstandards zu verdanken hat. Wenn nämlich die Zahl der Erwerbstätigen nicht wächst und darüber hinaus die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden kleiner wird, so kann jede Steigerung der Produktion und damit des Einkommens und des Verbrauchs nur vom sogenannten technischen Fortschritt herkommen — anders ausgedrückt von besseren Kombinationen der Produktionsmittel überhaupt.

An dieser Leistung sind aber nur relativ wenige Menschen beteiligt. Man hat sie zunächst da zu suchen, wo wissenschaftlich gearbeitet wird. Man findet sie sowohl bei den naturwissenschaftlichen und technischen Fächern der Hochschulen und verwandter Forschungsinstitute als auch in den wissenschaftlichen Stäben der Industrie. Nicht jeder Lebensmittelhändler könnte heute Tiefkühlkost verkaufen, wenn nicht vor geraumer Zeit einige wenige Leute den Konservierungseffekt großer Kälte entdeckt und wenn nicht wenige andere Leute ihn industriell verwendbar gemacht hätten.

Und so kann man weiter fragen, was der Apotheker und der Kranke dazu beigetragen haben, daß es Penicillin gibt, was der Flugzeugmechaniker für die Entwicklung von Düsentriebwerken getan hat oder wie sich der Kontorist um die Entwicklung elektrischer Rechenmaschinen verdient gemacht hat. So kann man endlos weiterfragen im großen Garten moderner Technologie.

Aber das Erfinden ist nur ein Teil der Sache. Damit, daß Hertz 1887 das Geheimnis der Radiowellen entdeckte, stand noch lange nicht das Rundfunk- oder Fernsehgerät in fast jedem Haushalt. Mindestens ebenso wichtig wie die technische Idee und ihre Weiterentwicklung ist die Tätigkeit jener Leute, die aus solchen Ansätzen ein verkaufsfähiges Produkt werden lassen. Sie müssen prüfen, ob eine rentable Produktion möglich ist; sie müssen das Kapital beschaffen, ohne das sich nichts produzieren läßt. Sie müssen den Markt studieren und notfalls erschließen; sie müssen geeignete Mitarbeiter, brauchbare Lieferanten und den richtigen Standort finden. Und schließlich tragen sie das Risiko, wenn die Sache schief geht.

Gewöhnlich nennt man diese Leute Unternehmer, und auch sie bilden nur eine kleine Minderheit, soweit man an den Kreis derer denkt, die die wirklichen Motoren des technischen Fortschritts sind.

Von einer Minderheit zu reden ist auch deshalb erlaubt, weil diese Art von Fortschritt nicht alle Zweige der Wirtschaft in gleicher Weise erfaßt. Aber der Umstand, daß heute die Nutzung der Atomenergie, die Datenverarbeitung, die chemische Industrie und insgesamt die Automation im Vordergrund des öffentlichen Interesses stehen, schließt keineswegs aus, daß sich irgendwann einmal das Schwergewicht auf andere Produkte und Industriezweige verlagert. Auch dann wird eine Minderheit am Werke sein, so sehr sich alle übrigen den auf solche Weise bewirkten Veränderungen anpassen müssen —, nicht zuletzt die vielen, die bei der Herstellung, Verteilung und Handhabung neuer Produkte beteiligt sind.

Wir alle sollten uns bisweilen klarmachen, daß wir uns in der Mehrzahl in der Rolle jener Kavaliere befinden, die genießen, schweigen und gelegentlich zahlen. Kaum jemals wird uns die ganze Kompliziertheit eines Systems bewußt, das jedem Bürger seine autonomen Rechte läßt und am Ende doch die Anstrengungen aller auf das gemeinsame Ziel bestmöglicher Versorgung hinlenkt. Es ist ein System, das sich leider nicht von selbst versteht, weil es zuvor verstanden werden muß.

Deutsche Legehühner gackern zwischen verzinktem Thyssen-Blech

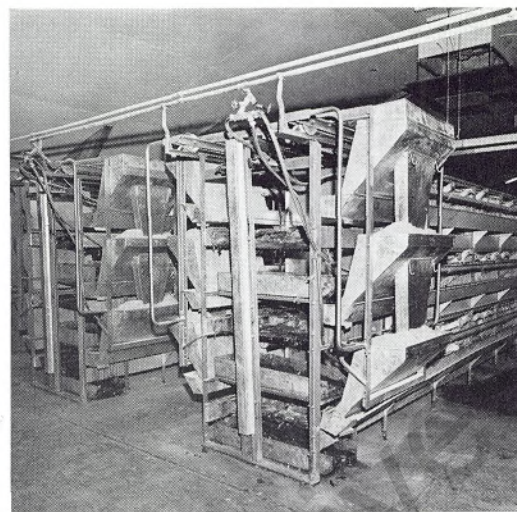
Legekäfige erhöhen die Wirtschaftlichkeit der industriellen Eierzeugung

Etwa jede dritte in der Bundesrepublik gehaltene Henne legt ihre Eier in einem sauberen Käfig, in dem sie auf Grund langjähriger praktischer Erfahrungen genau nach Plan ernährt wird, Futter, Wasser und Medikamente erhält und ihre Eier dann über eine Bandanlage zur betrieblichen Eiersammelstelle abliefern. Die Blechteile der am meisten von deutschen Hühnerzüchtern benutzten Anlage sind aus sendzimir-verzinktem Breitband der ATH gefertigt.

Vor einem Jahrzehnt gehörte die Hühnerhaltung in der Bundesrepublik noch mehr oder weniger zum Reich der Bäuerin, die mit ihr einen zuweilen nicht unwichtigen Beitrag zu ihrem Haushaltsgeld schuf; denn nur wenige unternehmerisch denkende Landwirte sahen im Halten von Legehühnern einen echten Erwerbszweig. Aber diese Bauern waren es dann, die erstmals Ställe für fünf- bis tausend Hennen in Bodenhaltung bauten. Die damaligen Legehuhn-Rassen waren jedoch für eine Intensivhaltung nicht geeignet, so daß die zügige Entwicklung dieser „Hühnerfarmen“ bald gebremst wurde.

Erst die Einführung der amerikanischen Hybrid-Hühner gab der Hühnerzucht einen neuen merkbaren Aufschwung. Um aber die Leistungen der Zuchttiere voll nutzen zu können, mußte man die bisherige Bodenhaltung aufgeben; denn sie erforderte zu hohe Kosten und war auch zu arbeitsaufwendig. Erst als die halbautomatischen und vollautomatischen Legekäfige auf den Markt kamen, entwickelte sich die Zucht und das Halten von Legehühnern zu einer lohnenden Erwerbsquelle.

Der wichtigste Vorteil dieser modernen Anlagen ist darin zu sehen, daß sie den Lebensbereich einer oder mehrerer Hennen festlegen — sowohl hinsichtlich der Fläche als auch der Lage im Stall, dessen Konstruktion es erlaubt, das Huhn an fest eingeplanten Punkten zu halten. Durch diese Festlegung der Stellen für den erforderlichen Arbeitsanfall, für die Wege des



Futtermittels, des Wassers und notwendiger Medikamente, sowie für die Wege, die Eier und Kot nehmen, wird eine höchstmögliche Rationalisierung der Hühnerzucht erzielt.

Langjährige Kostenvergleiche, die der führende Hersteller von Legekäfig-Anlagen, Big Dutchman, anstellte, lassen erkennen, daß schon bei vergleichsweise wenigen Tieren das Halten von Legehennen im Käfig dem am Boden vorzuziehen ist. So kostet der Hennenplatz bei 7500 Tieren nach diesen Berechnungen bei der Bodenhaltung 16,80 DM. Bei halbautomatischen Käfigen ist er jedoch um 2,56 DM je Henne billiger, bei Futter-Wagenbatterien um 1,42 DM und bei Futter-Kettenbatterien um 1,04 DM je Tierplatz. Muß man bei der bisherigen Bodenhaltung eine Arbeitskraft auf 5000 Hennen rechnen, so erhöht sich deren Leistung bei halbautomatischen Käfigen auf 7000, beim Halten mit Futter-Wagenbatterien auf 10 000 und bei Futter-Kettenbatterien auf 12 000 Legehennen. Der Käfig senkt also nicht nur die Investitionskosten, sondern läßt auch den Arbeitsaufwand zurückgehen.

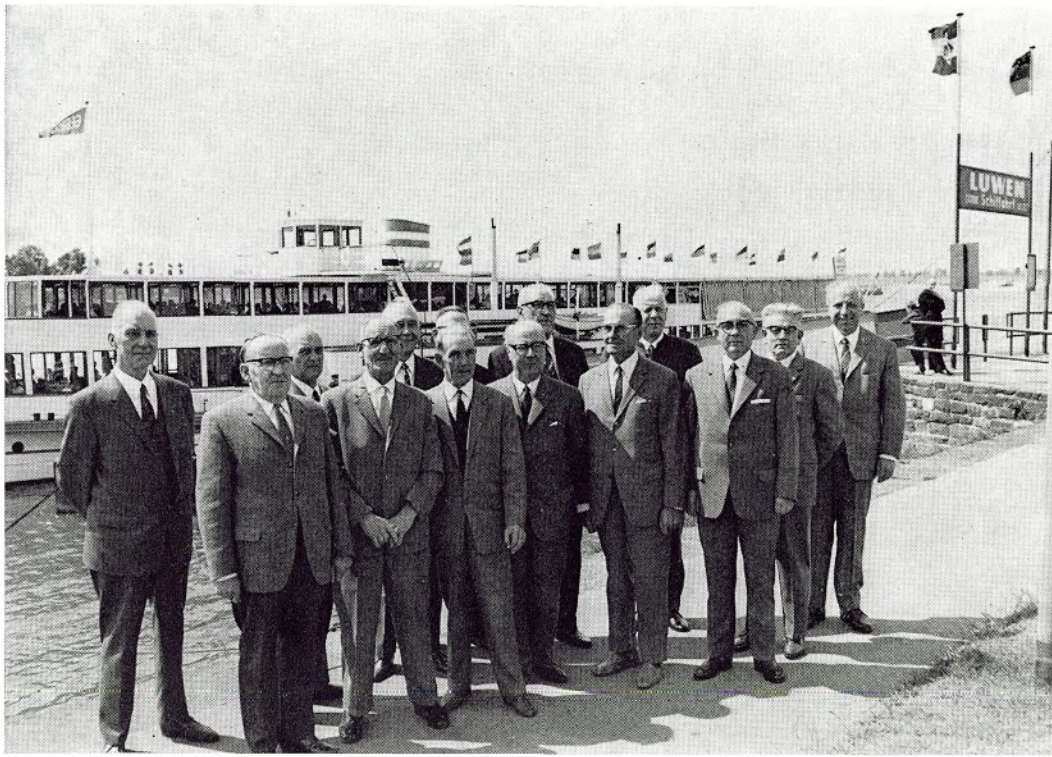
Eine besonders große Ersparnis an Arbeitskosten ist durch den Einsatz der sogenannten „Flat-Deck-Anlagen“ möglich. Hier kann ein Mann nicht nur 10 000 Hennen betreuen, sondern auch noch die Sortierarbeit übernehmen. Diese Anlagen setzen sich aus Ein-Etagen-Käfigen zusammen, die auf Metallständern 38 Zentimeter über dem Boden stehen. Die Käfige werden jeweils paarweise so angeordnet, daß die Abrollfläche der Eier zur Mitte hin geneigt ist. Zwei Käfigreihen werden dabei zu einer Sektion zusammengefaßt, so daß in der Mitte dieser Reihen die Käfige Rücken an Rücken stehen. Jeweils zwischen einem Käfigpaar befindet sich im oberen Teil die Durchlaufränke und darunter der Trog mit Futterkette. Die gelegten Eier rollen vom Käfigboden auf das Eiersammelband, das sich unterhalb des Futtertrogs befindet.

Der allgemeine Mangel an Arbeitskräften, an dem bekanntlich besonders die Landwirtschaft leidet, und die deshalb dringend notwendige Umstellung auch der Hühnerhaltung von bisher extensiven zu intensiven Methoden zwingen zu einer solchen sorgfältig geplanten Automatisierung des Legestalls. Ihr Erfolg ist eindeutig, wenn man die Vorzüge bedenkt, die dadurch erzielt werden: bessere Kontrolle der Hühner, Unterbringung einer großen Zahl von Tieren je Quadratmeter (etwa fünfmal mehr gegenüber der Bodenhaltung), bessere Umweltverhältnisse für die Hennen infolge eines sauberen Stalls, saubere Eier, gleichbleibend hohe Produktion und geringerer Arbeitsaufwand.

In der Bundesrepublik werden die Big-Dutchman-Anlagen zum größten Teil von der Firma Gröppel gefertigt. Zur Herstellung werden ausschließlich erprobte Materialien verwendet, für sämtliche Blechteile zum Beispiel sendzimir-verzinktes Breitband der ATH, dessen starke Zinkauflage einen höchstmöglichen Korrosionsschutz bietet. Nur etwa 30 bis 35 Prozent aller Hennen in der Bundesrepublik werden zur Zeit in Legekäfigen gehalten, während ihre Zahl in anderen Ländern, etwa in Großbritannien, weit höher liegt. Jedoch lassen die Vorteile der Hühnerzucht mit Hilfe solcher Legekäfige einen steigenden Einsatz dieser Anlagen auch in Deutschland erwarten.

hkk





150 Ruhrorter Jubilare verfuhrten »Extraschicht« auf dem Rhein

5000 Jubiläums-Jahre auf der „Westmark“

Ein besonders gutes Verhältnis zum Wettergott scheinen die Ruhrorter Jubilare zu haben. Obwohl das Wetter vor und nach dem 10. Juni, dem Tag der traditionellen Fahrt mit der „Westmark“, nicht immer besonders freundlich war, lachte an diesem Tag die Sonne.

Kein Wunder, daß die rund 150 Jubilare mit ihren Ehefrauen bereits bester Stimmung waren, als sie — wie berichtet — am 10. Juni das Ausflugsschiff bestiegen. Mit dieser Fahrt will das Unternehmen seinen langjährigen Mitarbeitern einen Teil des Dankes für ihren langjährigen Arbeitseinsatz abstatuen. Diesmal waren alle eingeladen, die zwischen dem 1. Mai 1967 und dem 30. April 1968 auf ein Dienstjubiläum zurückblicken konnten. Fünfzehn Goldjubilare, 68 mit 40jähriger Tätigkeit und

63 Silberjubilare waren zu der Fahrt gebeten worden. Leute, die mit Zahlen gut umgehen konnten, hatten fix in Erfahrung gebracht, daß an diesem Tag rund 5000 Jubiläumsjahre auf dem Rhein schaukelten.

Pünktlich um 14.30 Uhr legte die „Westmark“ am Steiger Mühlenweide ab, drehte und fuhr rheinaufwärts; zunächst vorbei am Ruhrorter Hafen, dann an der imposanten Duisburger Rheinkulisse. Bewundert wurde das fast unmittelbar am Fluß gelegene Draht-Walzwerk der Thyssentochter Niederrheinische Hütte.

Das allerdings sahen längst nicht alle; denn zu diesem Zeitpunkt duftete bereits der Kaffee auf den Tischen und lockten die ersten Stücke Kuchen. Inzwischen hatte der Werks-Chor MGTV „Frohsinn“ unter der Leitung von Musikdirektor Heinz Becker heitere Begrüßungsklänge hören lassen; und auch die beiden Kapellen von Thyssenrohr in Mülheim, die auf zwei Decks spielten, waren nicht untätig gewesen.

Mit launigen Worten begrüßte Hüttendirektor Peter Schmidt die Gäste. Den Dank an die Jubilare habe er bereits früher abgestattet. Diesmal wolle er vor allem ihren Ehefrauen für die unermüdliche Fürsorge während der langen Arbeitsjahre danken. Vornehmlich ihnen sei es während der schweren Nachkriegsjahre zu danken gewesen, daß ihre Männer pünktlich zur Arbeit gekommen waren und somit nicht unwesentlich zum Wiederaufbau des Werkes und damit der gesamten deutschen Wirtschaft beigetragen hätten.

In ähnlicher Weise äußerte sich auch 2. Betriebsratsvorsitzender Michael Schwarz. Der „schöne Nachmittag“, den er allen Beteiligten wünschte, solle keineswegs als Ausgleich für die schwere Arbeit dienen, sondern könne nur eine gewisse Anerkennung sein.

Hüttendirektor Dr. Brandt, dessen Anwesenheit die Ruhrorter besonders herzlich begrüßten, dankte ebenfalls den Jubilaren und ihren Ehe-





frauen. Angesichts dieser Rheinpartie fand er einen treffenden Vergleich: „Direktor Höfges, der ebenfalls an Bord ist, steuert das Schiff ‚Ruhrort‘ auch weiterhin durch die Fluten — und zwar so sicher wie hier der Kapitän seine ‚Westmark‘.“ Diese Sicherheit, die das Unternehmen stets geboten habe, sei gewiß auch mit einer der Hauptgründe für die jahrzehntelange treue Pflichterfüllung gewesen, für die der Vorstand besonders herzlich danke.

Ein kräftiges „Dankeschön“ sagte auch der zweite Vorsitzende des Jubilarenvereins für die Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb, Hans Wintjes. Er sprach an Stelle des Vorsitzenden Eberhard Sauerbier, der an diesem Tag wegen seiner 40jährigen Werkszugehörigkeit selbst Gast des Unternehmens war. Hans Wintjes drückte die Hoffnung aus, daß solche Jubilarenfahrten auch in Zukunft durchgeführt werden könnten.

Mittlerweile waren fast unbemerkt zwei weitere Gäste an Bord gekommen: unbeschwerte Fröhlichkeit und Heiterkeit. Die zahlreichen Kellner mußten Schwerarbeit leisten; und sicherlich nur, um sie etwas zu entlasten, fanden sich viele Jubilare in der Bar und der Bierstube des Schiffes ein. Das Abendessen bildete nur

eine kurze Unterbrechung in der aufgeräumten Stimmung, die insgesamt überall Platz gegriffen hatte.

Inzwischen hatte Hüttendirektor Dr. Brandi wegen anderweitiger Verpflichtungen das Schiff in Düsseldorf verlassen. Es fuhr weiter stromaufwärts, unter der in Bau befindlichen Kniebrücke hindurch, für die Unternehmen der Thyssen-Gruppe Material lieferten, bis in Höhe von Benrath. Hier drehte die „Westmark“ bei und nahm wieder Kurs auf Ruhrort.

Unermüdlich ließen die Sänger ihre Lieder schallen, spielten die Kapellen zum Tanz. Auf dem glatten Parkett standen die fast im Pensionsalter befindlichen Goldjubilare ebenso ihren Mann wie die 25 Jahre jüngeren Arbeitskollegen. Auch die Gäste — zahlreiche Betriebsleiter, Oberingenieure und Prokuristen sowie Vertreter der Gewerkschaft waren zu Ehren der Jubilare anwesend — machten „Inspektionsreisen“ über sämtliche Decks.

Die Stimmung schlug hohe Wogen, so daß es kein Wunder war, daß viele der Fahrtteilnehmer gar nicht recht bemerkten, als das Schiff gegen 22 Uhr wieder an der Mühlenweide anlegte.

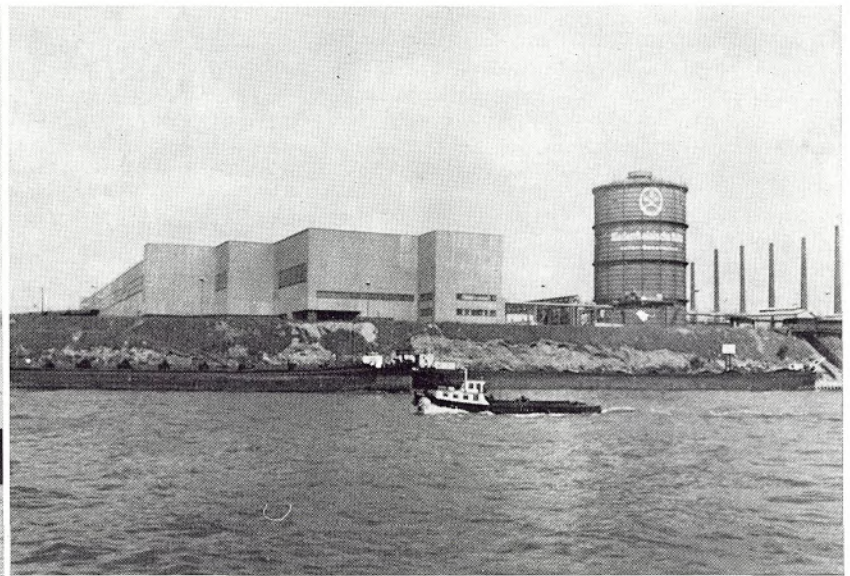
„So‘ne Extraschicht sollte man öfter machen!“, lautete der abschließende Kommentar eines Stahlwerkers.

R. D.

ZU DEN BILDERN:

Linke Seite: Vor der Abfahrt stellten sich die Ruhrorter Goldjubilare (oben) zusammen mit Hüttendirektor Schmidt und Werksdirektor Höfges dem Fotografen — An Bord herrschte auch bei der Prominenz ausgesprochen gute Laune (Mitte) mit dem Hüttendirektoren Schmidt (links), mit Dr. Brandi (rechts im Gespräch mit Jubilaren und ihren Frauen) und Direktor Höfges (unten links) — Zu den Gratulanten gehörten der zweite Betriebsratsvorsitzende Michael Schwarz und der zweite Vorsitzende des Ruhrorter Jubilarenvereins Hans Wintjes (unten rechts)

Rechte Seite: Zufriedene Stimmung herrschte überall an Bord. Man freute sich über gelungene Musikedarbietungen, die Musikdirektor Becker (Mitte links) mit dem MGv „Frohsinn“ bot. Je später der Abend desto voller wurde die Tanzfläche — Unter der in Bau befindlichen Kniebrücke in Düsseldorf (unten links) ging die Fahrt her; die Thyssen-Gruppe ist am Bau der Brücke mit Lieferungen beteiligt — Von der „Westmark“ aus hatten die Fahrtteilnehmer auch einen guten Blick auf die Niederrheinische Hütte und die Halle ihrer modernen Drahtstraße (unten rechts)



Gefährliche Kreuzung in Nähe von Tor 8 in Ruhrort wurde „narrensicher“



Ein kritischer Gefahrenpunkt im Werk Ruhrort ist mit Hilfe der modernen Technik „entschärft“ worden. Die Kreuzung Eisenbahnlinie und Werkstraße in der Nähe des Tores 8 kann über eine Fernseh-anlage jetzt vom „Stellwerk 9“ beobachtet werden. Je nach dem Ergebnis dieser Beobachtung wird dann eine neu installierte Ampelanlage in Tätigkeit gesetzt.

Diese nicht ganz alltägliche Verkehrsregelung hat eine Vorgeschichte. An dem Übergang der Bahnlinie, die vom Nordhafen ins Werk führt, war es früher mehrfach zu Verkehrsunfällen zwischen Eisenbahnzügen mit Personenautos und Lastwagen gekommen. Neben größerem Sachschaden hat es dabei in der Vergangenheit bedauerlicherweise auch Verletzte gegeben.

Für die Sicherung dieser Kreuzung setzten sich sowohl der Betriebsrat als auch die Abteilung Arbeitsschutz in verstärktem Maße ein. Zunächst wurden deshalb an dieser Stelle Stoppschilder für den Autoverkehr aufgestellt. Da die Kreuzung zwischen Bahnlinie und Straße aber nicht rechtwinklig verläuft, vermochten vor allem die aus Richtung Tor 8 kommenden Autofahrer die Bahngleise nur schlecht einzusehen. Die Stoppschild-Lösung konnte daher nur für den Übergang gedacht sein.

Die Installierung einer Fernseh-Anlage, die es ermöglicht, von einer entfernt liegenden Stelle den Verkehr der Kreuzung zu überwachen, lag nahe. Es mußte jedoch Gewähr gegeben sein, daß die an einem Oberleitungsmast befestigte Kamera bei jedem Wetter einwandfrei arbeitete. Als eine solche Anlage gefunden war, wurde sie wenig später eingebaut.

Nachdem sie nun einige Zeit arbeitet, darf festgestellt werden, daß sie die Erwartungen bisher

nicht enttäuscht hat. Seit Inbetriebnahme der kombinierten Ampel/Fernseh-Anlage hat es an dieser Stelle keinen Unfall mehr gegeben. Das Fernsehbild wird auf einen im „Stellwerk 9“ befindlichen Monitor übertragen. Von hier aus wird bei Annäherung eines Zuges die Straße durch entsprechende Ampelsignale gesperrt. Eine gefährliche Kreuzung wurde also „narrensicher“.

UNSERE BILDER ZEIGEN:

Oben: Das war einer der folgenreichsten Unfälle; der Anhänger eines mit Tonrohren beladenen Lastwagens wurde restlos zertrümmert

Unten: Auf dem linken Foto ist deutlich erkennbar, daß sich Straße und Schiene im spitzen Winkel schneiden. Die Fernseh-Kamera befindet sich, auf dem Bild kaum sichtbar, etwa in der Mitte des Abspannmastes links neben der Lok. Rechts: Auf diesem Monitor im Stellwerk 9 ist die Kreuzung mit ihrem Verkehr ständig zu beobachten



Die Meister, die in unseren Betrieben tätig sind, werden in Zukunft neue Aufgaben zu erfüllen haben. Sie werden sich noch intensiver als bisher mit dem Thema „Sicherheit“ befassen müssen. Für den Ruhrorter Bereich müssen deshalb alle Mitarbeiter, die zu Meistern ernannt werden sollen, zuvor an einem Lehrgang in der Abteilung Arbeitsschutz teilnehmen.

Eine der Schwierigkeiten bei der Unterrichtung über Fragen der Unfallverhütung besteht darin, jeden einzelnen Mitarbeiter direkt zu erreichen. In einem Großunternehmen ist das so gut wie ausgeschlossen. Hier kann der Weg über den Meister mittelbar zum Ziele führen. Dieser hat ständigen persönlichen Kontakt mit seinen Mitarbeitern; ihm fällt es daher leichter, in entsprechender Weise auf die Belegschaft einzuwirken. Daher wurde ihm nicht nur für sein eigentliches Fachgebiet das Weisungsrecht aufgetragen, sondern es wurde damit auch die Sorgfaltspflicht beim Unfallschutz gekoppelt.

Von Mitte 1965 bis Mitte 1968 wurden 60 Meister in der Ruhrorter Abteilung Arbeitsschutz geschult. Die Ergebnisse der Abschlußarbeiten, die nach dem Lehrgang angefertigt werden müssen, sind sehr zufriedenstellend. Während dieses Lehrganges erhält der Meister Einblick in

Arbeitsschutz geht neue Wege

die für seine Aufgaben notwendigen Unfallverhütungsvorschriften und wird in der praktischen Anwendung unterwiesen. Er wird informiert über die Aufgaben der Aufsichtsbehörden und der Berufsgenossenschaft. Eingehend wird das Thema „Unfall“ behandelt, denn so einfach wie es erscheint, ist die Begriffsbestimmung für den Unfall nicht. Wer weiß schon, daß nicht alle Unfälle, die sich während der Arbeitszeit ereignen, auch Arbeitsunfälle zu sein brauchen.

Der Meisteranwärter lernt also, welche gesetzlichen Voraussetzungen gegeben sein müssen, wann es sich um einen Arbeitsunfall handelt. Außerdem wird ihm klar gemacht, wie er seine Mitarbeiter, die einen Unfall gehabt haben und deshalb nicht mehr ihre bisherige Tätigkeit ausüben können, zur Umschulung beraten kann. Damit werden wichtige gesetzliche Vorschriften angesprochen.

Schließlich geht es hierbei um die Wiedereingliederung des betreffenden Mitarbeiters in den Arbeitsprozeß. Er soll in Zukunft — wenn auch auf einer anderen beruflichen Ebene — voll

seinen Mann stehen. Eine eventuell zugesprochene Unfallrente wird hiervon nicht betroffen. Speziell über diesen Punkt sollte ein Meister Auskunft geben können.

Über die strafrechtlichen Konsequenzen, die ein Verstoß gegen die Unfallverhütungsvorschriften mit sich bringen kann, wird ebenfalls gesprochen. Der Unterschied zwischen internen Unfallverhütungsvorschriften und Richtlinien auf der einen Seite und die gesetzlichen Vorschriften auf der anderen Seite ist ein weiteres bedeutungsvolles Thema. Systematische Unfallursachenforschung steht ebenso auf dem Lehrplan wie das Thema Jugendarbeit; denn nicht zu allen Arbeiten dürfen Jugendliche herangezogen werden. Das Jugendarbeitsschutzgesetz wird speziell auf diesem Gebiet eingehend erläutert.

Einen breiten Raum im Rahmen der Ausbildung nimmt auch die technische Unfallverhütung ein. Hier seien die Themen angerissen: Arbeiten an elektrischen Anlagen, Arbeiten an Kränen, Arbeiten mit Sauerstoff, durchzuführende Tätigkeit im gasgefährdeten Bereich, Arbeiten beim Schweißen, Schneiden, Brennen usw. Natürlich kann an dieser Stelle nicht alles aufgezählt werden, was den Meistern vorgetragen wird. Immerhin hat sich bisher gezeigt, daß auch die Lehrgangsteilnehmer, die mit sehr viel Skepsis zur Abteilung Arbeitsschutz kamen, nach Beendigung des Kurses gegenüber Unfallverhütungsfragen sehr aufgeschlossen waren. Die Prüfungsergebnisse ließen darüber hinaus



Röhrenrund klemmte Kolonnenführer ein

Sicherheitsschuh bewahrte ihn vor ernster Fußverletzung

„Der Fuß ist hin!“ Zu der Überzeugung mußten alle kommen, die den Unfall des Kolonnenführers Willi Thormann vor einiger Zeit in der Verladung der Halbzeugzurichtung 4 in Ruhrort beobachteten. Durch eine unglückliche Verkettung verschiedener Umstände lag ein Gewicht von rund sechs Tonnen auf dem Fuß des Kolonnenführers.

Willi Thormann war zur Zeit des Unfalles — gegen 21.15 Uhr — damit beschäftigt, das Absetzen von Röhrenrund-Paketen mit einem Kran zu beobachten. Als eines dieser Pakete abgelegt

werden sollte, rutschte der als Unterlage dienende Block ab, und zwar genau auf den Fuß des Kolonnenführers Thormann. Das Röhrenrund-Paket rutschte nach und lag ebenfalls auf seiner Fußspitze.

Mit Hilfe des Krans und einiger Mitarbeiter wurde der Einklemmte befreit und anschließend ins Krankenhaus gebracht.

Die Stahlkappen seiner Sicherheitsschuhe, die er glücklicherweise trug, waren durch die sechs Tonnen schwere Last zwar fast platt gedrückt, jedoch nicht eingerissen, wie spätere Untersuchungen ergaben. Die Kappen hatten im Gegenteil den Fuß des Kolonnenführers sogar so weit geschützt, daß dieser nur Quetschungen und Schwellungen an den Zehen davontrug. Er

brauchte nicht einmal stationär im Krankenhaus behandelt zu werden.

Inzwischen hatt Willi Thormann die Arbeit wieder aufgenommen. Kein Wunder, daß er auf die Wirksamkeit von Sicherheitsschuhen schwört.

ZU DEN BILDERN:

Links: Kolonnenführer Thormann war mit dem Sicherheitsschuh unter der Unterlage eingeklemmt. Aus dieser mißlichen Lage — sechs Tonnen lasteten auf der Stahlkappe — befreiten ihn seine Mitarbeiter — Rechts: Fachmännisch begutachtet wird hier der Sicherheitsschuh und die deformierte Stahlkappe von Hauptsicherheitsingenieur Matern und Sicherheitsingenieur Wieczorek; in der Mitte Kolonnenführer Thormann

erkennen, daß die jungen Meister intensiv mitgearbeitet hatten. Als Beispiel für die Vielseitigkeit einer solchen Prüfung seien einige der Prüfungsfragen hier genannt:

- Welche Vorschriften sind Ihnen bekannt, die sich mit Fragen der Unfallverhütung befassen?
- Welche Aufgaben haben die Arbeitsschutz-Abteilungen?
- Was ist ein Unfall? (Wie definieren Sie ihn?)
- Welche Pflichten ergeben sich für den Meister
 - a) aus den Unfallverhütungs-Vorschriften?
 - b) aus der allgemeinen Sorgfaltspflicht?
- Wie hat die Einführung eines Neulings im Betrieb zu erfolgen und was müssen Sie besonders berücksichtigen?
- Welche Sicherheitsmaßnahmen müssen Sie als Meister bei folgenden Arbeiten treffen?
 - a) bei Arbeiten an elektrischen Anlagen
 - b) bei Arbeiten an Kränen
 - c) bei Arbeiten in gasgefährdetem Bereich
 - d) in der Nähe von Verkehrswegen
 - e) bei Arbeiten an oder in Gebäuden
 - f) bei Schweiß-, Schneid- oder Brennarbeiten.

Ab Mai 1968 wurde diese Ausbildung noch durch „Meistergespräche“ ergänzt. In diesen Gesprächen am Runden Tisch, zu denen jeweils aus den Betrieben ältere Meister eingeladen werden und die etwa drei bis vier Stunden dauern, versucht die Abteilung Arbeitsschutz, diesen das nötige Rüstzeug für ihre Arbeit im Betrieb zu vermitteln. In diesen Meistergesprächen wird jeweils über ein allgemeines Thema kurz referiert; daran anschließend werden aktuelle Unfallverhütungsfragen aus den einzelnen Betrieben diskutiert. Beim Kurzreferat steht die Verantwortlichkeit des Meisters bei Betriebsunfällen im Vordergrund. Ferner werden Fragen der Menschenführung besprochen. Bei diesen Gesprächen waren bisher rund 50 Meister zugegen.

Die Abteilung Arbeitsschutz möchte diesen Weg weitergehen. Sie ist davon überzeugt, den Meistern damit ein dankbares Tätigkeitsfeld aufgezeigt zu haben und führt darüber hinaus die in der Vergangenheit sichtbar gewordene fallende Unfalltendenz nicht zuletzt auf diesen engen Kontakt mit den Meistern zurück.

Sicherheitsing. Wieczorek, Abt. Arbeitsschutz Ruhrort

Pulmotor hilft bei Wiederbelebung Verunglückter

Zur Ausbildung in Erster Hilfe gehört für den Betriebshelfer auch eine Unterweisung über Wiederbelebungsversuche. Das geschieht mit Hilfe künstlicher Beatmung. Um hier einen möglichst großen Wirkungsgrad erreichen zu können, ist ein besonderes Beatmungsgerät entwickelt worden, der sogenannte Pulmotor. Elf solcher Geräte befinden sich zur Zeit einsatzbereit im Werk Ruhrort und im Hochofenwerk Hüttenbetrieb, vierzehn in den Werken Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth.

Eine entsprechende Ausbildung ist erforderlich, um den Pulmotor im Ernstfall erfolgreich anwenden zu können. Vom Gesundheitswesen Ruhrort, das diese Wiederbelebungsgeräte ständig auf ihre Einsatzfähigkeit überprüft, sind inzwischen zahlreiche Betriebshelfer in der Bedienung des Pulmotors unterwiesen worden. So verfügt z. B. der Werkschutz über zehn daran

ausgebildete Pförtner. Gerade jetzt ist eine Ausbildung für 38 Betriebshelfer des Ruhrorter Hochofenbetriebes zu Ende gegangen. Oberingenieur Genz und Betriebsingenieur Schmiedel waren selbst Teilnehmer eines solchen Lehrgangs. Geschlossene Anmeldungen für die nächsten Monate liegen inzwischen für Betriebshelfer aus folgenden Werksbereichen vor: Siemens-Martinwerk I, Ofenbau und Block- und Kontistraße.

Sinn der Pulmotoren ist es, Gasvergiftete bis zum Eintreffen des Heilgehilfen am Unfallort mit Sauerstoff zu versorgen. So können im Ernstfall durch rechtzeitige und sachgemäße Anwendung eines solchen Gerätes unter Umständen Menschenleben gerettet werden. Der Maschinenbetrieb Hochofen hat zum Beispiel bei Arbeiten am Hochofen oder in gasgefährdeten Bereichen stets einen Pulmotor griffbereit.

UNSER BILD:

Oberheilgehilfe Janusch erläutert die Handhabung des Pulmotors. Interessierte Gäste waren auch Oberingenieur Genz (erster von rechts) und Ing. Schmiedel vom Hochofenbetrieb (dritter von rechts)



Viele Faktoren beeinflussen sicheres Arbeiten

Die Unfallstatistik für die Werke Ham-born, Bruckhausen und Beeckerwerth zeigt für die Zeit von Oktober 1967 bis Mai 1968 erfreulicherweise, daß trotz der erhöhten Produktion und dem damit zwangsläufig auch verbundenen verstärkten Arbeitseinsatz eine — wenn auch nur geringfügige — Senkung der Unfälle eingetreten ist. Dabei sind auch die schweren und mittelschweren Unfälle zurückgegangen.

Sicherlich gibt es viele Faktoren, die zu diesem Ergebnis beigetragen haben; denn wir wissen ja alle, wie sehr — neben einer umfassenden fachlichen Ausbildung — das gute Einvernehmen aller in einem begrenzten Arbeitsbereich eingesetzten Mitarbeiter ebenso notwendig ist wie das Wissen um die Sicherheit, die Gefahrenpunkte der Arbeit und die Kenntnis der Vorschriften.

Nun erleben wir aber leider, daß in den letzten zwei Jahren eine große Zahl von Mitarbeitern zwei und mehr Unfälle hatte. Deshalb müssen wir uns immer wieder fragen, weshalb gerade sie Unfälle verursachten, während andere vielleicht ihr ganzes Berufsleben lang ohne jeden Unfall arbeiten. Oft stellen wir bei genauer Überprüfung des Unfallhergangs und der Verunglückten selbst fest, daß wir es bei dem einen Mitarbeiter mit einem Mann zu tun haben, der aus seinem Wesen heraus zu eben diesem Unfall disponiert war. Bei einem anderen spielte seine Einstellung zu der Arbeit, die er zu machen hatte, oder zu seinen Arbeitskollegen eine Rolle; vielfach war sie entscheidend für eine gewisse Nachlässigkeit, mit der er arbeitete und auch zu wenig auf die erforderliche Sicherheit achtete.

In beiden Fällen liegt eine wichtige Aufgabe bei den Vorgesetzten. Sie selbst müssen nicht nur durch ihr eigenes Verhalten — vor allem auch im Tragen von Arbeitsschutzkleidung und in der Beachtung der Vorschriften zur Verhütung von Unfällen — Beispiel für ihre Männer sein, sondern auch für ein trotz erhöhter Produktion erträgliches, ja gutes Betriebsklima sorgen. Wir müssen wissen, daß dies alles nicht nebensächlich ist, wenn es um die Sicherheit des einzelnen und damit aller Mitarbeiter am gemeinsamen Arbeitsplatz geht, wobei die Kenntnis der Gefahren und Vorschriften als wichtiges Rüstzeug notwendige Voraussetzung

Sicherheitsgurte und Feuerlöcher

für Personenwagen können Belegschaftsmitglieder auch nach Ablauf der Verkehrssicherheits-Woche preisgünstig im Hauptmagazin — telefonische Auskunft unter Hausruf 53 49 — noch erhalten, solange der Vorrat reicht.

sein muß. Sie ergänzen, was der vorgeschriebene technische Schutz an Maschinen und Aggregaten nur unvollkommen geben kann, wenn nicht dazu die individuelle Schutzkleidung sowie eine umfassende Spezialausbildung treten.

Bei vollautomatisierten Anlagen kennt man die hier trotz aller technischen Perfektion noch bestehenden Gefahrenmomente sehr schnell, so daß man sie, soweit dies technisch möglich ist, abstellen oder durch ein besonderes Training der Mannschaft, die an dieser Anlage tätig ist, weiter herabsetzen oder gar völlig ausschalten kann.

Hier und bei anderen Arbeiten ist die Arbeitsplatz-Sicherheitsanalyse, über die wir in Heft 3/1968 der Werkzeugzeitung berichteten, ein wichtiges Mittel zur Verbesserung der Arbeitssicherheit. Sie ist eine moderne Methode, jedem Mitarbeiter wichtige Handhaben zu geben, seine Arbeit an Hand einer umfassenden Analyse schematischer und trotzdem gleichzeitig sicherer erfüllen zu können. Wenn wir nämlich erst einmal die verschiedenen Punkte kennen, die etwa in der Organisation des Arbeitsablaufes, in technischen Mängeln einer Anlage, in einem sich daraus ergebenden oder in der menschlichen Natur liegenden falschen Verhalten der Mitarbeiter herrühren, dann ist es schon leichter, Hinweise für ein möglichst unfallfreies Arbeiten zu geben.



Bei Beschreibung der Arbeitsplatz-Sicherheitsanalyse hatten wir kürzlich die Warmband-Spaltanlage dargestellt. Heute sollen nun an zwei Beispielen Hinweise gegeben werden, was bei Reparaturen zu beachten ist, wenn ein nach menschlichem Ermessen möglichst sicheres Arbeiten gewährleistet sein soll.

- Das erste Beispiel: Auswechseln einer kompletten Rollgangs-Rolle mit Antriebsmotor.

Diese Arbeit soll an einem normalen Arbeitstag durchgeführt werden. Da es sich hier um eine Anlage handelt, die gewöhnlich durchläuft, kann die Reparatur nur bei Stillstand der Anlage erfolgen.

Was ist nun im einzelnen zu veranlassen? Es wird zunächst angeordnet, daß das Auswechseln der Rollgangs-Rollen bei Stillstand — das heißt etwa gleichzeitig mit dem Walzenbau — vom Erhaltungsbetrieb durchgeführt werden soll.

Der wichtigste Faktor bei diesem Arbeitseinsatz ist der Arbeitsplaner. Die ungefähre Reparaturzeit muß festgelegt werden; sie ist durch evtl. vorhergegangene Reparaturzeiten meist bereits bekannt. Dabei muß die Zeit des Walzenbaues berücksichtigt werden, wenn die Reparaturkolonne für das Auswechseln der Rollgangs-Rolle nicht unter Zeitdruck kommen soll.

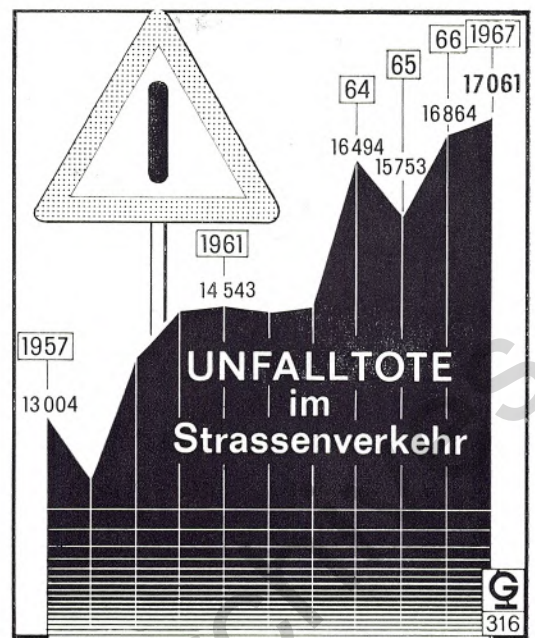
Festzulegen ist die Anzahl der erforderlichen Mitarbeiter. Außerdem ist zu bestimmen, welche Werkzeuge, Anschlagmittel und Krane benötigt und ob Gerüste benutzt werden müssen und wer die Aufsicht für diesen Vorgang übernimmt. Der Abschaltvorgang für diesen Bereich ist vom Verantwortlichen festzulegen. Weiterhin sind mögliche Gefahrenmomente besonders zu berücksichtigen und zu beschreiben, wobei die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen ebenfalls genannt werden müssen.

Dem aufsichtsführenden Vorarbeiter wird die RKW-Karte mit dem beschreibenden Arbeitsablauf vor Beginn der Arbeit — unter Abstimmung mit dem Produktionsbetrieb — ausgehändigt.

- Zweites Beispiel: Zwei Lagerböcke einer Oberrolle sollen seitlich mit Druckschrauben versehen werden, um die Oberrolle genauer einrichten zu können.

Bei diesem Vorgang ist folgendes zu beachten: Da die Anlage ebenfalls normalerweise durchläuft, an laufenden Maschinen aber nicht gearbeitet werden darf, ist gemeinsam mit dem Arbeitsplaner die Möglichkeit einer Durchführung des Auftrages bei laufender Anlage an Ort und Stelle zu prüfen. Tunlichst ist hierbei auch die Abteilung Arbeitssicherheit zu informieren, damit sie entsprechende sicherheitsmäßige Anordnungen mit dem Planer festlegt.

Der Betrieb ist zu verständigen. Von allen gemeinsam sind die günstigste Zeit für den Arbeitseinsatz sowie notwendige Sicherungen zu bestimmen, beispielsweise die Abschirmung zur laufenden Anlage hin, damit niemand mit den



JEDER SIEBTE STARB DURCH ALKOHOL

Die Gegner der 0,8-Promille-Grenze haben es schwer. Was immer sie gegen die jüngste Gesetzesvorlage der Bundesregierung ins Feld führen — es sind triftige Argumente darunter —, verliert an Gewicht angesichts der fürchterlichen Zahl von über 17 000 Verkehrstoten im vergangenen Jahr. Nach den polizeilichen Feststellungen trägt der Alkohol als Unfallursache für jeden siebten tödlichen Unfall die Schuld oder Mitschuld.

Sechs findige Köpfe

In der Sitzung des Ruhrorter Ausschusses für Verbesserungsvorschläge erhielten sechs Belegschaftsmitglieder des Werkes Ruhrort bzw. des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb Prämien für ihre Vorschläge zugesprochen. Es waren: Schlosser-Kolonnenführer Paul Kirchberg, Maschinenbetrieb Walzwerk 2, 50 DM und 55 DM (zwei Vorschläge); Schlosser Manfred Spieker, Maschinen-Betrieb Hochofen, 55 DM; Kolonnenführer-Elektriker Günter Kämpf, Kraftwerk „Hermann Wenzel“, 275 DM; Vorarbeiter Friedhelm Schlitz, Maschinen-Betrieb Stahlwerk, 420 DM; Techniker Horst Klingbeil, Technisches Büro Maschinenabteilung, 420 DM; Schlosser Hans Badorrek, Elektro- und Maschinenabteilung Hüttenbetrieb, 100 DM.

Händen in sie hineingerät. Solche und andere Sicherheitsmaßnahmen sind zu beschreiben. Hier sind ferner ebenfalls die Anzahl der Leute, die Werkzeuge, Anschlagmittel und sonstigen Hilfsmittel, wie zum Beispiel evtl. notwendige Gerüstbauten zu bestimmen und festzulegen.

Da eine solche Reparaturarbeit äußerste Konzentration und Aufmerksamkeit erfordert, kann diese Arbeit nur unter Aufsicht eines Vorgesetzten, zum Beispiel eines Vorarbeiters, durchgeführt werden, der diese Arbeit während der ganzen Zeit und Dauer überwacht.

Ist nicht mit Sicherheit vorauszusehen, daß die festgelegte Abschirmung als Schutz für diese Arbeit ausreicht, so kann die Reparatur nur bei Stillstand der Anlage durchgeführt werden. Auch dieser Vorgang muß beschrieben und dem aufsichtsführenden Vorarbeiter vor Beginn der Arbeit schriftlich übergeben werden.

Wichtig ist bei all diesen Arbeiten, auf folgendes zu achten:

- Alle Arbeitsvorgänge mit den erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen vorher genau festlegen;
- die Durchführung der Arbeit mit dem Produktionsbetrieb durchsprechen, wobei ein Verantwortlicher durch einen Ortstermin sich vorher über die durchzuführenden Arbeiten und die Sicherheitsmaßnahmen informiert.

Dann ist es für die Männer, die diese Arbeiten ausführen, leichter, sich in den Arbeitsablauf hineinzudenken und die notwendigen genau beschriebenen Sicherheitsmaßnahmen zu beachten.

Theo Mauermann, Hauptsicherheitsingenieur
Abt. Arbeitssicherheit, Hamborn

Bugsierboot Thyssen II wurde verschrottet

Nach 32 Jahren Einsatz in Schwelgern

Das Bugsierboot „Thyssen II“ des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen wurde nach über dreißigjähriger Dienstzeit außer Fahrt gesetzt. Am 14. Februar 1936 war es von der Duisburger Werft Ewald Berninghaus der ATH übergeben worden und wurde für den Bugsierdienst im Hafen Schwelgern eingesetzt.

Aus der Lebensgeschichte des Schleppers ist eine Episode besonders interessant. Als er 1941 während des strengen Winters für Kokstransporte zwischen Ruhrort und Schwelgern eine Fahrrinne im zugefrorenen Rhein freibereichen sollte, blieb er unterhalb des „Luftballs“ im Eis stecken. Da er sich aus eigener Kraft nicht mehr befreien konnte, mußten Pioniere eine Rinne zum Ufer sprengen, damit „Thyssen II“ unter Land das bald einsetzende Tauwetter abwarten

ATH-Pensionär als Laienmaler im Fernsehen

Das Erste Deutsche Fernsehen stellte am Freitagabend einen Pensionär der ATH in einer Sendung vor, die sich mit „naiver Malerei“ befaßte, mit den Arbeiten von Laienkünstlern aus zahlreichen Landschaften der Bundesrepublik. Zu ihnen gehörte auch der ATH-Pensionär Karl Kazmierczak, der sein ganzes Berufsleben, zuletzt als Pumpenwärter, bei der ATH verbrachte, bevor er 1960 in den wohlverdienten Ruhestand trat.

Mit Recht hat eine Tageszeitung in diesem Zusammenhang kritisch darauf hingewiesen, daß die höheren Genüsse im Fernsehen meist spät liegen und das gerade bei dieser Sendung von Reinhard Ruttman über die „Malerei des einfältigen Herzens“, von der so viel unmittelbare menschliche Hilfe ausgehen konnte. Von Kunstkennern wird die „naive Malerei“ hoch gewertet. Ihnen dürften manche der hier vorgestellten Männer und viele ihrer Arbeiten nicht neu gewesen sein.

Die Kamera ließ Karl Kazmierczak in seinem Heim in der Hamborner Wolfstraße erleben. Sie zeigte Bilder von ihm wie „Karneval“, „Paradies“, „Freizeitmalerei“ und „Ungeduld“, die heute zu den besten Schätzen der Sammlung naiver Künstler in der Kunsthalle Recklinghausen gehören. Sie zeigte ihn aber auch in seinen Kleinplastiken —, von der anderen Seite seines Wesens, die mit Humor und Selbstironie sich selbst und seine Umwelt in vielen Jahren künstlerischen Schaffens darstellt.

In der Vielzahl der hier vorgestellten Individualisten gehörte er zu den eindrucksvollen Männern, denen der Recklinghausener Museumsdirektor Thomas Grochowiak durch seine Ausstellung bei den Ruhr-Festspielen und mit der Weitergabe seiner Sammlung zu Ausstellungen im In- und Ausland ein weites Echo gegeben hat.



konnte. In den letzten Kriegstagen transportierte das Boot viele deutsche Soldaten vor den anrückenden alliierten Truppen vom linken zum rechten Rheinufer. Nach dem Kriege wurde es zunächst von einer holländischen Firma in der Schiffsbergung eingesetzt und fuhr dann 1948 und 1949 als Streckenboot zwischen Wesel und Oberkassel. Jetzt wurde es bei der Firma Schrotthandel in Ruhrort verschrottet. Lediglich seine Antriebsmaschine wird auch weiterhin Dienst tun und zwar als Antrieb einer Notstrom-Anlage im DEW-Zweigwerk in Dortmund.

Im Hafen Schwelgern sind gegenwärtig das 1963 in Dienst gestellte neue Schub-Schleppboot „Thyssen I“ sowie das Boot „Thyssen III“ in Dienst, das 1961 mit einer modernen Antriebsanlage mit Schiffs-Wendegetriebe ausgestattet worden war.

UNSER BILD ZEIGT:

„Thyssen II“ wird in Schwelgern von „Thyssen III“ (im Vordergrund) längsseits genommen, um zur Verschrottung nach Ruhrort geschleppt zu werden

Kulturring bringt 1968/69 ein interessantes Programm

Der Kulturring Hamborn hat für die kommende Spielzeit erneut seine beiden Vertragsbühnen, die Dinslakener Burghofbühne und das Klever Theater am Niederrhein, mit einem sehr interessanten Programm verpflichtet. Neben klassischen Stücken wird auch der leichten Muse ein breiter Raum eingeräumt in der Hoffnung, damit auf einem gehobenen Niveau für jeden Geschmack etwas zu bringen.

Eröffnet wird die Theatersaison 1968/69 am 20. September mit Molières Komödie „Die gelehrten Frauen“ — jener anmutvollen Auseinandersetzung zwischen törichter Gelehrtheit und handfestem gesunden Menschenverstand, die Molière selbst für seine beste Leistung gehalten hat.

Mit einer modernen Komödie, und zwar „Wolken sind überall“ von F. Hugh Herbert, setzt der Kulturring seine Veranstaltungen fort. Dieser Theaterabend findet voraussichtlich am 4. Oktober statt.

Szene aus der Komödie „Die wundersame Schustersfrau“



Nach dem guten Erfolg des Musicals „Irma la Douce“ in der letzten Saison enthält das Spielprogramm auch diesmal ein Musical, und zwar Wolfgang Hildesheimer „Das Opfer Helenas“. Die Burghofbühne, die sich in diesem Metier zum Vergnügen der Zuschauer gut zu tummeln weiß, wird damit am 15. November gastieren. An weiteren Veranstaltungen sind dann noch vorgesehen:

Am 17. Dezember die beiden Einakter von Anton Tschechow „Der Heiratsantrag“ und „Der Bär“.

Am 17. Januar das Schauspiel des tschechischen Dramatikers Pavel Kohout „So eine Liebe“.

Am 21. Februar die Kriminalkomödie von Jack Popplewell „Keine Leiche ohne Lily“.

Am 7. März „Flüchtlingsgespräche“ von Bertolt Brecht, ein Fragment aus dem Nachlaß des Dramatikers.

Am 18. April das Schauspiel „Rosenkranz und Gildenstern“ von John Stoppard.

Am 9. Mai „Und Marx hat doch recht“, ein Zeitstück von Cecil P. Taylor.

Außerdem plant der Kulturring als zehnte Veranstaltung die Aufführung einer Operette — voraussichtlich Zellers „Vogelhändler“ — durch die Opernschule Duisburg, die mit einem ähnlichen Gastspiel unlängst in Meiderich einen weit beachteten Erfolg hatte.

Am 12. Juni wählte die Hauptversammlung des Kulturrings den satzungsgemäß zurückgetretenen bisherigen Vorstand wieder. Er setzt sich wie bisher zusammen aus Rechtsanwalt Dr. Helmut Spiecker als erstem und Hans von Schierbrandt als zweitem Vorsitzenden. Geschäftsführer ist Dr. Erich Fussek, Schatzmeister Diplomkaufmann Aribert Gregor, beide ATH.



Seine letztjährige Spielzeit beendete der Hamborner Kulturring erfolgreich mit zwei Theaterabenden. Religiöse Themen als Vorwurf in Dramen werden den Zuhörer stets zum abwägenden und kritischen Nachdenken zwingen. Schließt doch die Welt des Glaubens alles ein, was von der beweisbaren Tatsache bis zur Parapsychologie und Metaphysik reicht und erlaubt damit manche Deutungen. Das Leben Jesu, aber auch



UNSERE BILDER ZEIGEN

Oben: Szene aus „Ein Mann namens Judas“ — Mitte: ATH-Mitarbeiter Köberling bei seiner Lesung anlässlich einer Veranstaltung des Kulturrings Hamborn

dasjenige anderer Religionsstifter, wird davon noch heutigentags bis ins Detail berührt. Immer aber spielt — vor allem im Mittelalter — in der dramatischen Gestaltung der Heilsgeschichte eine bedeutsame Rolle der Jünger Judas, der seinen Herrn verriet, aber auch im Schauspiel der modernen französischen Dramatiker Puget und Bost „Ein Mann namens Judas“, das vom Theater am Niederrhein Kleve dargeboten wurde.

Die beiden Autoren versuchen hier, den Verrat von Judas mit einem anderen Motiv zu verbinden und diese seit der Zeitenwende als schändlich empfundene Tat in einen Akt äußersten Glaubens zu verwandeln. Judas will, um recht glauben zu können, mit seinem Verrat erreichen, daß sich Gott in Jesus offenbart und das Wunder geschieht, das er so erzwingen will — daß nämlich Jesus vom Kreuze herabsteigt.

W. Szubries als Judas zeigte die Pein des Herzens und Gewissens eines verlorenen und verzweifelten Menschen, dem die Heilswahrheit nicht mehr offenbar wird, in eindrucksvoller Weise. Neben ihm ragten Heta Mantscheff als Lea, Hans Doerry als Jakobus und H. Köhler als Polizist heraus. Alle übrigen Darsteller gaben ihr Bestes, um das in der Sprache der Gegenwart verfaßte Stück in seiner neuen Deutung glaubhaft zu machen. Sehr beeindruckt dankten die Zuschauer mit lebhaftem Beifall für Leistung, Inszenierung und ansprechendes Bühnenbild.



Der während der Wirren des spanischen Bürgerkriegs ums Leben gekommene Dramatiker und Lyriker Federico Garcia-Lorca hat, anknüpfend an die große Tradition des spanischen Theaters, mehrere Schauspiele geschrieben, die in ihrer Tendenz stark sozialkritisch sind. Auf deutschen Bühnen behauptet sich ohne allzu großen Widerhall neben der „Bluthochzeit“ vor allem die Volkskomödie „Die wundersame Schustersfrau“, die von der Burghofbühne Dinslaken für den Kulturring gegeben wurde.

Im Mittelpunkt dieses „tollen“ Stückes steht eine Schustersfrau, die ihr Leben in einer Traumwelt zubringt und zwischen Unwirklichkeiten und den harten Gegebenheiten des Tages hin- und hergerissen wird. Den für sie vergleichsweise zu alten Ehemann treibt sie schließlich durch ihre hysterische Zanksucht aus dem Haus. Sie wird nun von den Mini-Casasnovas aller Schattierungen ihres Dorfes belagert, jedoch erfolglos, weil sie sich innerlich wieder intensiv mit ihrem verschwundenen Ehemann beschäftigt. Nach langer Abwesenheit kehrt der „Vertriebene“ verkleidet und unerkannt als Spielmann heim und glaubt nun, ein normales Eheleben führen zu können. Als die Schustersfrau jedoch ihren Mann erkennt, beginnen ihre psychopathischen Ausfälle von neuem.

Man hat zunächst viel Verständnis für das Aufbegehren dieser Frau gegen ihre Umwelt, die damit die Forderung nach Gleichberechtigung der spanischen Frauen überhaupt erhebt. Doch die Regie von J. E. Backhaus war für den weiteren Verlauf des Stückes nicht ganz glücklich. Die begabte Ute Gerlach in der Titelrolle übertrieb unnötigerweise nicht selten ihr Spiel. Man

hatte oft den Eindruck, daß sie sich von ihrer Bombenrolle als „Irma la Douce“ nicht lösen konnte und sich dabei zu sehr verausgabte. Sie hielt an einer bestimmten Lautstärke so beharrlich fest, daß der Gesamteindruck schließlich doch etwas verzerrt war.



Soziale Fragen

HEUTE:

Richtiger Beginn des Ruhestandes läßt Einbußen bei der Rente vermeiden

Unter den Leistungen der gesetzlichen Rentenversicherung spielt das Alters-Ruhegeld eine besondere Rolle. Es gibt dem Versicherten nämlich die Gewißheit, nach Vollendung des 65. Lebensjahres und Zurücklegung einer Versicherungszeit von 180 Kalendermonaten — der sogenannten Wartezeit — vorbehaltlos auf Lebenszeit in den Genuß einer Leistung zu kommen, die ihm im Normalfall nicht nur das Existenzminimum sichert, sondern auch infolge ihres dynamischen Charakters in gewissem Rahmen eine zukunftssichere wirtschaftliche Grundlage gewährleistet.

Bisher erhielt der Versicherte das Alters-Ruhegeld vom Beginn des Monats an, in dem er die Voraussetzungen für seinen Bezug erfüllt hatte, das heißt des Monats, in dem er nach Zurücklegung der Wartezeit 65 Jahre alt wurde. Vollendete zum Beispiel ein Versicherter am 15. Juli 1967 sein 65. Lebensjahr, dann stand ihm bereits vom 1. Juli 1967 an Alters-Ruhegeld zu. Hatte er für den Monat Juli 1967 etwa noch einen Monatsbeitrag zur gesetzlichen Rentenversicherung geleistet, mußte dieser Beitrag bei Berechnung des bereits mit Julibeginn einsetzenden Ruhegeldes allerdings außer Ansatz bleiben.

Das Finanzänderungsgesetz 1967 hat diese für den „Rentenanfänger“ nicht ungünstige Regelung dahin geändert, daß seit Januar 1968 das

Alters-Ruhegeld nicht mehr mit Beginn des Monats, sondern erst mit Ablauf des Monats zu laufen beginnt, in dem das 65. Lebensjahr vollendet wird. Der Versicherte, der am 15. Juli 1968 65 Jahre alt wurde, kam also erst am 1. August 1968 in den Genuß des Alters-Ruhegeldes und erlitt somit gegenüber seinem „Kollegen“ aus dem Vorjahr eine Einbuße, die sich unter Umständen bis auf rund 1000 DM erstrecken kann. Auch die Tatsache, daß ihm ein etwa für den Monat Juli 1968 noch geleisteter Beitrag jetzt für das Alters-Ruhegeld angerechnet wird, wodurch die monatliche Rente möglicherweise geringfügig erhöht, kann diese Einbuße nicht ausgleichen.

Die Bestimmung, daß Versicherte auch einen späteren Zeitpunkt als Eintritt des Versicherungsfalles wählen können, etwa weil die Wartezeit mit Vollendung des 65. Lebensjahres noch nicht erfüllt ist, oder weil durch Entrichtung weniger zusätzlicher Beiträge die Versicherungszeit um ein halbes Jahr erhöht werden kann, gilt jedoch weiter.

Das vorgezogene Ruhegeld für weibliche Versicherte, das auf Antrag Frauen gewährt wird, die das 60. Lebensjahr vollendet und in den letzten zwanzig Jahren überwiegend eine rentenversicherungspflichtige Beschäftigung oder Tätigkeit ausgeübt haben und eine Beschäftigung gegen Entgelt oder eine Erwerbstätigkeit nicht mehr ausüben, beginnt nach einer in das Finanzänderungsgesetz aufgenommenen Bestimmung seit Januar 1968 ebenfalls erst vom Ablauf des Monats an, in dem die Beschäftigung oder Tätigkeit endet und die sonstigen Voraussetzungen erfüllt sind. Eine Versicherte, die

etwa am 5. September 1968 ihre Beschäftigung aufgibt, erhält das beantragte vorgezogene Alters-Ruhegeld erst vom 1. Oktober 1968 an, während eine Versicherte, die am 5. Oktober 1967 aus dem Erwerbsleben ausgeschieden war, bereits am 1. Oktober 1967 in den Genuß des Alters-Ruhegeldes kam.

Frauen, die Anspruch auf vorgezogenes Alters-Ruhegeld haben, sollten daher nach Möglichkeit ihre Beschäftigung oder Tätigkeit stets mit einem Monatsende aufgeben, weil nur dann ein unmittelbarer Anschluß von Arbeitseinkommen an Alters-Ruhegeld gegeben ist. Wie bei dem „normalen“ Alters-Ruhegeld ist es auch bei dem vorgezogenen Alters-Ruhegeld weiter möglich, einen späteren Zeitpunkt für den Beginn der Rente zu wählen, falls dies aus den erwähnten Gründen zweckmäßig erscheint.

Die durch das Finanzänderungsgesetz festgelegte Neuregelung für den Beginn des Alters-Ruhegeldes gilt auch für Renten wegen Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit. Auch sie werden jetzt nicht mehr wie bisher mit Beginn, sondern erst vom Ablauf des Monats an gezahlt, in dem ihre Voraussetzungen erfüllt sind. Gerade für diesen Personenkreis werden sich in manchen Fällen Einbußen ergeben, die mehr oder weniger hart sein können.

Lediglich die bisher geltende Bestimmung, daß eine Rente wegen Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit vom Beginn des Antragsmonats an zu ge-



SOZIALER REKORDAUFWAND

Es hat 1967 keine Flaute bei den Sozialleistungen gegeben, und es wird auch 1968 keine geben. Der gesamte öffentliche Sozialaufwand wird für 1968 auf 84 Milliarden Mark geschätzt, das sind über acht Prozent mehr als 1967. Diese Expansion ist zum Teil bewußt als Konjunkturausgleich in unser System sozialer Leistungen eingebaut worden. So richten sich zum Beispiel die Rentenerhöhungen nach den Lohnerhöhungen, die drei Jahre zurückliegen. Die Renten steigen also gerade dann stark, wenn der Lohnauftrieb schon wieder schwächer geworden ist und umgekehrt.

währen ist, wenn der Antrag später als drei Monate nach Eintritt des Schadens gestellt wird, wurde durch das Finanzänderungsgesetz nicht geändert und gilt infolgedessen ohne Einschränkung weiter.

Selbst einen nicht unerheblichen Teil der Empfänger von Hinterbliebenen-Renten (Renten an Witwen, Witwer und Waisen), also an Personen, die auch heute noch in vielen Fällen auf die Einkünfte aus der gesetzlichen Rentenversicherung dringend angewiesen sind, läßt das Finanzänderungsgesetz nicht unverschenkt. Bisher begannen diese Renten mit dem Ersten des Monats, in dem der Versicherte starb. Jetzt setzen die Hinterbliebenen-Renten in den Fällen, in denen der Versicherte zum Zeitpunkt seines Todes noch nicht Rentenempfänger war, das heißt in denen er in der Regel noch im Arbeitsleben stand, erst mit dem Todestag des Versicherten ein. Lediglich wenn der Versicherte bereits selbst Anspruch auf Rente hatte, beginnen Hinterbliebenen-Renten wie bisher mit dem Ablauf des Sterbemonats.

Dr. St.

Neue Versicherten-Vertreter bei den Krankenkassen

Bei den alle sechs Jahre stattfindenden Wahlen in der Sozialversicherung, die in diesem Jahr, wie berichtet, Anfang Juni stattfanden, wurden auch die Versichertenvertreter bei den beiden Betriebskrankenkassen der ATH neu bestimmt.

Bei der Hamborner Betriebskrankenkasse, bei der die Mitarbeiter der Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth der ATH, der Thyssen-Industrie und des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen versichert sind, mußte eine Wahl durchgeführt werden. An ihr beteiligten sich von 22 512 Wahlberechtigten 7 312 Mitglieder (32,5 v. H.). Hiervon waren 203 Stimmen ungültig. Auf die Liste der IG Metall entfielen 6 440 Stimmen (90,6 v. H.) und auf die Liste des Christlichen Metallarbeiter-Verbandes 669 Stimmen (9,4 v. H.). Von den 30 Sitzen in der Vertreterversammlung erhielt damit die IG Metall 28 Sitze, der CMV zwei Sitze.

Mit nur 32,5 v. H. war die Beteiligung bei den Sozialwahlen in den Werken Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth der ATH als sehr gering zu bezeichnen. Nach dem Selbstverwaltungsrecht ergeben sich durch die Wahl der Kandidaten jedoch für alle Wahlberechtigten Verpflichtungen, die zu erfüllen allen möglich sein sollte.

Gewählt wurden von der IG Metall: Rudolf Judith, Karl-Heinz Schicks, Johannes Hol, Bernhard Wurl, Manfred Kollenbach, August Hansel, Josef Heuskel, Karl-Heinz Werner, Heinz Zapp, Günter Kühn, Erwin Westrich, Karl-Heinz Diercks, Matthias Peters, Günter Neb, Friedrich Schorn, Gerhard Schmidt, Hermann Mielke, Josef Wolf, Heinrich Benning, Hans Baxmann, Heinrich

Sterbekasse Ruhrort beschloß Satzungsänderung

Die seit sechzig Jahren im Werk Ruhrort bestehende Sterbekasse „Kranzspenden Hinterbliebenen-Fürsorge“ hatte sich in ihrer Jahreshauptversammlung mit einigen wichtigen Fragen zu befassen. Dazu gehörte vor allem eine Satzungsänderung, über die ausgiebig diskutiert wurde. Auch die Kritiker konnten schließlich von der Zweckmäßigkeit einer Änderung überzeugt werden. Da der zweite Vorsitzende Ansoerge wegen Krankheit sein Amt zur Verfügung gestellt hatte, gab es eine Neuwahl. Der Vorstand setzt sich nunmehr wie folgt zusammen: Erster Vorsitzender Wilhelm Remond, zweite Vorsitzende Frau Rickes, erster Kassierer Heinrich Albishausen, zweiter Kassierer Josef Vormwald, erster Schriftführer Wilfried Albishausen, Kassenprüfer Erich Kreutzberg und Johann Sauer. Die Versammlung hatte vorher einmütig die verlesenen Niederschriften sowie die Kassen- und Revisionsberichte gebilligt. Lobend wurde anerkannt, daß der erste Kassierer Heinrich Albishausen eine neue übersichtliche Kartei aufgebaut habe. Die intensivierte Werbung, so gab H. Albishausen bekannt, habe neben der neuen Staffellung des Sterbegelds allein im ersten Quartal 1968 zu elf Neuaufnahmen geführt.

Willing, Alfred Gronemann, Johannes Körperich, Egon Ruhnke, Edmund Rakowski, Bernhard Bell, Johann Bosslet und Friedrich Fuhrmann; vom Christlichen Metallarbeiter-Verband Wilhelm Ohmann und Herbert Gailus.

Im Bereich des Werkes Ruhrort und des Hohenwerkes Hüttenbetrieb brauchte zur Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse Ruhrort nicht gewählt werden; denn in den eingereichten getrennten Vorschlagslisten der IG Metall und des Christlichen Metallarbeiter-Verbandes waren zusammen nicht mehr Bewerber benannt worden, als Mitglieder zu wählen waren, nämlich insgesamt 24.

Die 22 Versichertenvertreter der IG Metall sind: Hans Mechmann, Leo Ziegler, Peter Plein, Michael Schwarz, Friedrich Weber, Heinrich Pieters, Heinrich Bour, Maria Lembken, Eberhard Sauerbier, Karl Lantermann, Alfons Koch, Werner Brendt, Friedrich Acht, Josef Buchholz, Johann Kempken, Herbert Goworeck, Wilhelm Portner, Wilhelm Franzen, Ruth Reum, Walter Schaefer, Hans Buchmüller und Franz Kaplanowski. — Hinzu kommen vom Christlichen Metallarbeiter-Verband Heinrich Jäger und Hermann Peters.

Krankenversicherung der Rentner macht Sorge



Zu ihrer letzten öffentlichen Sitzung trafen sich am 20. Juni im Sportjugendheim die bisherigen Mitglieder der Vertreterversammlung unserer Hamborner Betriebskrankenkasse. Erstaunlicherweise war die Öffentlichkeit nur durch drei Betriebsratsmitglieder vertreten. Einen breiten Raum der Versammlung nahm die Beratung des Geschäftsberichts für 1967 ein, den der Vorsitzende der Vertreterversammlung, Friedrich Schorn, erläuterte.

Sicherlich stand zu recht ein gewisser Optimismus im Vordergrund; denn Einnahmen und Ausgaben stehen nun endlich seit mehreren Monaten in einem günstigen Verhältnis zueinander, wie man es vorher nur zu hoffen gewagt hatte. Doch eilen Sonnenschein macht man sich deswegen noch lange nicht vor.

Bei der Krankenversicherung der Rentner beispielsweise ging im Jahre 1967 das Defizit zurück, was aber nur von optischem Wert ist. Mit Inkrafttreten des Finanzänderungsgesetzes im letzten Jahr werden nämlich jedem Rentner nur zwei Prozent der Rente — statt der zunächst geplanten vier Prozent — abverlangt. In der

Öffentlichkeit entstand der Eindruck, daß dieser Beitrag ausschließlich den Krankenkassen zugutekommen würde. Leider sieht die Wirklichkeit anders aus. Die Krankenkassenbeiträge der Rentner dienen lediglich zur Deckung des großen Defizits bei den Rentenversicherungsträgern.

Bei der Hamborner Betriebskrankenkasse sieht dieses Dilemma in Zahlen wie folgt aus: Für das Jahr 1967 erhielt die Krankenkasse je Rentner im Monat einen Beitrag von 39,31 DM, ab Mai 1968 jedoch nur noch 33,97 DM, also 5,34 DM weniger. Das bedeutet für die Kasse eine Mehrbelastung von jährlich rund 250 000 DM. Was nun getan werden müßte, um dieses Loch auf der Einnahmeseite zu schließen, zeichnete sich im weiteren Verlauf der Vertreterversammlung ab. Der Vorstand der Betriebskrankenkasse empfahl der Vertreterversammlung eine Beitragserhöhung der Angestellten, was von ihr nach harter Diskussion mit Stimmenmehrheit angenommen wurde. Sollte dies von den Aufsichtsbehörden genehmigt werden, so bedeutet das für die Angestellten eine Erhöhung ihrer Krankenkassen-Beiträge von 6,8 auf sieben Prozent.

BERNHARD SIEP
Maschinist
Erhaltungsbetrieb Bruckhausen
11. September



Bernhard Siep wird am 11. September wie in den Jahren zuvor den Weg zur Hütte antreten, obwohl er an diesem Tag, an dem er sein fünfzigjähriges Dienstjubiläum feiern kann, schon längere Zeit Pensionär ist. Der Gesundheitszustand zwang diesen Hüttenmann schon am 1. April zum vorzeitigen Übertritt in den Ruhestand. Bernhard Siep wurde am 27. April 1904 in Vingst bei Köln geboren. Im Alter von zwölf Jahren kam er mit seinen Eltern nach Hamborn; denn der Vater hatte auf der Hütte als Drahtwalzer einen neuen Arbeitsplatz

gefunden. Als Bernhard Siep 1918 aus der Schule entlassen wurde, fand auch er im Feinisen-Walzwerk seinen Platz. 1922 kam Herr Siep zum Elektrobetrieb, in dem er bis auf wenige Zwischenstationen bis zum Jahre 1962 tätig war. Seither war er bis zu seinem Ausscheiden als Maschinist im Erhaltungsbetrieb im Werk Bruckhausen tätig.

ERNST HOFFMANN
Meister
Zentrale Werkstätten u. Rep.-Abt.
Bruckhausen — 27. September



Am 27. September kann Ernst Hoffmann sein fünfzigjähriges Dienstjubiläum feiern. Dann sind es aber nicht nur fünfzig arbeitsreiche Jahre, die er auf der Hütte verbrachte, sondern darüber hinaus fünfzig Jahre im gleichen Betrieb. Herr Hoffmann, der in Hamborn geboren wurde, kam nach seiner Schulzeit zur ATH. Hier trat er am 27. September 1918 in der Elektro-Hauptwerkstatt in die Lehre. Da er schon von Jugend an Begeisterung an elektrischen Dingen fand, erlernte er das Handwerk eines Elek-

tricklers. Die Freude an diesem Beruf wurde später nie getrübt. Von 1937 bis 1955 war Herr Hoffmann Vorarbeiter, von 1955 an ist er als Meister im gleichen Betrieb tätig. Vorausschauend meinte Ernst Hoffmann: „Noch ein Jahr, dann bin ich Pensionär und werde mir dann die Gegend um Hamborn wieder näher anschauen.“

25 JAHRE IM DIENST

**Werke Bruckhausen und
Beckerwerth
Hochofenwerk Hamborn**

Emil Ruhnke, Vorarbeiter,
Zentr. Rep.-Abt./Rep.-Betr. IV,
2. September
Johann Opriel, Waschraumwärter,
Soz. Betriebs-Einrichtungen II,
3. September
Günter Ossig, Maurer,
Kokerei August Thyssen,
3. September
Wilhelm Wester, Kranführer,
Erhaltungsbetrieb Beecker-
werth, 5. September
Willi Boruta, 1. Walzer,
Fertigstraße 1, 14. September
Hermann von Komorowski,
Ablader, Martinwerk,
16. September
Josef Wolter, Maurer-Kol.-Führer,
Baubteilung, 17. September
Albert Unkelbach, Rollgangführer,
Fertigstraße III, 22. September
Bruno Manka, Hilfsschlosser,
Erhaltungsbetrieb Beecker-
werth, 23. September

Werk Ruhrort

Karl Moras, Qual. Schweißer,
Mechanische Hauptwerkstatt,
2. September
Johannes Menzyk, Walzmotor-
führer, Sammelstelle,
19. September
Viktor Zakrzewski, Qual. Betriebs-
schlosser, Maschinen-Betrieb
Hochofen, 20. September

40 JAHRE

DIE ATH BEGLÜCKWÜNSCHT IHRE JUBILARE



WILHELM STRATMANN
Meßkraft
Versuchsanstalt/Bruckhausen
3. September



WILHELM WINSBERG
Werkzeugschleifer
Zentr. Werkst./WBH/Bruckhausen
4. September



ERWIN LAGERPUSCH
Schlosser
Kokerei August Thyssen
7. September



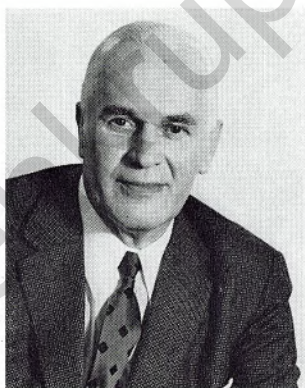
JOSEF FISCHER
Schlosser
Zentr. Werkst./WBH/Bruckhausen
8. September



LEO JANKOWSKI
Wächter
Werkschutz/Bruckhausen
10. September



BERNHARD BENTELER
Bürovorsteher
Zentr. Werkst. u. Rep.-Abteilungen
Bruckhausen — 16. September



FRANZ ROEDER
Bote
Betriebswirtschaft/Bruckhausen
20. September



WILLI KOSUCH
Apparatewärter
Hochofen/Ruhrort
21. September



JOHANN SZUMIŁOWSKI
Meister
Hochofen/Hamborn
25. September



KARL FIEDLER
Vorwalzer
Warmbandwerk I/Bruckhausen
28. September

93 JAHRE ALT

Heinrich Freitag, Sende/Bielefeld,
Eckardtsheimer Straße 348,
3. September

Michael Kepura, Duisburg-
Hamborn, Hagedornstraße 7,
6. September

91 JAHRE ALT

Franz Heller, Duisburg-Beeck,
Wandjessstraße 31,
27. September

90 JAHRE ALT

Johann Loth, Duisburg-Beeck,
Neanderstraße 105,
12. September

85 JAHRE ALT

Reinhold Philipp, Duisburg-Beeck,
Arnoldstraße 30, 3. September

Michael Przybyla, Duisburg-
Meiderich, Niebuhrstraße 48,
11. September

Friedrich Braatz, Duisburg-
Hamborn, Auguststraße 27,
19. September

80 JAHRE ALT

Lukas Piechocki, Walsum,
Theißelmannstraße 8,
1. September

Heinrich Frackowiak, Duisburg-
Meiderich, Kornstraße 33,
4. September

Hermann Arntz, Duisburg-
Meiderich, Siegfriedstraße 45,
7. September

Wilhelm Kamberg, Homburg-
Hochheide, Prinzenstraße 31,
7. September

Karl Hoppe, Duisburg-Ruhrort,
Dammstraße 14a, 17. September

Hermann Tengler, Duisburg-Laar,
Arndtstraße 40, 23. September

Martin Duszynski, Duisburg-
Hamborn, Kolpingstraße 60,
24. September

Wilhelm Dickmann, Bochum,
Luxemburger Straße 18,
26. September

Peter Jung, Duisburg-Hamborn,
Pollerbrückstraße 52,
26. September

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Theodor Schürmann,
Duisburg-Hamborn,
Nordstraße 131, 7. September

Eheleute Georg Usinger,
Duisburg-Beeck, Friedrich-Ebert-
Straße 293, 11. September



DIAMANTENE HOCHZEIT

EHELEUTE STUHELMER

Nicht nur Kinder und Enkelkinder, auch Urenkel hatten sich neben zahlreichen Gratulanten in der Clarastraße 8 in Hamborn eingefunden, wo die Eheleute Stuhlemmer am 8. Juni das Fest der Diamantenen Hochzeit feiern konnten. Hermann Stuhlemmer kam in jungen Jahren vom ost-

preußischen Schillehnen, wo er 1886 geboren wurde, ins Rheinland. Seit 1925 nahm er den Weg zur Hütte. Zuerst als Hilfsarbeiter und später als Transportarbeiter war sein Arbeitsplatz im Maschinenbetrieb 2. Nach mehr als zwanzig Dienstjahren trat er in den Ruhestand. Trotz einer gerade überstandenen Halsoperation war Hermann Stuhlemmer am Tag seiner Diamantenen Hochzeit bei guter Gesundheit, was man auch in gleichem Maße von seiner Ehefrau berichten kann. Die Glückwünsche der ATH überbrachte Sozialberaterin Frau Schiemann von unserer Sozialabteilung.



DIAMANTENE HOCHZEIT

EHELEUTE KANNENGIEßER

Aus dem Saargebiet stammen die Eheleute Karl Kannengießer und Frau Margarete, geb. Biehl, die am 25. Juni ihre Diamantene Hochzeit feierten. Sechzig Jahre lang hat Frau Kannengießer sorgfältig unter einem Glasrahmen das Myrtenkranzchen aufbewahrt, das sie am Tag der „grünen Hochzeit“ getragen hatte. Karl Kannengießer arbeitete zunächst in einem Neunkirchner Stahlwerk und kam 1912 „zu Thyssen“ ins Hüttenwerk Hagendingen im na-

hen Lothringen. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges wurde er zunächst ausgewiesen, sollte dann aber doch bleiben. Nun aber hatte er selbst keine Lust mehr und stellte einen Antrag auf Ausreise. Er landete in Hamborn, wo er im Maschinenbetrieb Hochofen tätig war. 1947 kam er zur gleichen Abteilung des Werkes Ruhrort als Erster Maschinist. Bis zu seinem 68. Lebensjahr hat er hier gearbeitet. Seinen Lebensabend verbringt er in Walsum, wo er bereits seit 1924 wohnt. Die enge Verbindung zu unserem Unternehmen drückt sich übrigens auch in der Tatsache aus, daß sein Sohn seit bereits 42 Jahren im Werk Ruhrort tätig ist. Dem diamantenen Hochzeitspaar wurden die Glückwünsche der ATH vom Hbv. Willi Baulig überbracht.

Unsere Toten



WIR BEWAHREN IHNEN
EIN EHRENDES ANDENKEN

Werke Bruckhausen/Beeckerwerth/Hochofenwerk Hamborn

	geb.	gest.
PIETROWSKY, Karl-Heinz	1949	20. April
BAHMANN, Horst	1931	7. Mai
JEZEWSKI, Franz	1909	24. Mai
SCHWAN, Josef	1892	26. Mai
VOCHT, Heinrich	1906	26. Mai
RENZELMANN, Johann	1902	28. Mai
SCHULTE, Willy	1897	4. Juni
GROCHOWSKI, Karl	1898	5. Juni
DORAWA, Aloisius	1885	6. Juni
FAHLENBÖCK, Josef	1907	8. Juni
HARLOZYNSKI, Andreas	1909	8. Juni
HEINA, Gustav	1892	13. Juni
RAEDTKE, Aloisius	1904	15. Juni
POHL, August	1902	18. Juni
ORDONSKI, Boleslaus	1900	20. Juni
HUCKELS, Günter	1947	24. Juni
SCHULTE, Jakob	1886	27. Juni

Werk Ruhrort

KARNATH, Ferdinand	Pensionär (Kabelmonteur, Elektro-Betrieb)	1886	9. April
ZIMMERMANN, Friedrich	Pensionär (Kolonnenführer, Zurichtung Straße 5)	1905	15. Mai
DAAMS, Gerhard	Pensionär (Kontrollleur, Werkschutz)	1888	16. Mai
LOOF, Ernst	Pensionär (Ofenmann, Straße 3)	1897	20. Mai
DARZNIK, August	Pensionär (Wachmann, Werkschutz)	1897	25. Mai
SCHULLIGEN, Johann	Pensionär (Strippermann, Thomaswerk II)	1893	27. Mai
BANASZAK, Ignaz	Pensionär (Bühnenreiniger, Krafthäuser)	1891	27. Mai
MERZ, Wilhelm	Kontrollleur, Werkschutz	1919	29. Mai
WELLING, Karl	1. Schlosser, Walzendreherei	1914	29. Mai
BUCKSTEGEN, Wilhelm	Pensionär (1. Maschinist, Maschinen-Betr. Krafthäuser)	1887	30. Mai
VAN MARWICK, Franz	Pensionär (Kranführer, Maschinen-Betrieb Hochofen)	1888	3. Juni
EMMEL, August	Gruppenleiter, Lohnabrechnung	1911	3. Juni
ECKMÜLLER, Ludwig	Pensionär (Oberschmelzer, Hochofen)	1898	5. Juni
STEUR, Johann	Pensionär (Wachmann, Werkschutz)	1907	9. Juni
FILUSCH, Oskar	Wachmann, Werkschutz	1904	10. Juni
BÖKENSCHMIDT, Heinrich	Pensionär (Ofenmann, Walzwerk)	1890	11. Juni
GASIOR, Joseph	1. Maschinist, Maschinen-Betrieb Hochofen	1911	17. Juni
JANSEN, Heinrich	kaufmännischer Angestellter, Kostenabteilung	1905	24. Juni

Werk Hüttenbetrieb

MARKWITZ, Josef	Pensionär (1. Wassermann, Hochofen)	1898	1. Juni
WOLFF, Josef	Pensionär (Waschraumwärter, Waschraumbetreuung)	1901	3. Juni

PERSONALMAPPE

Zum Abteilungsdirektor ernannt wurde

Dr. Hubert Reese, Leiter der Personalabteilung für Angestellte Ruhrort.

Ernannt wurden:

zum Betriebschef:

Dipl.-Ing. Norbert Püttmann, Betriebswirtschaft Hamborn/Techn. Datenverarbeitung;

zum Leiter der Abteilung Qualitätskontrolle:

Dipl.-Ing. Gerd Lohscheidt, Qualitätswesen;

zum Leiter der Abteilung mechanische Konstruktion:

Alfred Taupinard, Ingenieurabteilung;

zu Betriebsleitern:

Manfred Bals, Betriebswirtschaft Hamborn/Techn. Daten-

verarbeitung (Bereich Zentraler Informationsdienst, Archivierung aller Daten des technischen Bereiches, Verschleißleistungsfragen einschl. Verwaltung des von der TDV herausgegebenen Technischen Schlüsselverzeichnis).

Dieter Kellert, Betriebswirtschaft Hamborn/Techn. Datenverarbeitung (Bereich Entwicklung elektronischer Meß- und Steuerungseinrichtungen);

Dipl.-Ing. Heinz Prüß, Betriebswirtschaft Hamborn/Techn. Datenverarbeitung (Bereich Erz-

umschlagsanlage Hafen Schwel-

gern, Stahlwerke, Block- und Brammenstraßen);

Herbert Schroer, Betriebs-

wirtschaft Hamborn/Stoffwirt-

schaft, Werk Beeckerwerth,

Dipl.-Ing. Dieter Schulz,

Betriebswirtschaft Hamborn/

Techn. Datenverarbeitung (Be-

reich Warmbandwerk 2, Kalt-

walzwerke und Verzinkungsan-

lagen).

Hauptkasse Franz-Lenze-Str. geschlossen

Die bisher im alten Verwaltungsgebäude in der Franz-Lenze-Straße befindliche Hauptkasse der ATH ist Mitte Juni geschlossen worden, da wegen des steigenden bargeldlosen Zahlungsverkehrs die hier vorhandenen Räume zur Abwicklung der Arbeiten nicht mehr im bisherigen Umfang benötigt werden. Der Barverkehr wird jetzt durch den ehemaligen Kassenleiter, Karl Kamin, in der Finanzabteilung im neuen Verwaltungsgebäude (dritte Etage, Zimmer 301) wahrgenommen. Auszahlungen in Hamborn können aber auch am Schalter der August Thyssen-Bank, Kaiser-Wilhelm-Straße 86, in Empfang genommen werden. Einzahlungen für die ATH nimmt jedes Geldinstitut entgegen.

Thyssentag Ausland 1968

(Schluß von Seite 6)

ten über die Kontore genüge nicht, wie die Erfahrungen des vergangenen Jahres gezeigt hätten. Die vier Walzstahl-Kontore hätten sich deshalb entschlossen, gemeinsam ein westdeutsches Walzstahl-Exportbüro zu gründen. Seine Aufgabe werde es sein, gemeinsam mit den Kontoren Richtlinien für den Export nach Dritten Ländern festzusetzen und auf dem Markt zu vertreten.

Es wäre zu begrüßen, wenn man mit den westlichen Nachbarländern zur Gründung einer ähnlichen gemeinsamen Einrichtung und damit zu einer einheitlichen Exportpolitik der Stahlindustrie des Gemeinsamen Marktes kommen könnte. Eine koordinierte Preispolitik werde zu einer Stabilisierung auf den Auslandsmärkten und damit zu einer besseren Lösung unserer Probleme auch auf den Inlandsmärkten führen.

Durch die Errichtung der Walzstahl-Kontore, über die Halbzeug, Profile, Walzdraht sowie Breitband und Blech der westdeutschen Stahlindustrie verkauft werden, werde der Name Thyssen nicht an Bedeutung verlieren, wenn wir alle dafür sorgen, daß eine gleichmäßig

gute Qualität termingerecht geliefert und eine gute technische Beratung sowie ein zufriedenstellender allgemeiner Service geboten würden. Die persönliche Betreuung der Kundschaft und ihre Verbindung zur Thyssen-Gruppe liege in Zukunft verstärkt in den Händen der Auslandsvertretungen des Konzerns. Das gelte vor allem für die Exportseite, wie schon die Änderung des Namens der Stahlunion in Thyssen Stahlunion-Export diese neue Aufgabe demonstrierte. Jeder müsse sich darüber klar sein, daß der Kurs der gemeinsamen Arbeit nur auf einen langfristig erzielbaren optimalen Erfolg ausgerichtet sein könne.



Günther K. Drechsler, Leiter der Thyssen Steel Corp., New York, gab dann einen sehr interessanten Überblick über die Wege, auf denen die amerikanische Stahlindustrie ihre Produkte verkauft. Sie habe für über achtzig Prozent ihrer Fertigerzeugnisse den unmittelbaren Verkaufsweg gewählt und setze nur knapp zwanzig Prozent über den Handel ab. Die Bedeutung des lagerhaltenden Handels als Verteiler und darüber hinaus als Zwischenverarbeiter nehme aber im Vertrieb von Walzwerks-Fertigerzeugnissen ständig zu. Dies gelte vor allem

für den Import, der bis zu neunzig Prozent über ihn abgewickelt werde. Kundenservice in jeder Beziehung und in jeder Art sei die Voraussetzung für den bestmöglichen Verkaufserfolg. Die US-Stahlindustrie und der Handel seien bestrebt, sich immer mehr und schneller den Kundenwünschen anzupassen. Dies betreffe vor allem die Einhaltung der versprochenen Lieferfristen und die immer schnellere Auslieferung von stetig schwieriger werdenden Stahlsorten. Aus der Sicht eines freien Vertreters unterstrich Fuad Süren, der Leiter der Transtürk, Istanbul, die Bedeutung der Koordinierung für einen größtmöglichen Exporterfolg. Angesichts der internationalen Konkurrenz und der heutigen Lage im Welthandel sei sie eine der wichtigsten Voraussetzungen. Dabei komme der Thyssen-Gruppe zugute, daß sie in ihrem Namen ein sehr großes Kapital besitze, dessen Vorteil genutzt werden müsse. Für sie als Auslandsvertreter sei es eine große Freude zu sehen, wie günstig sich die Exportorganisation entwickle und wie sie durch ihre Tätigkeit, vor allem als Beobachter und Vermittler von Ideen, die Basis für eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit schaffen. Sie seien deshalb stolz, dieser Firmenfamilie anzugehören.

