

THYSSSEN



PREISAUSSCHREIBEN
„THYSSSEN und das Auto“
100 PREISE

1. PRIZE
 ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i

2. PRIZE
 ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i

3. PRIZE
 ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i

4. PRIZE
 ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i

5. PRIZE
 ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i

6. PRIZE
 ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i

7. PRIZE
 ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i

8. PRIZE
 ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i

9. PRIZE
 ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i

10. PRIZE
 ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i
 oder ein BMW 1800i

unsere ATH





OBERBÜRGERMEISTER SEELING (62) wurde am 3. November vom Rat der Stadt Duisburg als Vorsitzender verabschiedet, da er nach 21-jähriger Amtszeit bei der Kommunalwahl am 9. November nicht mehr kandidierte. Der Rat ehrte August Seeling, der seit 1960 dem Aufsichtsrat der ATH angehört, durch die Verleihung der Ehrenbezeichnung Alt-Oberbürgermeister. Mit geschickter Hand und warmem Herzen, so sagte Bürgermeister Dr. Storm in seiner Laudatio, habe er die Würde und Bürde des ersten Bürgers der Stadt über 20 Jahre getragen.

DER ERZUMSCHLAG in den Duisburg-Ruhrorter Häfen erreichte in den ersten neun Monaten des Jahres 1969 eine Gesamthöhe von über 6 Millionen Tonnen. Er lag damit um 23 Prozent über dem des gleichen Zeitraumes vom Vorjahr und hatte einen wesentlichen Anteil an der insgesamt siebenprozentigen Steigerung des Gesamtumschlags aller Güterarten, der in Duisburg insgesamt 15,1 Millionen Tonnen erreichte. Allein im September wurden über 620 000 Tonnen Erz umgeschlagen, das damit an der Spitze des Güterumschlags lag.

EDELSTAHL-KALTBAND bis zu einer Breite von 1500 mm können durch ein drittes Sendzimir-Gerüst sowie eine vollintegrierte Spezial-Fertigungslinie bei DEW in Krefeld produziert werden. Es handelt sich um die erste derartige Anlage in der Bundesrepublik, mit der DEW eine Jahreskapazität von 65 000 Tonnen rostfreien Kaltbandes erreicht. Ein viertes Sendzimir-Gerüst ist geplant. Es soll Anfang der siebziger Jahre fertiggestellt sein und wird die Jahreskapazität an rostfreiem Edelstahl-Kaltband dann auf 100 000 Tonnen erhöhen.

EINE EINMALIGE SONDERZAH-LUNG werden die Mitarbeiter der ATH für das Geschäftsjahr 1968/69 mit ihrer Gehalts- und Lohnzahlung für den Monat November erhalten. Die Zahlung beträgt 75 Prozent des Durchschnitts-Monats-einkommens der Monate Januar bis Juni 1969. Sie erfolgt auf Grund des am 12. Mai 1969 zwischen den Tarifpartnern abgeschlossenen Sonderabkommens über die Gewährung tariflicher Sonderzahlungen. Bisher zahlte die ATH ihre Sonderzahlungen getrennt als Weihnachtsgeld und nach der HV als Sondervergütung.

AN DIE WESTFÄLISCHE UNION AG, Hamm, hat die Hüttenwerk Oberhausen AG mit Wirkung vom 1. Oktober ihr Drahtwerk Gelsenkirchen (Gelsendraht) verpachtet. Dadurch werden bei der Westfälischen Union die gleichgelagerten Interessen beider Werke auf den Gebieten des gezogenen Drahtes und der Drahtverarbeitung vereinigt und neue Möglichkeiten zur Rationalisierung in der Fertigung und im Vertrieb erschlossen. Der engere Anschluß von Gelsendraht an die WU wird zu einer weiteren Stabilisierung dieses Programmbereiches beitragen.

DIE RHEINISCHE KALKSTEINWERKE Wülfrath GmbH. übernahm am 1. September das Werk Sötenich der Westdeutsche Kalk- und Portlandzement AG, Köln. Der Betrieb, eine Tochter der Rheinisch-Westfälische Kalkwerke AG, Dornap, produziert in seinem Werk im Tal der Urft in der Eifel mit 120 Mitarbeitern jährlich rund 270 000 Tonnen Portland- und Hochofenzement. • Am 30. September wurde der Kalksteinbruch Fachingen von Krupp erworben. Die 40 Mann starke Belegschaft erzeugt jährlich 200 000 Tonnen Kalkstein.

DIREKTOR JOSEF GRUSCHKA, Geschäftsführer der Rheinische Kalksteinwerke GmbH und der Dolomitwerke GmbH, beide Wülfrath, vollendete am 6. Oktober sein 65. Lebensjahr. In Schlesien geboren, wo seine Familie ein nach dem letzten Krieg verloren gegangenes Kalkwerk besaß, trat er Ende der vierziger Jahre in Wülfrath ein und übernahm die Leitung des Verkaufs. 1951 wurde er zum stellvertretenden und 1952 zum ordentlichen Geschäftsführer berufen. Zahlreiche Fachausschüsse wissen seine Erfahrungen und seinen fachlichen Rat zu schätzen.

12,2 MILLIONEN TONNEN ROH-STAHL erzeugte die Thyssen-Gruppe im Geschäftsjahr 1968/69. Sie erreichte einen Umsatz von rund neun Milliarden DM, der um vierzehn Prozent über dem des Vorjahres lag. Bei der ATH allein lag die Rohstahl-Produktion bei über 9,9 Millionen Tonnen. Diese Mitteilung machte der Vorstand in einem ersten Überblick über die geschäftliche Entwicklung des am 30. September abgelaufenen Geschäftsjahres, den er den Aktionären gab. Die Werkzeitung veröffentlicht diese Mitteilung ausführlich auf der Seite 5.



EINE HAMBURGERIN, Frau Lieselotte Zinke, wurde erste Preisträgerin in dem Preisausschreiben „Thyssen und das Auto“, das die Thyssen-Gruppe anlässlich der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt durchführte. Die Thyssen-Gruppe, die etwa 35 Prozent des in der Bundesrepublik benötigten Stahls für Autos liefert, zeigte in Frankfurt in einer umfassenden Übersicht die Erzeugnisse, die von den einzelnen Konzern-Unternehmungen aus Thyssen-Stahl für den Kraftfahrzeugbau produziert werden. (Siehe unseren Bericht auf Seite 8.)

IM WERK RUHRORT konnten im letzten Jahr in der Zentralen Sauerstoff-Anlage zwei neue Anlagen mit einer Leistung von je 30 000 Kubikmeter Rein-Sauerstoff je Stunde fertiggestellt und im Kraftwerk „Hermann Wenzel“ der vierte Block mit 180 Megawatt in Betrieb genommen werden. Die Fertigstellung des Hochofens 6 erwartet man für Mai 1970. Im Hochofenwerk Hüttenbetrieb wird die Sinteranlage eine Brech- und Siebstation mit Entstaubung erhalten. Die Anlage soll im nächsten Jahr in Betrieb gehen und den Hochofen-Prozeß verbessern.

PROF. DR. WALTER CORDES wurde zum neuen Vorsitzenden des Landesverbandes Nordrhein-Westfalen der „Schutzgemeinschaft Deutscher Wald“ als Nachfolger des verstorbenen Bergwerksdirektors a. D. Schlochow gewählt. • BERGASSESSOR a. D. KLAUS HANIEL wurde zum Mitglied des Gründungsaufsichtsrats der Gruppe Oberhausen der Ruhrkohle AG benannt. Ihm werden außerdem Carl Fr. Erasmus vom Vorstand der Ruhrkohle AG als Vorsitzender sowie Dr. Schulte zur Hausen, K. Krämer, H. Alker und Dr. F. Farthmann angehören.

DIE MEERESTECHNIK VON MORGEN was das Thema, über das Professor Dr. Claus Kruppa, Berlin, im Rahmen der diesjährigen Vortragsreihe der ATH auf der Hannover-Messe 1969 im „Haus Thyssenstahl“ sprach. Die Werkzeitung veröffentlicht in dieser Ausgabe einen Auszug aus seinem Vortrag. (Siehe Seite 25.) Die Wiedergabe der Hannover-Vorträge schließt in der Weihnachtsgabe ab mit einem Referat über den Beitrag von Professor Sieverts, Berlin, der einen umfassenden Überblick über „Das Stadtbild von morgen“ gab.

ÜBER ANTWERPEN wurden durch die ATH und ihre Exportorganisation, die Thyssen Stahlunion-Export GmbH, bisher über eine Million Tonnen Thyssenstahl nach Übersee verschifft. Diese Lieferungen gingen vor allem nach USA und Kanada, aber auch nach Südamerika. Die millionste Tonne übernahm ein kanadisches Schiff, das gerade von der Werft kam und sich auf seiner Jungfernfahrt zu den Großen Seen in Nordamerika befand. In Antwerpen fand aus diesem Anlaß eine Feier mit Gästen aus Wirtschaft und Schifffahrt statt. (Siehe Seite 21.)

ERHOLUNGSHAIM FÜR HIRNBE-SCHÄDIGTE wurde das bisherige Werks-Erholungsheim der Thyssen Röhrenwerke auf Burg Herstelle bei Hörter an der Weser. Im Auftrag des Thyssenrohr-Vorstandes übergab Dir. Schulte-Berge das Haus an den Vorsitzenden des Bundes himerverletzter Kriegs- und Arbeitsopfer e. V. Bonn, Dahmen. Das Erholungsheim verfügt über 59 Betten und einen ausgedehnten Park mit Minigolfanlage und Kinderspielplatz. Bei Thyssenrohr sind gegenwärtig etwa 650 anerkannte Schwerbeschädigte beschäftigt.

Herausgeber:

AUGUST THYSSSEN-HÜTTE AKTIENGESellschaft

4100 Duisburg-Hamborn, Postfach 67

Leiter der Redaktion: Carl Bertram Hommen

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

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

Bilder: Gecks, Lang, Lehmann, Meyer, Rheinländer, Scheibel, Steinmetz, Strangfeld, Warne; dpa.

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

TITELBILD: Aus Edelstahl der DEW ist die Karosserie dieses BMW 2800 CS, die Attraktion des Thyssen-Standes auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt (Farbaufnahme: Günter Meyer) — BILD DER LETZTEN SEITE: Im Werk mahnen Hinweise zur Beachtung der Sicherheitsvorschriften (Farbaufnahme: Karl Lang)

Aus dem Inhalt:

	Seite
Hüttendirektor Peter Schmidt zum Gedenken	3
Oxygen-Stahlwerk Bruckhausen in Betrieb	5
Thyssen-Gruppe produzierte 1968/69 über 12 Millionen Tonnen Rohstahl	5
Ruhrorter Belegschaftsversammlung	7
Thyssen-Gruppe auf der IAA in Frankfurt	8
Der erste Preis fiel an eine Hamburgerin	9
Mit holländischen Stahlhändlern an einem Tisch	11
Mancher Mitarbeiter spielt mit seinem Leben	12
Dank und Anerkennung für sieben Mitarbeiter	14
Zwei Lebensretter geehrt	15
Belegschaftsversammlung im Hüttenbetrieb	16
1 Million Tonnen Thyssenstahl über Antwerpen	21
Gut baden mit Thyssenstahl-Sanitärkabinen	23
Gute Ideen machen sich bezahlt	24
Prof. Claus Kruppa: Die Meerestechnik in der Welt von morgen	25
400 begannen ihre Berufsausbildung	29
Ruhrorter Werksjugend im Urlaub	30
Wichtiger Rentenversicherungs-Hinweis	32

Hüttendirektor Peter Schmidt zum Gedenken

Mitten aus seinem Schaffen entriß der Tod am 29. Oktober Hüttendirektor Peter Schmidt, seit 1. Oktober 1965 Vorstandsmitglied der ATH und Arbeitsdirektor für das Werk Ruhrort und das Hochofenwerk Hüttenbetrieb. Er gehörte zu den ersten Arbeitsdirektoren der deutschen Stahlindustrie und war über zwei Jahrzehnte in dieser verantwortungsvollen Stellung bei verschiedenen Gesellschaften tätig. In einer Trauerfeier auf dem Altstadt-Friedhof in Gelsenkirchen nahmen Aufsichtsrat, Vorstand und eine große Zahl von Belegschaftsmitgliedern am 3. November Abschied von dem Verstorbenen. Unter den zahlreichen Trauergästen waren der Vorstand unserer Hütte mit Dr. Sohl, Mitglieder des Aufsichtsrates mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Birrenbach und seinem Stellvertreter Ernst Striefler sowie Vertreter der Gewerkschaften und ein großer Freundeskreis von Peter Schmidt.

Leben und Arbeit des Verstorbenen würdigten Dr. Sohl, der Ruhrorter Betriebsratsvorsitzende Hans Mechmann, Arbeitsdirektor Friedrich Kübel als Sprecher der Arbeitsdirektoren der Stahlindustrie sowie der Hamborner Betriebsratsvorsitzende Rudolf Judith als Vorstandsmitglied der Industrie-Gewerkschaft Metall.



Dr. Hans-Günther Sohl:

Schwere Aufgaben bei der ATH gemeistert

Die August Thyssen-Hütte nimmt Abschied von Peter Schmidt. In tiefer Trauer stehen wir an der Bahre dieses Mannes, der uns Freund und Kollege war, Mitglied unseres Vorstandes und Arbeitsdirektor für das Werk Ruhrort und das Hochofenwerk Hüttenbetrieb.

Unfaßbar war uns allen die Nachricht von seinem plötzlichen Ableben. Als sie sich am Mittwochmittag wie ein Lauffeuer verbreitete, da waren alle, die ihn kannten und mit ihm zusammengearbeitet hatten, bestürzt über den Tod eines Mannes, den uns ein unerbittliches Schicksal mitten aus der Arbeit herausgenommen hatte.



Ihm war es nicht vergönnt, die Zeit der Muße zu erleben, wie sie ihm in einigen Jahren der Ruhestand hätte schenken können. Viel zu früh mußte er im Alter von 62 Jahren die Schwelle des Todes überschreiten.

Mit Ihnen, verehrte Frau Schmidt, den Kindern und Angehörigen sowie mit einem großen Freundeskreis trauert unser Unternehmen, trauern Aufsichtsrat, Vorstand und alle Mitarbeiter um einen Mann, der sich um die August Thyssen-Hütte verdient gemacht hat.

Es ist schmerzlich, daran zu denken, daß wir heute vor einer Woche im Vorstand mit Peter Schmidt zusammensaßen und über seine Tätigkeit über sein 65. Lebensjahr hinaus sprachen. Wir wollten morgen in unserer Aufsichtsratsitzung vorschlagen, seine Vorstandsbestellung bis 1973 zu verlängern.

Darüber war er ganz offensichtlich erfreut, hat sich dann aber zu unserer Überraschung doch vorbehal-

ten, ob er die vorgesehene Zeit noch aktiv bei uns bleiben könne; denn seine Gesundheit mache ihm doch einige Sorgen. Nun hat sein plötzlicher Tod völlig unerwartet all diesen Überlegungen ein Ende gemacht.

Für mich persönlich bedeutet der Tod Peter Schmidts den Abschied von einem Mann, dem ich mich seit über zwei Jahrzehnten verbunden fühlte. Wir begegneten uns zum erstenmal, als er Ende der vierziger Jahre Arbeitsdirektor bei den Eisenwerken Gelsenkirchen, dem vormaligen Schalker Verein, war und ich als Liquidator der Vereinigten Stahlwerke in den Aufsichtsrat dieser Gesellschaft berufen wurde. Damals schon lernte ich seine ruhige, zuverlässige und gewissenhafte Art schätzen, und damals schon bahnte sich ein Vertrauensverhältnis an, das bis zu seinem Tode Bestand hatte.

So war er für mich kein Unbekannter, als er 1964 in den Vorstand von Phoenix-Rheinrohr eintrat und damit zur Thyssen-Gruppe kam. Seitdem er am 1. Oktober 1965 in den Vorstand der August Thyssen-Hütte berufen wurde, um hier für die Sozial- und Belegschaftsangelegenheiten in Ruhrort und Meiderich die Verantwortung zu übernehmen, ist er uns nicht nur Kollege gewesen, sondern auch ein guter Freund, ein aufrechter Mann, der Vertrauen ausstrahlte und Vertrauen erweckte, und auf dessen Loyalität man sich auch bei gelegentlichen Meinungsverschiedenheiten verlassen konnte.



Die Zähigkeit und Zielstrebigkeit, mit der Peter Schmidt sich für seine Aufgaben einsetzte, zeichneten ihn

schon in jungen Jahren aus. Er hatte den Beruf des Maschinenbauers in seiner Heimatstadt Linz am Rhein von der Pike auf gelernt. Aber er wollte weiter und schaffte es, an einem Technikum zu studieren.

Wie viele Männer seiner Generation, so sah auch Peter Schmidt im Herbst 1930, als er sein Abschluszeugnis in Händen hielt — zu einer Zeit also, da es in Deutschland ein Millionenheer von Arbeitslosen gab — beruflich eine düstere Zukunft vor sich. Nach manchen Zwischenstationen kam er 1938 nach Duisburg — und damit ins Ruhrgebiet, das ihm in den folgenden drei Jahrzehnten zur beruflichen Heimat werden sollte. Er begann bei Mannesmann in Huckingen zunächst in der Neubau-Abteilung, dann erhielt er nach kurzer Zeit die Leitung der Energie-Betriebe und wurde schließlich dort Oberingenieur.



Peter Schmidt war ein Mann, der bis dahin durch eine harte Schule gegangen war. Er war vielleicht nicht zuletzt deshalb ein Mensch, der trotz seiner rheinischen Lebensfreude Aufgabe und Verantwortung nicht leicht nahm.

In den ersten schweren Nachkriegsjahren übernahm er zusätzlich zu seinen beruflichen Pflichten ein Mandat im Betriebsrat des Huckinger Hüttenwerks. Damit eröffneten sich ihm neue Wirkungsmöglichkeiten, vor allem nachdem er als Vertreter der Belegschaft in den Aufsichtsrat berufen worden war. 1947 kam er als einer der ersten Arbeitsdirektoren in der Stahlindustrie hier nach Gelsenkirchen in den Vorstand der Eisenwerke.

Peter Schmidt hat mir selbst einmal erzählt, daß dieser Wechsel für ihn einem Sprung ins kalte Wasser glich. Aber er wagte ihn dennoch — und mit Erfolg, wie viele aus der Belegschaft der Eisen-

werke noch heute bestätigen werden. Hier stand er damals praktisch vor dem Nichts. Er mußte sich um vieles kümmern, um für die Belegschaften und ihre Familien das Nötigste zu beschaffen. In besonderem Maße galt dies beim Wohnungsbau, für den er neue, weithin beachtete Ideen entwickelte.

Bei uns in der ATH erwarteten Peter Schmidt ganz andere, aber nicht minder schwere Aufgaben. Er war sicherlich kein bequemer Mann. Er hatte eine ausgeprägte eigene Meinung, mit der man sich auseinandersetzen mußte. Aber alle, die mit ihm zu tun hatten, wußten, daß sie auf das Wort dieses Mannes bauen und ihm vertrauen konnten.

Gewissenhaftigkeit in der Arbeit, Selbstlosigkeit im Wirken und nicht zuletzt die Fähigkeit, sachliche Kritik zu üben und auch zu akzeptieren, dazu seine umfassenden Erfahrungen im Personal- und Sozialbereich — das alles verliehen seiner Stimme innerhalb und außerhalb unseres Unternehmens Gewicht.



Hinzu kam, daß ihm sein feinsinniger Humor Freunde schuf, wo immer er mit Menschen in nähere Berührung trat. Was ihn auszeichnete, waren menschliche Güte und persönliche Bescheidenheit. Er war ein Mann, der es vorzog, seine Arbeit ohne viel Aufhebens zu machen und seine eigene Person in den Hintergrund zu stellen. Nicht zuletzt in der glücklichen Verbindung dieser Eigenschaften lag wohl der Schlüssel zu seiner Persönlichkeit und zum Erfolg seiner Arbeit.

Den Belegschaften war er stets ein guter Sachwalter; der Initiative seiner Mitarbeiter ließ er einen weiten Spielraum. Er war ihr treuer Anwalt, ein Mann, der ein warmes Herz und ein offenes Ohr hatte, auch für ihre persönlichen Sorgen — bereit zu helfen, wo immer er

nur konnte. So wird er Ihnen und uns allen unvergessen bleiben. Unsere Trauer um Peter Schmidt, dem wir heute das letzte Geleit geben, ist getragen vom Gefühl der

Dankbarkeit: Dank für sein Wirken, Dank für alles, was er uns war und was er uns gegeben hat. Sein Andenken wird in der ATH, wird in unseren Herzen fortleben.

Hans Mechmann:

Anwalt der ganzen Belegschaft

Unmöglich ist es, in kurzen, zeitgebundenen Darlegungen der Persönlichkeit, dem Wirken dieses Menschen Peter Schmidt gerecht zu werden. Und es ist schwer, in einer Stunde, in der unsere Herzen ergriffen sind von Trauer und Wehmut, die Kraft und das rechte Wort zu finden zu einer Würdigung des Dahingegangenen.

Lassen Sie mich deshalb als Sprecher der Betriebsräte und der Belegschaft der ATH seiner Aufgabe und seinem Wirken als Arbeitsdirektor einige kurze Bemerkungen widmen.

Als in den frühen Nachmittagsstunden des 29. Oktober die Nachricht vom Tode unseres Peter Schmidt bekannt wurde, war sie für alle unfaßbar. Man wollte nicht glauben, was geschehen war.



Er, der seit 1965 in Verbindung mit dem Betriebs-Überlassungsvertrag zwischen ATH und Phoenix-Rheinrohr in den Vorstand der August Thyssen-Hütte eingetreten war, war ein Anwalt der Belegschaft der ganzen ATH.

Seine besondere Aufgabenstellung aber galt dem Werksbereich Ruhrort und Hüttenbetrieb. Er war es, der die schwere Aufgabe übernommen hatte, Vorbehalte der Belegschaft, ja Mißtrauen, das diesem Zusammenschluß entgegengebracht wurde, auszuräumen. Er fand sehr schnell das notwendige Vertrauen, die richtigen Worte und das erforderliche Verständnis.

Wer ihn näher kannte, merkte, daß diese Aufgabe an seinen Kräften zehrte. Sein rheinischer Humor, der dann und wann durchbrach, konnte den aufmerksamen Beobachter nicht darüber hinwegtäuschen, daß Peter Schmidt seine Aufgabe sehr ernst nahm und er sich Entscheidungen nicht leicht machte. Man mußte ihn überzeugen, bevor er zustimmte.

Peter Schmidt hat ganz wesentlich dazu beigetragen, daß eine Harmonisierung eingeleitet wurde. Die

Belegschaft verliert in ihm einen Mann, der seit über zwanzig Jahren seine ganze Kraft dem Gedanken der Mitbestimmung widmete. Er vertrat die neue Epoche, die mit seinem Amt für die arbeitenden Menschen angebrochen war. Sein Verantwortungsgefühl gegenüber dem Unternehmen, besonders aber gegenüber der Belegschaft, prägte sein Handeln.



Als Peter Schmidt 1947 den entscheidenden Schritt in die verantwortliche gewerkschaftliche Arbeit tat, da hat er etwas Unwiderrufliches, nicht mehr Revidierbares geschaffen. Seine Parteinahme für die Gewerkschaftsbewegung und die Durchführung der Mitbestimmung war die Parteinahme für ein ganzes Leben. Hierfür hat er sich seit damals ganz und gar eingesetzt und gestritten.

Nun ist Peter Schmidt nicht mehr. Bis zur letzten Stunde waren seine Gedanken und Handlungen fest auf das Ziel ausgerichtet, einen möglichst großen Gleichklang in der Beziehung zwischen Unternehmen und Belegschaft herzustellen. Daher trifft uns sein Verlust besonders schwer.

In diesen Minuten gedenkt durch eine kurze Arbeitsruhe die gesamte Belegschaft in Trauer des Verstorbenen. Wir trauern mit den Angehörigen, deren Trauer auch unsere Trauer ist.



Lieber Peter, Du wirst uns immer in Erinnerung bleiben, Du wirst uns stets Vorbild sein, und die Grundsätze, die Dir Verpflichtung waren, werden wir aufrechterhalten. Wir versprechen Dir, mitzuhelfen Dein Werk zu vollenden.

Im Namen der Belegschaft, im Namen aller, die mit Dir verbunden waren und Dich verehrten, sagen wir Dir Dank für Dein Wirken für uns alle, für Deinen Rat und für Deine Besonnenheit, die uns fehlen werden. Du wirst der Belegschaft fehlen, die Dir einen letzten Gruß zuruft!

Friedrich Kübel:

Arbeitsdirektor der ersten Stunde

Die Arbeitsdirektoren der Eisen- und Stahlindustrie nehmen heute von einem bewährten Kollegen und treuen Freund für immer Abschied. Erschüttert haben wir den jähen Tod von Peter Schmidt erfahren müssen, nachdem wir noch am Tage zuvor in einer gemeinsamen Konferenz zusammen waren. Wir empfinden mit seinen Familienangehörigen großen Schmerz über den Verlust dieses aufrechten Menschen, mit dem wir in jahrzehnte-

langer gemeinsamer Arbeit eng verbunden waren.

Er war ein stiller, aber ein großer Mensch; und sein stets menschliches Fühlen, Denken und Handeln zeichneten ihn besonders aus. Er war ein Mann der Tat, der in jeder Phase seiner Aktivität Vertrauen ausstrahlte und Vertrauen erwarb. Es war keine leichte Entscheidung für ihn, als er kurz nach dem Kriege als einer der ersten Arbeitsdirektoren die Interessen der Ar-

beitnehmer in schweren Zeiten zu vertreten hatte. Aber er war sich auch von Anfang an der großen Vielfalt der damit verbundenen unternehmerischen Aufgaben bewußt.

Sein hohes soziales Verantwortungsbewußtsein und sein unermüdlicher Schaffensdrang für den arbeitenden Menschen sowie seine enge Verbundenheit mit Arbeitern und Angestellten haben ihn das Neuland, das in jenen Tagen vor ihm lag, durch die ausstrahlende Kraft seiner Persönlichkeit und einen offenen Blick für die Sorgen, Probleme und Belange der Arbeitnehmer — unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Interessen seines Unternehmens — gestalten lassen.

Er war in der Mitbestimmung der Arbeitnehmer — ein Ziel, das er aus humanitärer und politischer Überzeugung zu realisieren bestrebt war — ein Mann der ersten Stunde; er war es bis zu seiner letzten Stunde.

Diejenigen unter uns, die mit unserem Freund Peter Schmidt zusammengearbeitet haben, wissen, mit welcher Einsatzbereitschaft und Pflichterfüllung er sich in den schweren Zeiten von unternehmenspolitischen Umstellungsprozessen, die er aktiv und tatkräftig unterstützte, für die ihm anvertrau-

ten Belegschaftsmitglieder eingesetzt hat.

Seine Mitarbeiter wußten, daß Peter Schmidt ein Mann war, der zu seinem Wort stand. Sie wußten, daß sich die Wahrung ihrer Interessen bei ihm in besten Händen befand.

Wir, seine Freunde, können heute noch nicht fassen, daß unsere freundschaftliche Zusammenarbeit, die durch seine Erfahrung und seinen Rat für uns alle nützlich und dienlich war, ein unwiderrufliches Ende gefunden hat.

Wir trauern um einen Kollegen, dessen hohe Menschlichkeit, dessen großer Sachverstand, dessen Lauterkeit und Geradlinigkeit in vielen Situationen für uns Vorbild war. Es war sein ständiges Streben, vermeidbare Auseinandersetzungen durch sinnvollen und angemessenen Ausgleich zu ersetzen.

Ein Mensch, der so viele positive Eigenschaften in sich vereinigt, verdiente zu seinen Lebzeiten Anerkennung — ihm gebührt nach seinem Tode unsere Bewunderung.

So wurde der lebendige Gedankenaustausch mit ihm während seiner Schaffensperiode für uns alle zu einer Quelle der sachlichen und menschlichen Bereicherung, für die wir ihm tief zu danken haben.

Sein Vorbild und sein Leben bleiben für uns alle ständige Verpflichtung.

Rudolf Judith:

Leben im Dienst der Mitbestimmung

Wir nehmen Abschied von einem Menschen, der mit uns auf das engste verbunden war. Wir betrauern den Tod unseres Gewerkschaftskollegen Peter Schmidt. Jeder, der ihn gekannt hat, war erschüttert über die Nachricht von dem plötzlichen Ableben unseres Freundes.

Schon im Alter von zwanzig Jahren wurde der Verstorbene Mitglied der Gewerkschaftsbewegung. Er erkannte damals, daß es für einen Arbeitnehmer selbstverständlich sein mußte, einer Gewerkschaftsorganisation anzugehören und auch aktiv mitzuwirken. Auch in der dunkelsten Zeit deutscher Geschichte wurde er nicht wankelmütig und blieb seiner Idee und seinen Grundsätzen treu.



So war es auch nicht verwunderlich, daß er sich nach dem Zweiten Weltkrieg sofort wieder zur Verfügung stellte, als es darum ging, die zerstörten Arbeitsplätze aufzubauen sowie eine neue Gewerkschaftsbewegung ins Leben zu rufen. Sein solides Fachkönnen, gepaart mit den Erfahrungen vor 1933, seine Verbundenheit zur Arbeitnehmererschaft und seine unantastbare Lauterkeit kamen ihm hierbei zu Hilfe.

Schon 1946 wurde er in den Betriebsrat der Mannesmann-Hüttenwerke in Hückingen gewählt, in dem er als Angestellter die Interessen der Arbeitnehmer wahrnahm. Er war von dem Gedanken der Einheitsgewerkschaft beseelt, denn er hatte in den zwanziger Jahren erkennen müssen, daß die Zersplitterung der Arbeitnehmererschaft verheerende Folgen hatte.

Sein mutiger Einsatz und sein zähes Beharrungsvermögen wurden schnell erkannt, und so wurde er auch in den ersten Angestellten-Ausschuß in Duisburg und in die Vertreterversammlung gewählt. Auch hier leistete er hervorragende Arbeit.



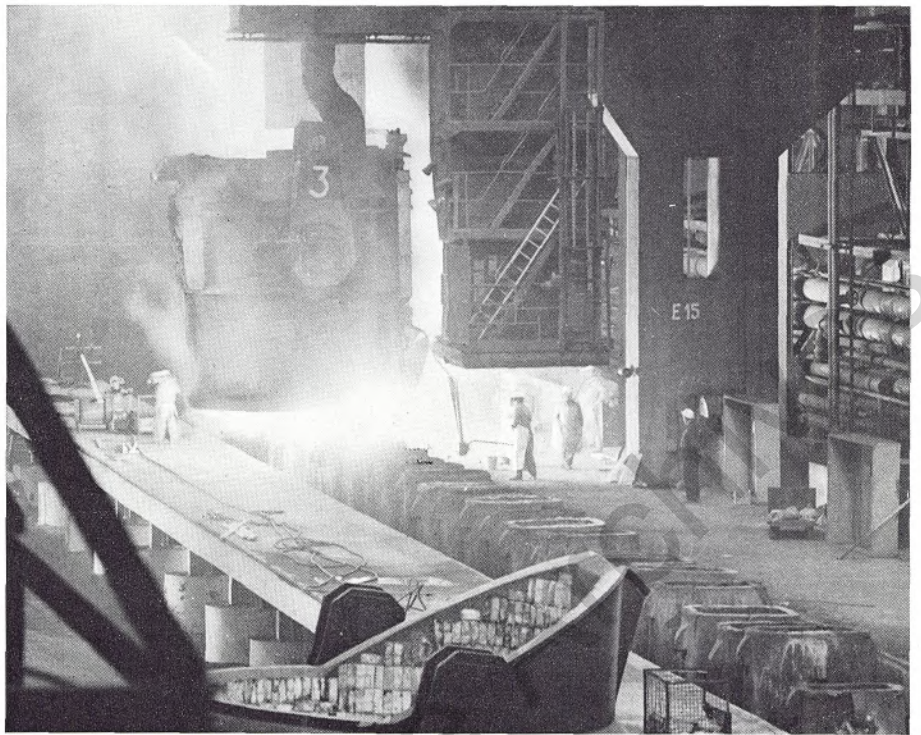
Schon am 1. Dezember 1947 wurde er zum ersten Arbeitsdirektor der Eisenwerke Gelsenkirchen berufen. Somit war er zu einem der entscheidendsten Mitbestimmungsträger in der Montanindustrie geworden. Bis zu seinem Tod konnte er diese Tätigkeit in verschiedenen Unternehmen der Stahlindustrie ausüben. Gestützt auf seine weitreichenden Kenntnisse und Erfahrungen hat er in der Mitbestimmung einen weiteren Weg gesehen, dem arbeitenden Menschen zu helfen.

Seine fast 43jährige Zugehörigkeit zur Gewerkschaftsbewegung, seine fast 22jährige Tätigkeit im Dienste der Mitbestimmung geben Veranlassung, uns in Ehrerbietung und Dankbarkeit vor diesem Mann zu verneigen.



Wir alle trauern mit Ihnen. Wir haben einen Freund verloren. Im Namen des Vorstandes der Industrie-Gewerkschaft Metall für die Bundesrepublik Deutschland, der Bezirksleitung Essen und der Ortsverwaltung der IG Metall Duisburg spreche ich Ihnen, sehr geehrte Frau Schmidt, und allen Leidtragenden die herzliche Anteilnahme aus.

Oxygen-Stahlwerk Bruckhausen in Betrieb



Das neue Oxygen-Stahlwerk Bruckhausen, das eine Rohstahl-Kapazität von mehr als 300 000 Monatstonnen besitzt, hat nach achtzehnmonatiger Bauzeit am 29. September den Betrieb aufgenommen. Dieses dritte Oxygen-Stahlwerk der ATH, das zu den größten der Welt gehört und dessen zwei Konverter ein Gefäßvolumen von je 250 Kubikmeter besitzen, wird sowohl phosphorarmes als auch phosphorreiches Roheisen verarbeiten. — Unsere Bilder zeigen (links) den Einsatz von Roheisen in den Konverter und (rechts) den Kokillenguß. (Die Werkzeilung wird das neue Werk der Belegschaft noch ausführlich vorstellen.)

Erster Bericht des Vorstandes über das letzte Geschäftsjahr

Thyssen-Gruppe produzierte 1968/69 über zwölf Millionen Tonnen Rohstahl

In seinem ersten Überblick über das letzte Geschäftsjahr sagt der Vorstand im einzelnen:

Nach Genehmigung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zwischen der ATH und der HOAG durch die Hauptversammlungen beider Gesellschaften im April 1969 wurde den noch außenstehenden HOAG-Aktionären gemäß § 304 Aktiengesetz erneut angeboten, ihre Aktien gegen ATH-Aktien zu tauschen. Von diesem Angebot wurde überwiegend Gebrauch gemacht. Die ATH besitzt nunmehr 98,2 Prozent des Grundkapitals der HOAG.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1969 wurde der Bergbau der HOAG und unserer Beteiligungsgesellschaften Friedrich Thyssen Bergbau AG sowie Emscher-Lippe Bergbau AG auf die Ruhrkohle übertragen.

Im Juli 1969 haben wir eine Barkapital-Erhöhung durchgeführt und damit das Grundkapital der ATH um 94 Millionen auf eine Milliarde DM erhöht. Unsere Aktionäre konnten junge Aktien zum Ausgabepreis von 150,— DM pro Stück im Nennwert von 100,— DM im Verhältnis 10 : 1 beziehen. Gleichzeitig haben wir auch den Inhabern der im Streubesitz befindlichen Aktien der Thyssen Röhrenwerke AG, der Hüttenwerk Oberhausen AG, der Niederrheinische Hütte AG, der Deutsche Edelstahlwerke AG und der Thyssen Handelsunion AG sowie — im Einvernehmen mit der Eisen- und Hüttenwerke AG, Köln — den Aktionären der Stahlwerke Bochum AG den Bezug von jungen ATH-Aktien ermöglicht.

Umsatz erreichte neun Milliarden DM

Die geschäftliche Entwicklung der Thyssen-Gruppe nahm in dem am 30. September abgelaufenen Geschäftsjahr 1968/69 insgesamt gesehen einen erfreulichen Verlauf. In einem ersten Überblick, den der Vorstand an die Aktionäre gibt, teilt er mit, daß die Rohstahl-Erzeugung im Konzern von rund 11,5 auf 12,2 Millionen Tonnen anstieg; bei der ATH selbst betrug die Rohstahl-Erzeugung 9 981 000 Tonnen gegenüber knapp 8,5 Millionen Tonnen im Jahr zuvor. Auch der Umsatz lag mit rund neun Milliarden DM um vierzehn Prozent über dem des Vorjahres. Ausführlich werden das letzte Geschäftsjahr und seine Entwicklung im Geschäftsbericht dargestellt, der zur Hauptversammlung, die am 29. April 1970 in der Mercator-Halle in Duisburg stattfindet, herausgegeben wird.

Diese Einladung an unsere Aktionäre, der ATH neue Eigenmittel zuzuführen, brachte ein gutes Ergebnis. Trotz der insgesamt unsicheren Börsenlage wurden die neu ausgegeben Aktien glatt placiert.

Im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung wurden erstmalig Aktien mit einem Nennwert von 50,— DM ausgegeben, so daß Ende September 1969 die Börsennotiz der ATH-Aktien auf die Basis einer Aktie zu 50,— DM umgestellt wurde.

Der Stahlmarkt der Bundesrepublik stand im Berichtsjahr 1968/69 im Zeichen einer anhaltend hohen Nachfrage, die mit einer weltweiten Belebung des Stahlgeschäfts zusammenfiel. Die Stahlpreise, die jahrelang einem ungewöhnlich starken Druck ausgesetzt waren, zogen international auf der ganzen Linie an. Die deutschen Hütten-

werke haben jedoch zur langfristigen Sicherung ihres Inlandsabsatzes die Preise auf dem deutschen Markt trotz gewisser Anpassungen deutlich unter den Preisen auf den Exportmärkten gehalten; auch das Preisniveau für Importstahl überschritt das der deutschen Werke. Unsere Inlandspreise für Walzstahl liegen immer noch unter dem Stand von 1960.

Die deutschen Hüttenwerke buchten im Inland 28 Prozent mehr Aufträge an Walzstahl-Fertigerzeugnissen als im Jahr zuvor. Der Anstieg der Bestellungen aus den übrigen Ländern der Montanunion betrug 19 Prozent. Bei der Hereinnahme von Aufträgen aus Drittländern wurde wegen der angespannten Marktlage im Inland Zurückhaltung geübt; sie hielten sich praktisch auf dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der Importe an

der gestiegenen inländischen Marktvorsorgung ging nach dem starken Anstieg in 1967/68 von 28 Prozent auf rund 25 Prozent zurück, wobei jedoch die Importmenge absolut gesehen nochmals anstieg.



Die starke Belebung des Stahlmarktes spiegelt sich auch in der Entwicklung von Produktion, Absatz und Ergebnis der Thyssen-Unternehmer wider.

Die Rohstahl-Erzeugung des Konzerns erreichte 1968/69 mit über 12 Millionen t einen neuen Höchststand. Ihr Schwergewicht verlagerte sich weiter auf Oxygenstahl, dessen Produktion allein um 32 Prozent gesteigert wurde. Damit wurde fast die Hälfte der gesamten Rohstahl-Erzeugung im Oxygen-Verfahren erschmolzen.

Die Walzstahl-Erzeugung der Gruppe erhöhte sich um 15 Prozent auf 10,6 Millionen t. Der im Vergleich zur Rohstahl-Erzeugung stärkere Anstieg erklärt sich aus höheren Stahlzukaufen und Lohnwalzungen.

Bei der ATH wurden die Lohnwalzmengen nochmals um 19 Prozent auf rund 1,3 Millionen t gesteigert. Der für den Thyssenrohr-Kreis ausgewiesene starke Anstieg der Walzstahl-Erzeugung ist in erster Linie auf den Erwerb der Beteiligung an der Borsig-Rohr GmbH, Berlin, zurückzuführen. Die Erzeugung von nahtlosen und geschweißten Röhren lag mit rund 1,2 Millionen t um 38 Prozent über der des Vorjahres. Bei der Niederrheinischen Hütte ist die neue Draht-

straße nun voll in Betrieb; hieraus erklärt sich der starke Anstieg der Walzstahlerzeugung um 56 Prozent.

Die Deutschen Edelstahlwerke konnten bei fast unveränderter eigener Rohstahlproduktion durch verstärkte konzerninterne Bezüge ihre Walzstahlerzeugung um 8 Prozent ausdehnen. Bei der HOAG wurde trotz des Rückgangs der Rohstahl-Erzeugung, der auf die Stilllegung des Thomas-Stahlwerkes im Oktober 1968 zurückzuführen ist, eine leichte Steigerung der Walzstahl-Erzeugung erzielt.



Die Umsatzentwicklung der Thyssen-Gruppe zeigte im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls einen deutlich ansteigenden Trend. Der Kundenumsatz (ohne Mehrwertsteuer) erreichte rund 9 Milliarden DM und lag damit um etwa 14 Prozent über dem Fremdsatz des Jahres 1967/68. Der Anteil der Exporte ist von 32 Prozent auf 26 Prozent zurückgegangen.

Die Verbesserung der Erlöslage hat sich in Verbindung mit weiteren Rationalisierungsmaßnahmen günstig auf die Ergebnisse der Unternehmen der Thyssen-Gruppe ausgewirkt. Für das Geschäftsjahr 1968/69 können wir daher nach höheren Abschreibungen und verstärkten Rücklagen die Ausschüttung einer Dividende von 12 Prozent vorschlagen.



Die ATH nahm Ende September unter anderem in Bruckhausen ein neues Oxygen-Stahlwerk planmäßig in Betrieb.

Bei den Deutschen Edelstahlwerken wurde die vollintegrierte Spezialfertigungslinie für rostfreies Kaltbreitband um ein drittes Sendzimirgerüst erweitert. Die Thyssen Röhrenwerke konnten im Frühjahr ihr neues Mülheimer Großrohrwerk in Betrieb nehmen.

Zu den Belegschaften der Thyssen-Gruppe zählten gegen Ende des Geschäftsjahres 105 000 Mitarbeiter.

Die geplante Arbeitsteilung mit der Mannesmann AG ist inzwischen soweit vorbereitet, daß wir sie nach Genehmigung durch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, mit der wir in Kürze rechnen, alsbald verwirklichen können.



Der Beginn des neuen Geschäftsjahres steht im Zeichen eines anhaltend festen Stahlmarktes. Sein weiterer Verlauf wird weitgehend von der Entwicklung des internationalen Stahlgeschäfts abhängen. Erhebliche Kostensteigerungen — insbesondere im Lohnsektor und bei den Brennstoffen — zwingen uns zu gewissen Anpassungen an das Preisniveau anderer Länder; sie werden sich jedoch im Interesse unserer langfristigen Kundenpflege in maßvollen Grenzen halten.



Wir hoffen, daß die internationalen Währungsunsicherheiten beseitigt und damit dem Welthandel wieder stabilere Grundlagen gegeben werden. Normale binnen- und außenwirtschaftliche Entwicklungen vorausgesetzt, sind wir für das neue Geschäftsjahr zuversichtlich.

	Rohstahl-Erzeugung			Walzstahl-Erzeugung ¹⁾		
	1967/68	1968/69	Veränderung 1968/69 gegenüber 1967/68 %	1967/68	1968/69	Veränderung 1968/69 gegenüber 1967/68 %
	1 000 t	1 000 t		1 000 t	1 000 t	
August Thyssen-Hütte	8 496	9 981	+ 17	8 078	9 598	+ 19
Thyssen Röhrenwerke	601	591	— 2	745	902	+ 21
Hüttenwerk Oberhausen	2 010	1 220	— 39	1 599	1 636	+ 2
Niederrheinische Hütte	—	—	—	573	894	+ 56
Deutsche Edelstahlwerke	441	441	.	248	268	+ 8
Thyssen-Gruppe	11 548	12 233	+ 6	9 177 ²⁾	10 555 ²⁾	+ 15

¹⁾ einschl. Lohnwalzungen, ohne nahtlose Rohre — ²⁾ ausschl. der gegenseitigen Vormaterial-Lieferungen

Tarifpartner beschlossen:

Tariflöhne und -gehälter in der Stahlindustrie
ab 1. September um 11 Prozent erhöht

Der Arbeitgeberverband Eisen- und Stahlindustrie und die Industriegewerkschaft Metall sowie die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft haben mit Wirkung vom 1. September 1969 eine Tariflohn- und -gehaltserhöhung von elf Prozent vereinbart, obwohl die laufenden Tarifverträge erst zum 30. November 1969 kündbar gewesen wären.

Die Tarifpartner vereinbarten in zweitägigen Verhandlungen am 11. und 12. September in Krefeld/Düsseldorf, mit Wirkung vom 1. September 1969 den Ecklohn für Lohnempfänger nach dem Stand vom 1. März 1969 um elf Prozent auf 4,43 DM und die Tarifgehälter um den gleichen Prozentsatz zu erhöhen. Das gleiche gilt für die Lehrlingsvergütungen nach dem Stand vom 1. Juni 1968.

Das Lohn- und Gehaltsabkommen sowie das Abkommen über die Lehrlingsvergütung sind mit monatlicher Kündigungsfrist zum Monatsende, erstmals zum 30. September 1970, kündbar.

Am 12. November
Belegschaftsversammlung
in Hamborn

Am Mittwoch, 12. November, um 12.15 Uhr findet in den Hallen der Transportzentrale eine ordentliche Betriebsversammlung für alle Mitarbeiter der Werke Bruckhausen und Beekwerth sowie des Hochofenwerks Hamborn statt. Vertreter des Betriebsrates werden zu allgemeinen Fragen sprechen und insbesondere über das Gesetz zur Lohnfortzahlung im Krankheitsfall berichten.

Außerdem wurde in einem neuen Urlaubsabkommen eine Erhöhung des Urlaubs vereinbart. Danach beträgt der Urlaub für alle Arbeitnehmer der Eisen schaffenden Industrie von den einzelnen Kalenderjahren an folgende Arbeitstage:

	(ab Urlaubsjahr)			
	1970	1971	1972	Arbeitstage
vom 19. bis zum vollendeten				
25. Lebensjahr	16	17	18	
vom 25. bis zum vollendeten				
30. Lebensjahr	19	20	21	
nach dem vollendeten				
30 Lebensjahr	20	22	24	

Auf Grund des Gesetzes über die Beschäftigung Schwerbeschädigter erhalten Schwerbeschädigte einen zusätzlichen Urlaub von sechs Werktagen gleich fünf Arbeitstagen im Jahr.

Arbeitstage sind alle Kalendertage, an denen der Arbeitnehmer in regelmäßiger Arbeitszeit zu arbeiten hat. Auch wenn die regelmäßige Arbeitszeit auf mehr oder weniger als fünf Tage in der Woche — gegebenenfalls auch im Durchschnitt mehrerer Wochen — verteilt ist, gelten fünf Tage je Woche als Arbeitstage. Gesetzliche Feiertage, die in den Urlaub fallen, werden nicht als Urlaubstage gerechnet.



Arbeitnehmer in Betrieben, in denen in regelmäßiger Wechsel- schicht oder vollkontinuierlich gearbeitet wird, sowie Teilzeit-Beschäftigte haben unter Beachtung der jeweiligen Schichtpläne einen Urlaubsanspruch, der dem Urlaub eines Arbeitnehmers entspricht, der im Einschichtbetrieb an fünf Tagen in der Woche regelmäßig beschäftigt wird.

Die Bestimmungen über die Urlaubsdauer für die Eisen schaffende Industrie treten am 1. Januar 1970 in Kraft. Sie sind mit dreimonatiger Frist, erstmals zum 31. Dezember 1973, kündbar.

Hier geht es um
die Gesundheit

Für die Belegschaft der ATH wird auch in diesem Jahr eine Röntgen-Reihenuntersuchung durchgeführt, die gleichzeitig mit einer Grippe-Schutzimpfung verbunden ist. Während sie im Werk Ruhrort bereits am 29. September begann und bis zum 19. Dezember, täglich in der Zeit von 8 bis 9 Uhr (außer samstags) durchgeführt wird, findet sie für den Hamborner Werksbereich vom 14. November bis 4. Dezember statt.

Die jährliche Röntgen-Reihenuntersuchung gibt dem Werksärztlichen Dienst wieder Anlaß zu folgendem Hinweis: Jeder Mitarbeiter, der irgendwelche gesundheitlichen Veränderungen verspürt, die durch eine Lungenerkrankung hervorgerufen sein könnten, sollte sich einer Röntgenuntersuchung der Brustorgane unterziehen. Verdächtige Anzeichen sind unter anderem lange anhaltender Husten, Stechen in der Brust, nächtliches Schwitzen und Verfall der Körperkräfte. Der einzige Weg, um sicher zu gehen, daß man nicht an einer Lungenerkrankung leidet, ist die Teilnahme an der jährlichen Röntgen-Reihenuntersuchung.

Lassen Sie sich während der Röntgen-Reihenuntersuchung — im Anschluß an die Röntgen-Aufnahme — auch gegen Grippe impfen.

Eine wirksame Vorbeugung gegen Grippe-Erkrankungen läßt sich nur durch eine rechtzeitige Grippe-Schutzimpfung erreichen. So hat der Vorstand genehmigt, daß alle Mitarbeiter kostenlos an einer solchen Schutzimpfung teilnehmen können.

Die letztjährige Impfaktion hat gezeigt, daß durch die Schmerzlosigkeit dieses Impfverfahrens die Impfscheu der meisten Belegschaftsmitglieder überwunden werden konnte. Im allgemeinen tritt nach der Impfung nur eine flüchtige Rötung im Bereiche der Impfstelle auf. Die Impfung vermittelt einen Schutz für die Dauer eines Jahres.

An der Impfung sollen nicht teilnehmen: wer gegen das Eiweiß des Hühnereies empfindlich ist, akut fieberhaft erkrankt ist oder in den letzten vier Wochen anderweitig geimpft wurde.

Wenn auch zur Zeit echte Grippe-Infektionen nicht auftreten, werden bei den Geimpften Erkältungen weniger heftig sein. Schon allein hierin liegt ein großer Erfolg.

Ruhrorter Belegschaft hörte Bericht zur Lage des Werkes



Mehrere tausend Mitglieder der Halle der Haspelanlage Ruhrort konnte der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende, Michael Schwarz, bei der Belegschaftsversammlung begrüßen, die am 16. Oktober in der Halle der Haspelanlage der Straße 5 stattfand.

Michael Schwarz hieß Hüttendirektor Dr. Brandt sowie die beiden Arbeitsdirektoren Peter Schmidt und Kurt Doese, Werksdirektor Höfges und den Hamborner Betriebsratsvorsitzenden Rudolf Judith willkommen. Einen besonders herzlichen Gruß richtete er an den Betriebsratsvorsitzenden Hans Mechmann, der nach langer Krankheit zum erstenmal wieder vor der Belegschaft über die Arbeit des Betriebsrates berichtete.

Einleitend wies Betriebsratsvorsitzender Mechmann auf die Presseveröffentlichungen hin, die gerade in der Woche zuvor einen ersten Überblick über das abgelaufene Geschäftsjahr der ATH gegeben hatten. Auch der Werksbereich Ruhrort habe einen nicht unwesentlichen Anteil am Ergebnis der ATH gehabt, auf das man stolz sei. Allen Belegschaftsmitgliedern sagte er deshalb im Namen des Betriebsrates Dank für die Leistungen im verflossenen Geschäftsjahr.



Der Betriebsratsvorsitzende berichtete dann ausführlicher über den Abschluß des neuen Tarifvertrages, (Einzelheiten des Abkommens veröffentlicht die Werkzeitung auf Seite 6 dieser Ausgabe), und über Lohnangleichungen, die in Ruhrort und im Hüttenbetrieb erfolgten. Dabei konnte er mitteilen, daß nach Behebung der größeren Abweichungen gegenwärtig über eine weitere Feinangleichung der Löhne im gesamten ATH-Bereich Verhandlungen zwischen den Betriebsräten und der Werksleitung geführt würden. Dabei sprach er die Hoffnung aus, daß die angestrebten Neuregelungen, die wegen des verschiedenen Lohnaufbaus der Werke der ATH recht schwierig sei, trotzdem zum vorgesehenen Zeitpunkt erfolgreich abgeschlossen werden könne.

In diesem Zusammenhang unterstrich der Betriebsratsvorsitzende, daß sich die Gespräche nicht nur auf den Aufbau der Löhne bezögen,

sondern auch auf die Einkommen der Angestellten und Werkmeister. Man sei bestrebt, vor allem im Bereich der jungen Angestellten Änderungen zu erzielen, da sonst die Gefahr der Abwanderung bestehe.



In seinem weiteren Bericht teilte Hans Mechmann mit, daß im letzten Geschäftsjahr etwa 350 Frauen und Männer auf Kosten des Werkes einen dreiwöchigen Erholungsurlaub nehmen und 59 Kinder zur Kur verschickt werden konnten. 1970 beginne man mit diesen Kuraufenthalten für Männer bereits am 24. Februar und für Frauen am 17. März.

Mit Genugtuung verzeichnete er die Inbetriebnahme des neuen Belegschaftskasinos. Es sei zu hoffen, daß bald auch mit dem Bau des neuen Sozialgebäudes im Bereich der Strangguß-Anlage begonnen werden könne. Von den 685 Mietwohnungen und 123 Eigenheimen, die bei der ATH im letzten Jahr neu gebaut wurden, hätten 212 Mietwohnungen und 31 Eigenheime von Mitarbeitern des Werkes Ruhrort bezogen werden können. Das Werk Ruhrort habe den Wunsch, in dieser Frage künftig stärker als bisher berücksichtigt zu werden.

Schließlich ging der Betriebsratsvorsitzende noch auf die neue Betriebsvereinbarung für das vorzeitige Ausscheiden von Mitarbeitern ein sowie auf das Abkommen zwischen den Tarifpartnern vom 12. Mai des Jahres, durch das die tariflich vereinbarte jährliche Sonderzahlung, die bisher fünfzig Prozent betrug, nun auf fünfundsiebzig Prozent eines Monatseinkommens erhöht wurde. Für die ATH würden deshalb in Zukunft Weihnachtsgeld

und Sondervergütung nicht mehr getrennt gezahlt. Die Auszahlung erfolge auf Wunsch der Betriebsräte jährlich nur einmal und zwar mit der Gehalts- bzw. Lohnabrechnung für den Monat November.

Zum Schluß erinnerte der Betriebsratsvorsitzende an die Tatsache, daß das Werk Ruhrort am 1. Oktober in das fünfte Jahr der Integration mit der ATH eingetreten sei. Eine Bilanz der vergangenen vier Jahre zeige eine erfreulich gute wirtschaftliche Entwicklung der Thyssenhütte und auch des Werkes Ruhrort.



Werksdirektor Höfges bezeichnete es in seinem Bericht als erfreulich, daß man die Einkommensverhältnisse der Belegschaft im letzten Jahr merklich habe verbessern können. Natürlich hätte dies große Belastungen für das Unternehmen zur Folge gehabt, aber es sei gelungen, sie wenigstens zum Teil durch erhebliche Verbesserungen der Produktivität aller Betriebe auszugleichen.

Direktor Höfges unterstrich mit Nachdruck die Tatsache, daß das Werk Ruhrort und das Werk Hüttenbetrieb mit über 3,4 Millionen Tonnen Rohstahl im letzten Geschäftsjahr eine absolute Spitzenleistung in ihrer langen Geschichte erreichen konnten. Man sei mit Erfolg dabei, die Leistungsfähigkeit der Betriebe zu stabilisieren und damit die Gesamtleistung des Werkes auf einem hohen Niveau zu halten.

Der Belegschaft sprach Direktor Höfges, vor allem auch für die in den heißen Sommermonaten durch erschwerte Bedingungen gezeigten Leistungen, den Dank des Werkes aus.

Wichtige Voraussetzung für die Steigerung der Produktion seien Verbesserungen und Neubauten gewesen. Dazu zählten vor allem die inzwischen beendete Umrüstung der Thomas-Konverter, verbunden mit der vollen Entstaubung des Blasstahlwerkes. Die erste Strangguß-Anlage der Thyssen-Gruppe, die im Februar im Werk Ruhrort in Produktion gegangen sei, arbeite bereits voll. Im Kraftwerk „Hermann Wenzel“ sei der vierte Block mit 180 Megawatt angelaufen. In der zentralen Sauerstoff-Anlage habe man zwei neue Anlagen mit einer Leistung von je 30 000 Kubikmeter Rein-Sauerstoff je Stunde fertigstellen können.

Sicherlich könnten alle gemeinsam darüber froh sein, daß es im letzten Jahr gelungen sei, die Modernität der Ruhrorter Anlagen so deutlich zu steigern.

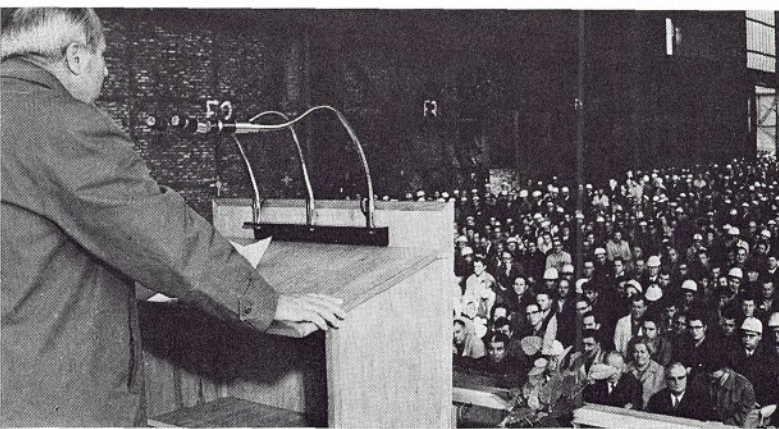
Direktor Höfges wies in seinem Bericht dann auf einige der wichtigsten Neubau-Vorhaben und Erneuerungen hin. Unter ihnen sei das bedeutendste Objekt der Neubau des Hochofens sechs, der nach seiner Fertigstellung, die man für Mai nächsten Jahres erwarte, der größte Hochofen der Thyssen-Gruppe sein werde. Damit werde man auf der Hochofenseite nach langjährigen schwierigen Neu- und Umbauten zu einem Abschluß kommen.

Auch die Arbeitsplätze habe man an vielen Stellen wesentlich verbessern können. Den Bau des Sozialgebäudes für das Blasstahlwerk hoffe man bald beginnen zu können, um gleichzeitig dem Bereich um das Tor V in Meiderich ein völlig neues Gesicht zu geben.

Werksdirektor Höfges schloß mit einem optimistischen Ausblick: Man stehe gegenwärtig weiterhin in einer Phase guter Beschäftigung. Jedoch müsse man sich darauf einstellen, daß es eines Tages auch wiederum zu einem Rückgang kommen könne, auf den man vorbereitet sein müsse.



Im Anschluß an den Bericht entspann sich eine kurze sachliche Diskussion. Auf die dabei angeschnittenen Fragen ging Betriebsratsvorsitzender Mechmann in seinem Schlußwort ein, indem er sich — wie vor ihm Werksdirektor Höfges — nochmals dafür einsetzte, auch bei hoher Produktion die Sicherheit am Arbeitsplatz nicht zu vergessen.





Wo sich alles um das Auto drehte

Auto aus rostfreiem Edelstahl Attraktion auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung

Auf der 44. Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt, die vom 11. bis 21. September stattfand, war die August Thyssen-Hütte in Halle 5 A mit einem eigenen Stand vertreten. Gezeigt wurden auf diesem Stand die Erzeugnisse aus Thyssenstahl für den Kraftfahrzeugbau. Die Thyssen-Gruppe liefert rund 35 Prozent des in der Bundesrepublik für Autos benötigten Stahls.

Die Messebesucher konnten sich außerdem auf dem Thyssen-Stand an einem Preisausschreiben „Thyssen und das Auto“ beteiligen. Die Fragen wurden den Besuchern in einem Film über vier Monitore gestellt. Bei richtiger Beantwortung winkte der Gewinn von hundert interessanten Preisen.

Eine Frage stellte dieser Film allerdings nicht. Sie hätte lauten müssen: „Welches ist der meist berührte Gegenstand auf dem Thyssen-Stand?“ Es war zweifellos der BMW 2800 CS, der aus rostfreiem Edelstahl „Remanit“ der Deutschen Edelstahlwerke gebaut war.

Diese Attraktion war bereits zwei Tage vor der Messe-Eröffnung auf dem Thyssen-Stand aufgestellt und sorgsam zugedeckt worden; denn um dieses Fahrzeug herum wirkten die Handwerker in der stets aufreibenden Hektik bis zum letzten Augenblick vor Eröffnung der Messe. Dieses laute und nervöse Treiben gehört wohl zu allen Messen der Welt, ganz gleich, wo sie auch abgehalten werden. Die Handwerker der ATH zeigten in Frankfurt erneut ihr beachtliches Können.

Der noch frische Geruch von Farbe, Leim und Reinmachmittel ist dann das Fluidum, in dem es so etwas wie eine Generalprobe gibt. Mikrofonprobe und Film ab. Doch was klappt schon bei einer Generalprobe! Man gibt sich gelassen und hofft, der Eröffnungstag möge bald vorüber sein.

Auf dem Thyssen-Stand war praktisch der Eröffnungstag um fast 24 Stunden vorgezogen, da man einen kleinen Kreis von Fachjournalisten

zu einer Pressebesprechung am Vorabend des Eröffnungstages eingeladen hatte. Assiiert von den jeweiligen Sachbearbeitern des Thyssen-Konzerns standen der DEW-Vorstandsvorsitzende Dr. Spethmann und der Leiter der Abteilung Wirtschaftspolitik und Information der ATH, Direktor Dr. Kunze, Rede und Antwort.

Thyssenstahl lebt auf einer Automobil-Ausstellung im Detail. Darüber täuschte auch nicht das Auto aus Edelstahl hinweg. Es war eine Demonstration dafür, wie vielfältig Edelstahl verarbeitet werden kann. Mit ihr wurden Anregungen gegeben, welche besonders anfällige Teile eines Autos aus noch besserem Material hergestellt werden können.

Inwieweit Thyssenstahl in dieser Hinsicht schon neue Wege gewiesen hat, zeigten eine ganze Reihe von Ausstellungsstücken. Ob es sich hierbei um Material für Achsen, Karosserieteile, Radkappen und Felgen, Stoßstangen, Kurbel-

wellen, Bolzen und Schrauben handelt — Thyssenstahl ist im Kraftfahrzeugbau heute ein fester Begriff.

Rund 35 Prozent des Stahls, der für den Kraftfahrzeugbau in der Bundesrepublik benötigt wird, wird in den verschiedensten Formen von der Thyssen-Gruppe geliefert. Sicherlich wird auch das handbeschichtete Feinblech „Thyssen-Color“ im Automobilbau eines Tages eine überzeugende Rolle spielen. Aus diesen Beispielen wird deutlich, wie sehr die Beteiligung eines Stahl-Produzenten auf einer Automobil-Ausstellung berechtigt ist.

Doch der Markenbegriff „Thyssenstahl“ darf nicht nur in der Automobilindustrie ein Begriff sein, sondern auch beim Verbraucher selbst. Das heißt: Jeder Automobilbesitzer sollte gleichfalls gut über den Markenbegriff „Thyssenstahl“ informiert sein. Dazu sollte auch das Preisausschreiben beitragen, an dem sich jeder Besucher der Messe beteiligen konnte.

Über vier Monitore wurden nicht nur die Fragen gestellt. Gleichzeitig gaben hierbei einzelne Filmsequenzen dem Messebesucher einen Einblick in die ATH-Werke in Hamborn, Beeckerwerth und Ruhrort, wo bei der Herstellung des Stahls der Grundstein für die gute Qualität des Autos gelegt wird.

Bei diesem Preisausschreiben winkten viele schöne Preise. Den ersten Preis, eine Reise zum Grand Prix in Monte Carlo, gewann Frau Lieselotte Zinke aus Hamburg. Den zweiten Preis, einen dreitägigen Besuch in Düsseldorf, gewann Alexander Stumpf aus Fürstentfeldbruck.

Einer jedoch ging leer aus auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung. Es war ein etwa zehn Jahre alter Junge, der so gerne eine Thyssen-Anstecknadel gehabt hätte. Sie wird leider in seiner reichhaltigen Sammlung — über zwanzig Anstecknadeln hatte er immerhin schon auf der Messe gesammelt — fehlen.



UNSERE BILDER

zeigen auf der linken Seite oben den Thyssen-Stand auf der IAA, unten den DEW-Vorstandsvorsitzenden Dr. Spethmann (rechts) vor dem BMW 2800 CS mit einer Karosserie aus DEW-Edelstahl — Rechte Seite (Mitte) Produkte aus Thyssenstahl

Die Autos werden immer sicherer, aber . . .

Von F. GERT POHLE

Das war die Autoschau der Rekorde. Über 900 000 Besucher kamen zur 44. Internationalen Automobilausstellung nach Frankfurt. Elf Tage lang, vom 11. bis 21. September, drängten sich bei schönstem warmen Herbstwetter schwitzende bunte Menschenmassen durch die Ausstellungshallen, vor allem durch Halle fünf und die angrenzenden Hallen, wo auch der Stand der Thyssen-Gruppe zu finden war. Dort versuchte man, den

erlebte, wie sie an der Lenkung rüttelten, am Schalthebel herumwürgten und machtvoll auf die Pedale traten. Andere, die nur darauf warteten, auch einmal den begehrten Platz hinter dem Lenkrad des Super-Renners einnehmen zu können, pochten derweil auf die stählernen Flanken des Autos, als könnten sie die Güte und Dauerhaftigkeit auf so einfache Weise feststellen.

Alle, die sich um die neuen, die veränderten, die verbesserten und technisch vervollkommenen Autos scharten, sahen allerdings vom wirklichen Fortschritt in der Automobiltechnik wenig. Der Fortschritt dokumentiert sich nicht in äußerer Form, nicht in Glanz und Lack, der Fortschritt ist manchmal am Armaturenbrett zu errahnen und an der Anordnung der Instrumente und der Gestaltung der Armaturenköpfe, der wirkliche Fortschritt liegt unter dem Blech.

Unsere Autos sind sicherer geworden. Kein Zweifel. In viele Fahrzeuge wird vom Konstrukteur heute eine Stoßenergie aufnehmende „Knautschzone“ eingebaut. Bei einem Aufprall verformt sich ein Teil der Karosserie und, so soll es sein, der Innenraum als Passagier-Zelle bleibt unverformt. Nur der Stahl, wie ihn auch Thyssen für die Autoproduktion liefert, hat die wichtigen Stoßenergie aufnehmenden Eigenschaften! Wer aber keine Sicherheitsgurte angelegt hat, wird trotz Knautschzone in der angeblich stabilen Zelle hin- und hergeschleudert.

Je weiter der Autovorbau, desto mehr Knautschzone steht zur Verfügung. Am meisten beim VW 411 E. Je kleiner das Auto, um so weniger Knautschzone. Wenn ein Auto nur 3,50 Meter lang ist, kann man wirklich nicht mehr von „Knautschzone“ sprechen, dann wird beim Aufprall der Innenraum ebenfalls zerknautscht. Und was darin ist.

Ein Motor vorne kann — muß aber nicht — wie ein Rammbock nach innen in den eigenen Fahrgastraum wirken. Es kommt darauf an, daß der beim Aufprall nach hinten geschobene Motor von einer stählernen Schutzwand abgefangen und nach unten abgelenkt wird. Diese zusätzliche Sicherheit kostet Geld, man findet sie bei Rover, Volvo und Daimler-Benz.

Unsichtbar sind für die Autofahrer die Bremsanlagen. Heute haben fast alle Autos vorne Scheibenbremsen und hinten Trommelbremsen. Scheibenbremsen werden mit der Hitze, die beim harten Bremsen auftritt, besser fertig, am besten die „belüfteten“ Scheibenbremsen. Etwas teurere Autos haben auch Brems-

(Fortsetzung siehe Seite 10)



„Thyssen und das Auto“

Der erste Preis fiel an eine Hamburgerin

„Thyssen und das Auto“ war bei der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt nicht nur das Motto des Ausstellungsstandes der ATH. Die Besucher sollten auch durch ein Preisausschreiben von den vielfältigen Verarbeitungsmöglichkeiten des Thyssenstahls überzeugt werden.

Der erste Preis, eine Flugreise für zwei Personen zum Grand Prix nach Monte Carlo mit Aufenthalt im Luxushotel, Tribünenkarten und Taschengeld, fiel nach Hamburg. Gewinnerin war Frau Lieselotte Zinke.

Frau Zinke war, als die IAA in Frankfurt die Tore öffnete, bei ihren Eltern in der Main-Metropole. Damit war für sie die Gelegenheit günstig, selbst einmal einen Bummel durch die Internationale Automobil-Ausstellung zu machen. Fast am Ende des Rundganges gelangte Frau Zinke, wie so viele Messebesucher, mit ermüdeten Füßen an den Thyssen-Stand. Ohne groß über die Gewinn-Chancen nachzudenken, beteiligte sie sich an dem Preisausschreiben. Dann dachte sie nicht mehr daran.

Die Freude war natürlich sehr groß, als der Leiter des Thyssen-Büros in Hamburg, Herr Kasten, Frau Zinke mit dem ersten Preis und einem Blumenstrauß überraschte. Der Gatte von Frau Zinke erfuhr

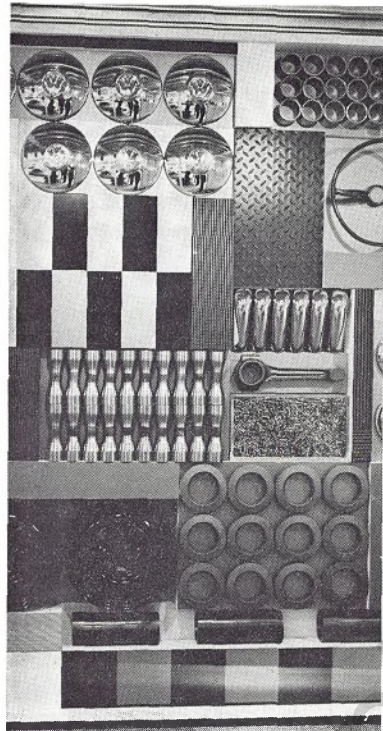
erst wesentlich später von dem Glück, das seine Frau beim Preisausschreiben hatte; denn Herr Zinke fährt als zweiter Offizier auf einem Schiff der Hansa-Reederei, die übrigens in ihrem Frachtprogramm auch Thyssen-Container abfertigt.

Ob Frau Zinke, die sich in nicht allzu ferner Zeit ein Auto kaufen will, nun die gewonnene Reise verwirklichen kann, entscheidet sich zum Weihnachtsfest, zu dem — so hofft die Seemannsfrau — ihr Mann in Hamburg zu Hause sein wird.

Wenn es sich mit dem Urlaub ihres Mannes im nächsten Jahr einrichten läßt, wird Frau Zinke mit ihm nach Monte Carlo reisen. Es wird dann eine Reise, die über Frankfurt führen wird, also dem Ort, wo der erste Preis gewonnen wurde. Die beiden Töchter der Eheleute Zinke — eine Tochter ist drei Jahre und die andere erst ein paar Monate alt — werden für die Zeit dieser Reise dann bei der Oma in Frankfurt bleiben.

UNSERE BILDER ZEIGEN:

Bei der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt zog eine Mitarbeiterin der Werbeabteilung der ATH als „Glücksgöttin“ die Gewinne aus der reichen Zahl der richtigen Resultate. Der erste Preis fiel an Frau Zinke. Der Leiter des Hamburger Thyssen-Büros, Herr Kasten, überreichte ihr den Preis mit einem Blumenstrauß und herzlichen Glückwünschen (oben)



Besuchern den Stahl, aus dem Autos gebaut werden, und der endlich auch vermehrt „rostfrei“ eingebaut wird, „verständlicher“ zu machen; denn — Stahl macht Autos sicherer! Viele Stunden am Tage konnte man die einzelnen Neuerscheinungen kaum sehen — sei es den Porsche 914 oder den Mercedes-Winkel-Versuchssportwagen C 111, den Opel CD oder Aero GT, oder den vielversprechenden Fiat 128, die neuen Ford M 26 oder VW 411 E-Varianten und VW 181 Geländejagdswagen oder die vielen sportlichen Traumaautos aus aller Herren Länder.

Hatte man sich endlich durch eine Menschentraube an eines der Autos herangekämpft, dann sah man Ausstellungsbesucher hinter dem Lenkrad hocken, fachmännisch oder auch nicht an Knöpfen, Hebeln ziehen und zerren.

Man sah sie daraufschlagen, wenn es nicht ging wie gewünscht und



DIE BILDER

Links: Blick in eine Ausstellungshalle der Automobil-Industrie — Unten: Auch diese junge Dame hockt auf einem Produkt aus Thyssenstahl, auf einem Armco-Thyssen-Stahlrost zur Abdeckung mehrstöckiger Parkflächen

kraftverteiler; sie sorgen für mehr Bremskraft an den Vorderrädern. Bremskraftverstärker gibt es ebenfalls, wenn das Auto nicht zu billig ist. Dann braucht man mit dem bremsenden Fuß weniger stark auf das Bremspedal zu treten. Man kann die Bremskraft besser dosieren.

Wichtige Neuerung sind Antiblockiergeräte in der Bremsanlage. Bei zu forsch getretener Bremse neigen die einzelnen Räder zum Blockieren. Blockierte Räder rutschen, der Bremsweg wird unkontrolliert und länger. Der Blockierschutz von Teves zum Beispiel bewirkt, daß kurz vor dem Blockieren die Bremse etwas gelöst wird. Das Rad rollt und bremst wieder. In einer einzigen Sekunde geschieht das fünfzehn- bis zwanzigmal und damit vollkommen unbemerkt vom Fahrer, der sich vielleicht wundert, daß er in einer Gefahrensituation das Auto doch noch anhalten konnte.

Diese Blockierschutzgeräte sollten schon morgen gesetzlich vorgeschrieben sein, um die Autos wirklich sicherer zu machen. Tatsächlich gibt es Blockierschutz zur Zeit nur in Ausnahmefällen.

Unsere Autos haben heute, wie man der Werbung entnehmen kann, meistens auch „Zweikreis-Bremsanlagen“. Man meint dann natürlich, daß, wenn ein Bremskreis vielleicht wegen einer undichten hydraulischen Leitung ausfällt, der zweite Bremskreis weiterhin volle Sicherheit garantiert, da vermeintlich alle vier Räder diesem zweiten Kreis angeschlossen sind. Tatsächlich findet man einen echten zweiten Bremskreis im Mercedes 600. Beim Volvo bremsen im zweiten Kreis immerhin stets die Vorderräder und ein Hinterrad, bei BMW werden die Vorderräder mit halber Kraft und die Hinterräder gebremst. Aber bei den meisten Mercedes-Typen, bei den Autos, die in hohen Stückzahlen gebaut werden wie VW, Opel und Ford, hat man in Wirklichkeit nur einen Bremskreis für die vier Räder mit einem dazwischengeschalteten Ventil. Gibt es eine Panne im Bremssystem, so werden entweder nur die Vorderräder (ein Kreis) oder nur die Hinterräder gebremst (auch ein Kreis...). Bremsen und Blockieren aber nur die Hinterräder, so ist lebensgefährliches Schleudern nahezu unvermeidbar.

Ein Glück, daß Fehler in den Bremsanlagen kaum vorkommen. Allerdings sind manche Bremsleitungen

so verlegt, daß sie durch Einwirkung von der Straße her beschädigt werden können. Volvo, wieder vorbildlich, verwendet gepanzerte Bremsleitungen.

Lenkräder sind heute meistens keine Spieße mehr, die beim Aufprallunfall den Fahrer geradezu „festnageln“ könnten. Die modernen geteilten Lenksäulen schieben sich beim Aufprall ineinander. Viele Innenspiegel werden, schlägt man mit dem Kopf dagegen, aus der Halterung gedrückt und sollen angeblich keine schweren Kopfverletzungen mehr verursachen können. Noch immer ist ungeklärt, ob die Mehrschicht-Frontscheibe, wie sie in Schweden und den USA gefordert wird, besser als die in die meisten deutschen Autos eingebaute Einschnitt-Frontscheibe ist. „Es kommt auf den Unfall an“, sagte ein Experte.

Zur Mehrschichtscheibe, die nicht zerkrümelt, sondern splittert, gehört der Gurt. Die Mehrschichtscheibe kann oft mehr äußere Einwirkung vertragen. Wenn sie von Rissen durchzogen ist, kann man noch hindurchsehen. Sollte aber der Kopf die Mehrschichtscheibe durchstoßen, so wirkt die Glas-Halskrause wie eine Guillotine. Die „deutsche“ Krümscheibe mag Vorteile haben, jedoch stimmt nachdenklich, daß die sicherheitsbewußten Schweden sie ablehnen. Leider ist fast jeder Kommentar im „Scheibenkrieg“ gefärbt...

Endlich gibt es auch Leuchtwelten-Regler. Das ist eine automatische Scheinwerfer-Einstellung. Diese Bosch-Erfindung ist vorläufig noch Zubehör. Während man aber in deutschen Autos so gut wie keine vom Beladezustand des Autos abhängige Einstell-Regulierung für die Scheinwerfer kennt, kann man bei den meisten französischen Autos die Scheinwerfer von Hand so einstellen, daß sie nicht blenden.

Ein kleiner Sicherheitsbeitrag, aber nicht unwichtig, ist die Breitstrahl-Düse für den Scheibenwascher. Die Scheibe wird nicht mehr von einem dünnen Wasserstrahl getroffen, sondern ein breitgefächerter Wassernebel verteilt sich auf der Scheibe, und der Wischer hat leichtere Arbeit. Wie lange mag es dauern, bis diese Düsen in der Serienfertigung eingebaut werden?

Endlich gibt es Scheinwerfer, in denen Halogen-Abblend- und Fernlicht zusammen untergebracht sind. Hella baut diese Leuchteinheiten und bietet sie zum Umrüsten an.

Halogenlicht scheint heller. Die Fahrbahn wird besser ausgeleuchtet. Mehr Licht, mehr Sicherheit, sagt man. Aber man vergißt, daß mehr Licht auch mehr Blendung bedeuten kann, wenn mit dem Mehr an Licht nicht diszipliniert umgegangen wird.

Unsere Autos werden wirklich sicherer, aber auch schneller. Manchmal wird das Plus an Sicherheit durch das Plus an falsch eingesetzter PS-Kraft wieder aufgehoben. Der Mensch ist das Maß, und wenn er nicht lernt, mit mehr Geschwindigkeit vernünftiger zu fahren, ist das Streben nach Sicherheit für die Katz.

Motoren mit Abgasentgiftern sind witzlos, wenn die Motoren und die Entgifter nicht gepflegt werden. Antiblockiergeräte in Bremsanlagen können Rutschen auf Glatteis nicht verhindern, wenn dazu noch mit abgefahrenen Reifen gefahren wird. Von Sicherheitszelle zu sprechen, erübrigt sich, wenn sich ein Frontalzusammenstoß oberhalb von Tempo 100 ereignet. Trotz Sicherheitszelle fährt schon bei Tempo 20 der Tod mit! Gurte, die sich nicht problemlos genug anlegen lassen, werden nicht genutzt. Da helfen auch keine Gesetze.

Tatsache ist, daß an der Sicherheit immer noch gespart wird; denn mehr Sicherheit kostet auch mehr



Geld. Verteuerte Autos bedeuten weniger Absatz. Und so weiter.

Unsere Autos sind auch um so sicherer, je dauerhafter sie sind. Zum Beispiel kann Otto Normalverbraucher als Autobesitzer nicht verstehen, warum nach einem Jahr ein Auspuff durchgerostet sein muß. Die Antwort ist einfach: Weil dafür meistens nicht rostfreier Stahl genommen wird, der das Auto im Verkaufspreis vielleicht einige Mark teurer machen würde. Er wäre aber im Grunde billiger, weil man mit diesem dauerhafteren Auspuff länger sorgenfrei fahren kann und nach einem oder zwei Jahren wirklich Geld spart, weil der nicht-rostfreie Auspuff dann längst durchgerostet wäre.

Allem Anschein nach wird es nicht mehr lange dauern, bis zumindest im Zubehörhandel zum Beispiel der rostfreie Auspufftopf angeboten wird. Möglicherweise kann man ihn bald auch bei der Erstausrüstung erhalten, so wie auf Wunsch den Gurt oder eine bestimmte Sicherheitsfarbe.

Wie wichtig es aber wäre, auch wesentliche Teile der Karosserie rostfrei zu machen, mag die Tatsache verdeutlichen, daß in nur einem Winter pro Auto neunzehn Kilo salzhaltiges Streumaterial auf die Straßen gebracht wird. Wie sehr Rost am Auto frißt, weiß man ja...

Während in Deutschland erst 2,1 bis 2,3 Kilogramm rostfreier Stahl in jedes Auto eingebaut werden, sind es in den USA heute schon über zehn Kilogramm und in Luxusautos sogar an die zwanzig Kilogramm.

Noch einige Besonderheiten zum Thema Sicherheit, die auf der IAA zu entdecken waren: Warnlampen, die darauf aufmerksam machen, wann die Bremsbeläge nicht mehr stark genug sind (beim großen Citroen und R 16 TS); Heckscheibenwischer serienmäßig beim Volvo-Kombi; Rückspiegel ohne toten Winkel.

Immer mehr setzen sich Gürtelreifen durch, die allein schon durch breitere „Aufstandsfläche“ mehr Sicherheit beim Kurvenfahren geben. Automatik und Mittelschaltung werden immer beliebter. Man baut auch größere Tanks ein, zum Beispiel beim Commodore. Federbeine und Schraubenfedern haben die Blattfedern fast ganz verdrängt. Die Frage, ob Vorderradantrieb oder Hinterradantrieb wurde auch auf dieser IAA nicht eindeutig beantwortet. Jede Antriebsart hat unter bestimmten Wetter- und Bodenverhältnissen Vor- und Nachteile.

Echte Klimaanlage kosten noch über tausend Mark. Manche Nackenstützen in „Sicherheitssitzen“ können wie Fallbeile wirken. Es gibt immer noch Armaturenschalter, die man verwechseln kann, die im Dunklen nicht einzustellen sind, und es ist überhaupt keine Seltenheit, daß — lächerlich, das noch erwähnen zu müssen — manche Zündschlüssel Kniemeißel sind. Wie gestern und vorgestern.

Das „Auto von morgen“ suchten die vielen Hunderttausend auf der IAA. Aber sie bewunderten meistens das Auto von gestern...

Mit holländischen Stahlhändlern und Verbrauchern an einem Tisch



Die Briefe kamen aus Düsseldorf. „Wij hebben het genoeg U uit te nodigen voor een informatieve bijeenkomst...“ — Wir möchten Sie gerne zu einer Informationsveranstaltung einladen, lesen die Empfänger. Unterschrift: August Thyssen-Hütte AG.

Etwa sechzig der angesprochenen Herren, meist maßgebliche Vertreter des niederländischen Stahlhandels und der großen Stahlbauunternehmen, folgten der Einladung des deutschen Konzerns. Erwartungsvoll hararte man nach der Begrüßung durch Prokurist Podszus im Konferenzsaal eines bekannten Amsterdamer Hotels der Dinge, die da kommen sollten.

Mit einer Überraschung begann der erste Vortrag. Dipl.-Ing. Bode, Abteilung Markt- und Verkaufsförderung, referierte in der Muttersprache der Gäste. Nicht nur deshalb

keitsvergleiche ergänzten diesen Teil seines Berichtes. Der Vortrag schloß mit einer Lichtbilderserie über die Trägerfertigung.

Mit ungeteilter Aufmerksamkeit folgten die Zuhörer nach der Mittagspause dem Vortrag von Dr. Hauck, Westfälische Union, über „Das Schweißen im Stahl- und Brückenbau“. Der Redner erläuterte geeignete Schweißverfahren und die bei ihrer Anwendung erreichbaren Leistungen und Güterwerte. Besonders berücksichtigt wurde das Schweißen hochfester Feinkornbaustähle und wetterfester Stähle mit den bei der Westfälischen Union entwickelten Schweißzusatzwerkstoffen.

Eine sehr lebhaft Diskussion bildete den Abschluß der beiden Referate. Neben technischen Problemen und Qualitätsfragen wurden auch kaufmännische Themen berührt. Von seiten der ATH bemühte man sich dabei, die Wünsche der holländischen Kunden kennenzulernen und Anregungen entgegenzunehmen.

Bei dem Veranstalter dieses Informationstages, der Abteilung Markt- und Verkaufsförderung der ATH, zeigt man sich über den Verlauf und über das Ergebnis sehr zufrieden. Diese Abteilung — im Firmen-



jargon nur M + V genannt — widmet sich als einer ihrer Hauptaufgaben der Kundenberatung für neue Thyssen-Produkte. Auf dem Profilssektor stehen gezielte Fachdiskussionen mit Statikern, Konstrukteuren der Stahlbauunterneh-

UNSERE BILDER ZEIGEN

die Informationsveranstaltung der ATH mit Vertretern des holländischen Stahlhandels und der weiterverarbeitenden Industrie in Amsterdam — Links: Dr. Hauck (Westfälische Union) bei seinem Referat — Mitte: Unter den interessierten Zuhörern (rechts im Bild) Dr. Staal, Geschäftsführer der Nedeximpo, Amsterdam, einer Tochtergesellschaft der Thyssen-Stahlunion-Export GmbH. — Mitte links: Auch die als Gäste eingeladenen Vertreter des Walzstahl-Kontors West Prok. Schmidt und Hbv. Wolf (2. und 3. v. l. am vorderen Tisch) schalteten sich in die Diskussion ein

men und Leitern der Bauabteilungen namhafter Großkonzerne in der gesamten Bundesrepublik ständig auf dem Programm.

Bisher traten die Mitarbeiter von M + V im Ausland nur auf Messen und bei Einzelberatungen in Erscheinung. Die Form einer gemeinsamen Veranstaltung für Händler und Verbraucher wurde mit Rücksicht auf die niederländischen



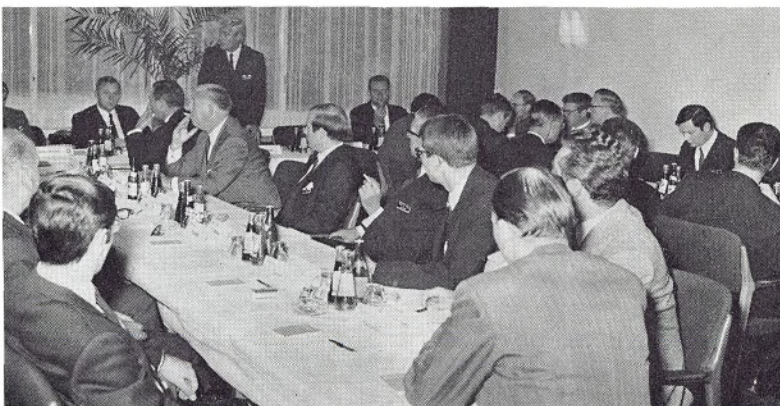
fanden seine Ausführungen über „Wirtschaftlicheres Dimensionieren durch zusätzliche IPE-Profile: IPEo und IPEv“ großes Interesse; denn parallelflanschtige Europa-Träger haben sich wegen ihrer Wirtschaftlichkeit auch in unserem nordwestlichen Nachbarland durchgesetzt. Architekten und Konstrukteure in den Niederlanden können sich nicht mehr vorstellen, daß sie sich heutzutage mit schrägsitzenden Nietköpfen, abgeknickten Knotenblechen, Keilscheiben bei Schraubenverbindungen und konischen Futtern abmühen müßten.

In knappen Umrissen zeichnete Dipl.-Ing. Bode zunächst die historische Entwicklung der Formstahlträger von INP- über IPE- bis zu IPEo- und IPEv-Trägern nach. Ausführlich erläuterte er an Hand eines von ihm ausgearbeiteten, umfangreichen Tabellenwerkes, wie sich die neuen Trägerreihen nahtlos in das bisherige Programm einfügen. Grafisch dargestellte Wirtschaftlich-

Treffen der Berliner Thyssen-Verkäufer

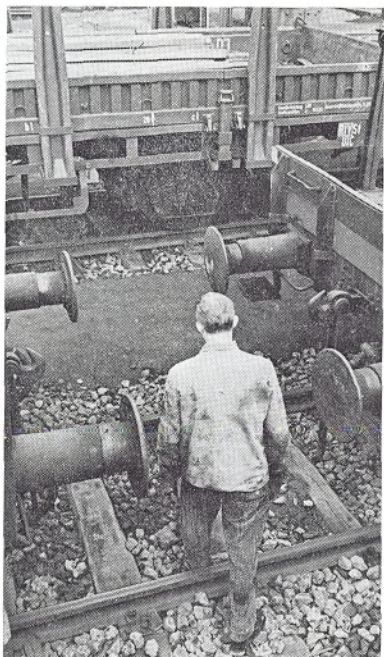
Am 10. Oktober trafen sich in Berlin mehr als dreißig Mitglieder der dortigen Verkaufsorganisationen der Thyssen-Gruppe. Nach Frankfurt, Stuttgart, Hamburg und Hannover war es die fünfte Veranstaltung dieser Art, die von der

Abteilung „Markt- und Verkaufsförderung“ der ATH durchgeführt wurde. Jedem Thyssen-Verkäufer soll durch Austausch von Erfahrungen und persönliches Kennenlernen der Vorteil einer großen Verkaufsorganisation zugute kommen



Marktgegebenheiten gewählt. Warum man sich gerade für dieses Nachbarland entschied? Eine Anregung von Nedeximpo, einer Tochtergesellschaft der Thyssen Stahlunion-Export GmbH, lag vor; außerdem waren die Händler und Verbraucher dieses Landes schon aus geographischen Gründen seit jeher eng mit den Produzenten von Rhein und Ruhr verbunden.

Der holländische Handel ist darüber hinaus für neue technische Möglichkeiten besonders aufgeschlossen und ausgesprochen zukunftsorientiert. Das zeigt sich auch daran, daß die preisbewußten Holländer im Gegensatz zu ihren zögernden deutschen Kollegen nach Einführung der IPE-Trägerreihe sofort die wirtschaftlichen und konstruktiven Möglichkeiten dieser Profile erkannten und ausnutzten. Auch die neuen IPEo- und IPEv-Träger konnten zuerst in nennenswerten Mengen auf dem holländischen Markt abgesetzt werden.



Hier geht es um die Sicherheit

Mancher Mitarbeiter spielt mit seinem Leben Schienen- und Straßenkreuzungen haben ihre Tücken

„Unfälle bei der Eisen- und Stahlindustrie sind Transportunfälle“ — diesen Satz prägte vor einigen Jahren ein führender Eisenhüttenmann. Er meinte damit, daß vor allem die schweren Unfälle in den Hüttenwerken ihre Ursache vorwiegend in den Transporteinrichtungen haben, wie zum Beispiel im Kranbetrieb und bei der Eisenbahn. Ist das heute auch noch so und vor allem: Ist das auch bei uns so?

Wenn wir die tödlichen Unfälle, die sich in den letzten Jahren in unseren Werken ereignet haben, kritisch untersuchen, so müssen wir feststellen, daß dieser Satz auch heute noch seine Gültigkeit hat. Zwar ist bei den tödlichen Unfällen ganz allgemein ein Rückgang



DIE BILDER:

auf den beiden Seiten (oben) zeigen, wie man es bei stehenden Zügen nicht machen sollte, nicht zwischendurchgehen oder darunterkriechen, unmittelbar hinter einer abgestellten Zugschleife die Gleise überqueren, über die Waggons klettern oder Sicherheitsgitter überklettern — Mitte links: So soll ein Rangierweg nicht aussehen, die Gefahr des Stolperns und damit eines Unfalls ist zu groß — Unten rechts: Ohne Zweifel steht der Bagger zu nahe an der Gleiszone, der Sicherheitsabstand ist nicht eingehalten worden



festzustellen, und auch die Unfälle in den Kranbetrieben sind zurückgegangen, aber die Zahl der tödlichen Unfälle im Bereich der Eisenbahn ist konstant geblieben.

Vielleicht wird mancher sagen, daß das angesichts der steigenden Produktion und der damit eng zusammenhängenden gestiegenen Transportleistungen wenn auch bedauerlich, so doch ganz verständlich sei. Er wird außerdem sagen, daß der Rückgang der Unfälle im Kranbetrieb auf unfallsicherere Kran-Neubauten zurückzuführen sei. Aber trifft das wirklich den Kern der Sache?



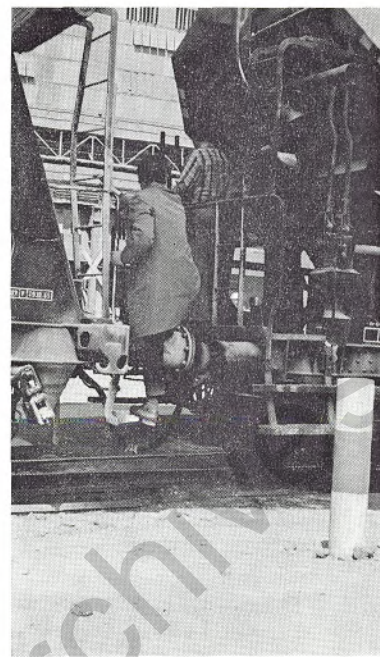
Bei der ATH besorgt der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen den innerwerklichen Schienentransport. Er hat seine Anlagen so gestaltet, daß sie dem neuesten Stande der Technik entsprechen. Das gilt sowohl für das rollende Material (Loks, Waggons usw.) als auch für die Bahnanlagen selbst.

Für alle, die sich in unseren Werken auskennen, ist es aber klar, daß bei diesen Bahnanlagen trotz aller Modernisierung und Sicherungseinrichtungen ein gewisses Maß an Unfallgefahren bestehen blieb. Das gilt vor allem für Kreuzungen von Eisenbahn- und Straßenverkehr. Mit der steigenden Transportleistung der Eisenbahn hat auch die Transportleistung der sogenannten „Flurförderzeuge“ zugenommen; zu ihnen gehören nicht nur etwa Hubstapler und Gabelstapler, sondern im gewissen Sinne auch Lkw und — mit einigen Einschränkungen — Personenzüge.

Auch außerhalb der Werksmauern bilden Kreuzungen von

Straßen und Schienenwegen Gefahrenpunkte. Bei der Enge des Raumes und der Vielzahl von Kreuzungen kann man in unserem Betrieb aber nicht auf die Hilfsmittel des Straßenverkehrs zurückgreifen, d. h. wir können nicht an jeder Kreuzung Schranken bauen.

In der Hauptsache haben wir es daher bei uns mit unbeschränkten Bahnübergängen zu tun. Um dennoch eine größtmögliche Sicherheit zu erzielen, wurde in unseren Werken eine Verkehrsordnung eingeführt, die weitgehend auf der Straßenverkehrsordnung fußt. Auch die Beschilderung der Werkstraßen ist entsprechend. Unsere Bahnübergänge sind daher vielfach nur mit dem Andreas-Kreuz gesichert. Eine andere Möglichkeit (beispielsweise Vorwarnungen durch Warnbaken)

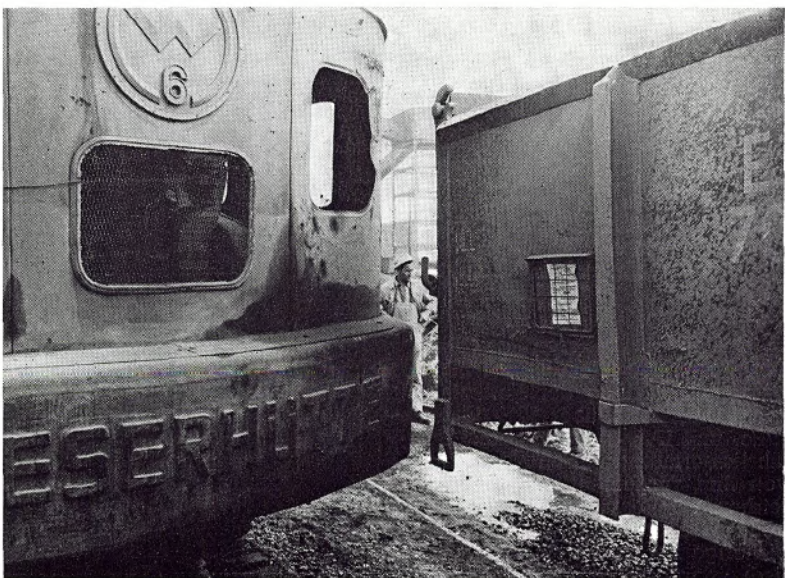


ist wegen der Vielzahl und der dichten Folge der Übergänge nicht möglich. Hierzu ein Beispiel: Die Wilhelm-Esser-Straße im Werk Ruhrort wird zwischen dem Tor 5 und dem Tor 8 auf einer Strecke von knapp einem Kilometer nicht weniger als 24mal von Eisenbahngleisen gekreuzt.

Verständlich daher die Bitte an alle Kraftfahrer, sich im Werksbereich überaus vorsichtig zu bewegen. Es sollte sich auch jeder überlegen, daß — unabhängig von jeder Verkehrsregelung — die Eisenbahn im reinen Kräftevergleich ungleich stärker ist. Es ist daher zweckmäßig, ihr die Vorfahrt einzuräumen nach dem Motto „Der Klügere gibt nach“.

Die Erfahrung hat jedoch gelehrt, daß entweder durch Unvorsichtigkeit oder durch eine Häufung unglücklicher Umstände Unfälle an Eisenbahnübergängen nicht ganz zu vermeiden sind. Daher sind die am stärksten befahrenen Schienenstränge und Straßen durch Ampelanlagen gesichert worden. Diese Übergänge werden teilweise sogar durch Fernsehkameras von den Stellwerken aus beobachtet, und die Ampeln werden auch von dort aus geschaltet. Die Werkzeitung hat bereits darüber berichtet.

Inzwischen ist man noch einen Schritt weitergegangen. Es wird versucht, eine Verriegelung der Straßenverkehrsampeln mit den Eisenbahnsignalen durchzuführen,



so daß der Straßenverkehr immer dann „Grün“ hat, wenn die Eisenbahnsignale auf „Halt“ stehen. Leider ist das nicht überall möglich. Muß in diesem Zusammenhang noch erwähnt werden, daß die Farbsignale der Ampeln auch beachtet werden müssen? Eigentlich sollte man von jedem Führerscheininhaber so viel Verantwortungsbewußtsein erwarten.



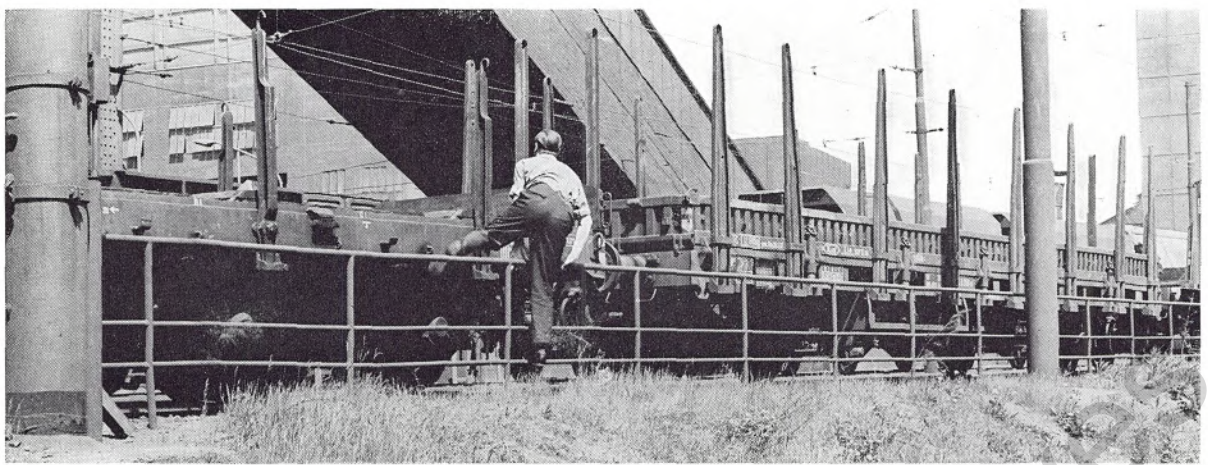
Damit aber ist nur ein Teil der Probleme behandelt worden, die mit dem Eisenbahnverkehr zusammenhängen. Bekanntlich kreuzen nicht nur Kraftfahrer, sondern in weitaus stärkerem Maße auch Fußgänger die Schienenwege. Besonders Eilige findet man vorwiegend beim Schichtwechsel. Sie mißachten nicht nur die vorgeschriebenen Gehwege und kreuzen die Schienen an den Stellen, wo es ihnen paßt, sondern sie überklettern sogar Geländer und steigen über nur kurzfristig abgestellte Eisenbahnwagen hinweg.

Ihr Zeitgewinn ist minimal. Viele von ihnen haben erst Zeit, sich über ihre Handlungsweise im klaren zu werden, wenn sie die Folgen eines Unfalles auskurieren müssen. Unsere Bilder, die in einigen Fällen nachgestellt wurden, zeigen Situationen, wie sie täglich zu beobachten sind. So mancher spielt hier buchstäblich mit seinem Leben. Wie oft hat eine solch unzeitgemäße Eile zu Unfällen geführt!



Es gibt bestimmte Regeln, die unter allen Umständen eingehalten werden müssen. Ein stehender Eisenbahnzug sollte grundsätzlich nie überklettert werden, auch wenn man glaubt, daß er in der nächsten Zeit nicht fahren werde. Die Überwege selbst sind ebenfalls nur mit Vorsicht zu benutzen. Das gilt vor allem dann, wenn Zugeinheiten abgestellt sind. Haben sie nicht die erkennbare Sicherheitslücke von mindestens zehn Meter oder sind die Teile der Rangiereinheit nicht durch Hemmschuh gesichert, muß damit gerechnet werden, daß diese Wagen rangiert werden, sich also in absehbarer Zeit in Bewegung setzen.

Diese wichtigen Grundsätze sind auch in der Unfallverhütungsvorschrift für Eisenbahnen, die am



1. Oktober 1968 erlassen wurde, sehr deutlich herausgestellt. In diesen Vorschriften, die jeder einmal lesen sollte, sind die Regeln mitgeteilt, die für den sicheren Eisenbahnbetrieb nötig sind. Sie sind in Ruhrort in über siebzig Meisterbüros einzusehen, die mit dem Schildchen kenntlich gemacht wurden: „Hier liegen die Unfall-Verhütungsvorschriften aus.“



Greifen wir einige besondere wichtige Punkte aus diesen Vorschriften heraus. So muß die Profifreiheit im Gleisbereich eingehalten werden. Das bedeutet, daß ein bestimmter Bereich beiderseits der Gleise unbedingt freizuhalten ist, sei es als Sicherheitsabstand, sei es als Rangiererweg.

Der Sicherheitsabstand beträgt von der äußeren Waggonkante bis zum festen Gebäudeteil 500 Millimeter. Der Rangiererweg ist unbedingt sauber zu halten und frei

von Gegenständen, über die man stolpern könnte. Zu groß wäre dann die Gefahr, daß sich sonst durch Stolpern ein schwerer Unfall ereignen könnte. Gerade dieser Punkt ist für alle Mitarbeiter wichtig, die mit dem Ablegen von Material beschäftigt sind. In diese Gleiszone darf nichts abgelegt werden. Diese Gleiszone beträgt, von der Schienenoberkante aus gemessen, 1500 Millimeter oder, wie es die Eisenbahner tun, von Gleismitte 2200 Millimeter.

An den gleichen Personenkreis richtet sich eine Bitte der Eisenbahn, gleichzeitig aber auch an Anschläger, Verloader usw. Es ist unbedingt darauf zu achten, daß das Ladegut festliegt, daß Überladungen vermieden werden und daß die Beladung nicht einseitig erfolgt. Und noch eine wichtige Vorschrift in Kürze: Wenn Eisenbahnwagen mit kippbaren Aufbauten versehen sind (Pfannen oder Selbstladewagen), so ist in jedem Fall der Be- und Entlader für das

Schließen der Türen und für die Rückführung der Aufbauten in Nullstellung verantwortlich.

Unabhängig von jeder Vorschrift gibt es aber auch Wünsche an die Eisenbahn bzw. an die Eisenbahner,

- den Rangierverkehr und damit das Sperren von Überwegen auf ein Minimum zu beschränken.
- Überwege bitte so schnell wie möglich freimachen.
- Waggons nur dann, wenn es unvermeidlich ist, in der Nähe von Überwegen abstellen. Die Übersicht für den kreuzenden Verkehr wird sonst zu sehr eingeschränkt.

Fassen wir alles zusammen in dem einen Satz: Beachten der Vorschriften und gegenseitige Rücksichtnahme helfen, viele Unbequemlichkeiten zu vermeiden und Gefahrenpunkte aus der Welt zu schaffen.

Sicherheitsing. Wieczorek,
Abt. Arbeitsschutz
Werk Ruhrort

Viele Unfälle sind vermeidbar

Beim Verkehr innerhalb und außerhalb des Werkes müssen Autofahrer noch vorsichtiger sein

Genormte Verbandskasten werden für alle Pkw Pflicht

Nach Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums ist das Mitführen eines vorschrittmäßigen genormten Verbandskastens ab 1. Januar 1972 in allen Personenkraftwagen Pflicht. Die Verordnung tritt stufenweise zu folgenden Terminen in Kraft:

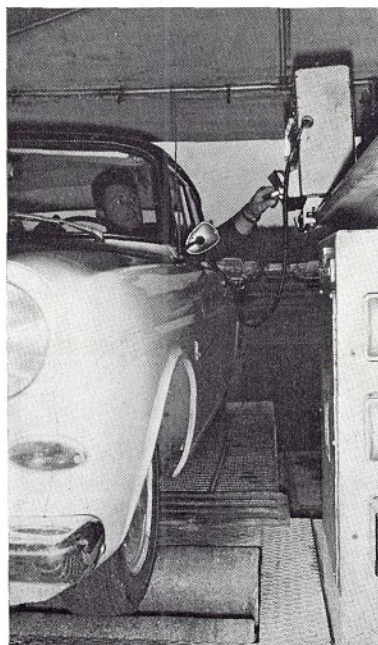
- ab 1. Januar 1970 für alle neu in Verkehr kommenden Pkw;
 - ab 1. Januar 1971 für alle Pkw, die dem TÜV zur Untersuchung vorgeführt werden müssen;
 - ab 1. Januar 1972 für alle Pkw.
- Autofahrer, die bereits einen Verbandskasten besitzen, können ihn bis zum 31. Dezember 1972 weiterbenutzen. Ab 1. Januar 1973 aber müssen alle Pkw einen Verbandskasten mitführen, der mit dem DIN-Vermerk 13 164 versehen ist. Er wird etwa 25,- DM kosten.

Starke Sonneneinstrahlung kann unter Umständen den Inhalt der Apotheke unbrauchbar machen. Es wird deshalb empfohlen, sie auf der Ablage oder an einer Seitenwand im vorderen Fußraum des Fahrzeugs unterzubringen und nicht auf der Ablage vor dem Heckfenster.

Das Thema „Maßnahmen zur Verbesserung des Straßenverkehrs“ ist eine echte Gemeinschaftsaufgabe. Dazu gehört sowohl die Verbesserung des Verkehrs auf unseren Werkstraßen als auch die richtige Verhaltensweise innerhalb und außerhalb unseres Werksbereiches.

Täglich werden etwa 6000 neue Kraftfahrzeuge in der Bundesrepublik zugelassen. Im Jahre 1968 wurden von den Technischen Überwachungsvereinen 5,6 Millionen Kraftfahrzeuge und Anhänger auf Verkehrssicherheit überprüft. Hier von wiesen mehr als 1,5 Millionen schwere Mängel auf. Darüber hinaus waren 45 000 verkehrsunsicher. Wie viele hiervon als „Schrott auf Rädern“ zu bezeichnen waren, läßt sich leider nicht feststellen.

Aber bezeichnenderweise waren von allen Kraftfahrern 800 000 an



Straßenverkehrsunfällen beteiligt. 24 300 erwachsene Personen wurden auf Grund von fahrlässigem Verkehrsverhalten verurteilt, 864 wegen fahrlässiger Tötung im Straßenverkehr. Das sind Zahlen, die für sich sprechen.

- Wir alle müssen bestrebt sein, die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen zu erhöhen.

Auch für die Belegschaftsmitglieder der ATH sollte es eine Verpflichtung sein, mit zur Sicherheit im Straßenverkehr beizutragen; denn im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden von Mitarbeitern der ATH insgesamt 289 Wege-Unfälle, das heißt Unfälle auf dem Wege von der oder zur Arbeit verursacht. Ein Mitarbeiter zog sich auf dem Wege zur Arbeit bei einem Verkehrsunfall so schwere Verletzungen zu, daß er noch an der Unfallstelle verstarb. Andere Mitarbeiter wurden auf Grund der bei einem Wege-Unfall erlittenen Verletzungen zu Rentnern.

Der ADAC hat sich auch in diesem Jahr freundlicherweise bereit erklärt, mit zur Verkehrssicherheit der ATH-Belegschaftsmitglieder beizutragen. Er führte kostenlose Kontrollen von Beleuchtung, Bremsen und Tachometer durch. 2200 Mitarbeiter ließen ihre Tachometer überprüfen. 124 Fahrzeughalter wurden dabei empfohlen, eine Werkstatt aufzusuchen, um die Tachometer-Abweichungen beseitigen zu lassen.

Diese Maßnahmen führen ebenso zur Sicherheit wie die Überprüfung unserer werkseigenen Fahrzeuge,



die sowohl innerhalb wie auch außerhalb des Werksgeländes fahren. Hinzu kommen noch die Spezialfahrzeuge, wie Tieflader, Gabelstapler und Flurförderzeuge.

- **Nicht selten wird festgestellt, daß auf Gabelstaplern trotz Verbot mehrere Personen ohne festen Halt befördert werden.**

Die betrieblichen Fahrzeuge ohne Zulassung unterliegen in entsprechenden Zeitabständen genau so der Überprüfung wie die zugelassenen Fahrzeuge, die vom Technischen Überwachungsverein überprüft werden.

Seit etwa zwei Jahren werden die Fahrer von Flurförderzeugen für die Führung dieser Spezialfahrzeuge ausgebildet. Das Ergebnis zeigt sich in dem unfallfreien Fahren dieser bei uns geschulten Gabelstaplerfahrer.



Da die innerbetrieblichen Fahrzeuge meist schwere Lasten befördern, muß bezüglich Bereifung, Beleuchtung sowie Allgemeinzustand ein strenger Maßstab angelegt werden, denn sie befahren ebenso die Straßen wie andere Verkehrsteilnehmer auch, wie Pkw-, Moped- und Radfahrer. Das richtige Beladen und Festzurren der Last auf den Ladeflächen ist sehr wichtig, da es in Kurven schon vorgekommen ist, daß durch Lastverlagerung infolge unsachgemäßer Befestigung Lkw umgefallen sind, wobei glücklicherweise bisher kein Personenschaden entstand.

Jedoch zeigen die Zusammenstöße zwischen Lkw und Zugeinheiten, daß die Kraftfahrer die Gefahr durch herannahende Zugeinheiten sehr oft unterschätzen. Die Warnkreuze an den Bahnübergängen sind als Stopschilder zu betrachten, wobei der Fahrer eines Lastwagens sicherheitshalber halten, rechts und links blicken und auf keinen Fall auf die Schienen fahren sollte, wenn die Gefahr besteht, daß er durch ein vorausfahrendes Fahrzeug zum Halten auf den Schienen gezwungen wird.

Eine Besprechung mit dem Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen hat dazu geführt, daß jetzt versuchsweise zwei Loks mit gelb-schwarzem Anstrich im Werksbereich fahren, um nicht nur akustisch, sondern auch optisch gut wahrnehmbar zu sein. Besonders gefährdete Bahnkreuzungen werden, falls dies noch nicht geschehen ist, in nächster Zeit zusätzlich durch Hinweisschilder gekennzeichnet.



Leider hat sich in letzter Zeit die Unsitte des falschen Parkens eingebürgert. Trotz Vorhandenseins eines Parkplatzes parken zum Bei-

spiel immer wieder Personenautos vor dem Bürohaus Beeckerwerth, so daß oftmals weder der Krankenwagen noch der Einsatzwagen der Werkfeuerwehr einen Durchgang hatten und bei Noteinsätzen über den dortigen Rasen fahren mußten.

- **Es wird hiermit an die Vernunft aller dort Parkenden appelliert, in Zukunft diesen Bereich unbedingt freizuhalten. Andernfalls werden wir uns gezwungen sehen, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Letzte Konsequenz ist, ein Fahrverbot für das gesamte Werksgelände der ATH auszusprechen.**

Die Zu- und Abfahrtsstraße zum Tor 2a, die Siemensstraße, zeigt uns sehr deutlich, wie es nicht sein sollte. Trotz der geringen Straßenbreite und der dort aufgestellten Verkehrsschilder mit begrenz-

tem Parkverbot wurden dort Pkw zum Parken abgestellt.

Inzwischen sind auf einer Seite Halteverbotsschilder aufgestellt worden. Trotzdem parken auf dieser Seite immer noch Fahrzeuge, obwohl der werkseigene Parkplatz groß genug ist, um sämtliche Fahrzeuge dort aufzunehmen. Das liegt offensichtlich nur an der Bequemlichkeit der Falschparker. Die Werksleitung ist bemüht, trotz großer Kosten Parkplätze in ausreichender Größe herzustellen, soweit noch verfügbare Flächen vorhanden sind.

Für den innerbetrieblichen Verkehr und für die Benutzer der Parkplätze innerhalb des Werksgeländes gilt die gleiche Regelung wie im Stadtverkehr. Wenn ein Fahrer beim Verlassen des Parkplatzes sich mit seinem Pkw in den fließenden Verkehr eingliedern will, muß er die von links herannahenden Fahrzeuge vorbeilassen.

- **Bei der Betrachtung des Straßenverkehrs sollte die Bedeutung der Straßenbeleuchtung nicht außer Acht gelassen werden.**

Die Regel „Mehr Licht, weniger Unfälle“ trifft hier zu. Es wird daher angestrebt, durch mehr Lichtquellen eine gute und schattenlose Beleuchtung der Fahrbahndecke zu schaffen; denn bekanntlich leistet jeder Kraftfahrer nach Eintritt der Dunkelheit in bezug auf Sehen Schwerarbeit.



Sehen und Gesehenwerden ist eine sehr wichtige Regel. Deshalb soll-

ten sich aus Sicherheitsgründen die Fahrer von ihrer lieb gewordenen Autofarbe trennen, wenn ihr Auto nicht zu den Farbnuancen gelb bzw. weiß gehört.

Es sollte weiterhin zu einer selbstverständlichen Regel gehören, schon vor Antritt einer Fahrt, die während der Dämmerung oder Dunkelheit ausgeführt wird, die Beleuchtung am Fahrzeug besonders sorgfältig zu überprüfen. Dazu gehört auch das Rücklicht.

Zum Schluß noch drei wichtige Regeln:

- **Fahren Sie nur mit guten Reifen, mit Reifen, die an allen Stellen mindestens zwei Millimeter Profil aufweisen. Der Gesetzgeber läßt zwar eine Profilstärke von einem Millimeter zu; jedoch ist das auf nasser Straße lebensgefährlich.**
- **Fahren Sie um so langsamer, je stärker es regnet. Bei starkem Regen sollte sich Ihre Tachometernadel beim Befahren von Bundesstraßen und Autobahnen nie über neunzig Stundenkilometer bewegen — auch wenn Sie ein glänzender Fahrer sind und mit neuen Reifen fahren.**
- **Fahren Sie erkennbare große und tiefe Wasserlachen langsam an, das heißt mit einem wesentlich geringeren Tempo als achtzig Stundenkilometer.**

Diese Empfehlungen sollen mit dazu beitragen, daß Sie unfallfrei fahren und gesund zu Ihrer Familie heimkehren.

Theo Mauermann,
Hauptsicherheitsingenieur
Abt. Arbeitssicherheit Hamborn

Augen auf im Werk

Dank und Anerkennung für sieben Mitarbeiter Sie bewahrten Kollegen vor großen Schäden

Im September konnten der Vorstand unserer Hütte und die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft wieder sieben Mitarbeiter der Werke Bruckhausen und Beeckerwerth belohnen, die sich besonders ausgezeichnet hatten.

Dank und Anerkennung sprach Arbeitsdirektor Doese im Namen des Vorstandes der ATH den Mitarbeitern dafür aus, daß sie durch umsichtiges Verhalten Unfälle hatten verhüten können. Der Vorstand hoffe, daß sie auch in Zu-

kunft dem Arbeitsschutz die größte Aufmerksamkeit widmen würden. Namens der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, aber auch seines gleichfalls anwesenden Kollegen von der Bauberufsgenossenschaft Wuppertal, Britz, stellte Dr. Erenz fest, daß die ausgezeichneten Hüttenmänner den Kopf in der brenzlichen Situation nicht verloren hätten und richtig handelten. Das Mitglied des Sicherheitsausschusses des Betriebsrates, Lellau, dankte allen für ihr vorbildliches Handeln.

Beim Kanten eines Walzstabes kam am 31. Januar dieses Jahres

auf der Fertigstraße 1 ein Walzer zu Fall. Die Gefahr, von dem glühenden Walzstück erfaßt zu werden, war sehr groß. Das erkannten die Walzer Guddat und Peters vom Block- und Profilwalzwerk. Sie gaben dem Steuermann ein Zeichen zum Stillsetzen des Schleppers und befreiten den Verunglückten aus seiner mißlichen Lage. Dieses spontane Handeln der beiden Walzer bewahrte den Betroffenen vor schwerem körperlichen Schaden.

Wie schnell Betriebsunkundige in Gefahr geraten können, zeigte sich am 20. Juni. Der Angehörige einer Unternehmerfirma ging auf einer Werksstraße über einen Bahnübergang und übersah einen heranrollenden Kokillenzug. Obermeister Kotlarek vom SM-Stahlwerk I hatte die Situation richtig erkannt. Er sprang hinzu und riß den Mann von den Schienen.

Als am 29. April Walter Jozwiak den Sinterkeller der Brammenstraße 2 verließ, sah er auf den nahe beim Kellereingang abgelegten Magneten. Hierbei entdeckte er, daß eine der drei Aufhängungen des Magneten stark angerissen war. Unvorstellbar, was bei einem



erneuten Einsatz dieses Magneten hätte geschehen können.

Ein lauter Zuruf erscholl am 14. April. Ein Kraftfahrer sprang kurz darauf aus dem Führerhaus eines Werks-Lastwagens, der unmittelbar danach von einem heranrollenden Zug völlig zertrümmert wurde. Der Kranführer Jablonski vom Erhaltungsbetrieb Beeckerwerth hatte richtig erkannt, daß der Lkw-Fahrer den herannahenden Zug nicht sehen konnte. Sein Zuruf rettete den Kraftfahrer vor großer Unfallgefahr.

Am 27. Juli drohte einem Unternehmerrmann auf dem Gleis neben der Gießbühne im SM-Werk 1 Gefahr. Rückwärtsgehend wich dieser Mann dem Transport einer Gitterboxpalette aus. Hierbei bemerkte er nicht die Schienen und eine darauf heranrollende Rangiereinheit. Manfred Wilke sah die Gefahr, die dem Unternehmerrmann drohte. Er sprang hinzu und konnte den Gefährdeten noch im letzten Augenblick aus dem Gefahrenbereich ziehen.

Wie so oft, so wurde auch am 29. April eine Revision am Gießkran im Thomaswerk von zwei Monteuren ausgeführt. Als sie an der Laufkatze arbeiteten, tauchte in ihrer Höhe ein Draht auf, der quer durch die Halle gespannt war. Einer der beiden Monteure, Peter Hanyz vom Erhaltungsbetrieb Bruckhausen, erkannte die ungeheure Gefahr und konnte durch reaktionsschnelles Einschreiten seinen Kollegen Kopmann vor großem Schaden bewahren.

Überbleibsel des Krieges

An zahlreichen Stellen im Werksbereich trifft man bei Ausschachtungsarbeiten immer wieder auf unliebsame Erinnerungen an den Zweiten Weltkrieg: Bomben-Blindgänger. So wurde Ende September, am Tag der Inbetriebnahme des neuen Oxygen-Stahlwerks, in unmittelbarer Nähe in Bruckhausen eine 500-Kilo-Bombe gefunden. Eine ähnliche Zeitzunder-Bombe entdeckte man wenige Tage später auf dem Schlacken-berg im Werk Ruhrort. Männer des Kampfmittelbekämpfungs-Trupps sorgten für die Entschärfung.



Geistesgegenwart rettete Menschenleben

Zwei Lebensretter aus dem Werk Ruhrort geehrt

Zwei mutige und umsichtige Männer standen am 12. September im Mittelpunkt einer Feierstunde der Abteilung Arbeitsschutz in Ruhrort: Presserichter Mikola Krawzenko und Umwalzer Horst Ziel. Sie beide hatten ganz kurz entschlossen, mehr instinktiv als durch Nachdenken handelnd, zwei Arbeitskollegen aus tödlicher Lebensgefahr gerettet. Ihnen wurde an diesem Morgen der Dank der Berufsgenossenschaft, der Gewerbeaufsicht und nicht zuletzt der des Unternehmens zuteil.

Zum jeweiligen Unfallhergang ist folgendes zu sagen: Der Reiniger Steur durchquerte im Bereich der

Halbzeugzurichtung 1 in Ruhrort während des Richtens von Rundstäben den Rollgang der Richtpresse. Genau in diesem Augenblick fuhr der Presserichter Krawzenko den Stab zurück. Steur wurde am Oberschenkel erfaßt und zwischen Rundstab und Rollenbock eingeklemmt.

Dieser Vorgang spielte sich in Krawzenkos Rücken ab. Er wurde erst durch einen Aufschrei aufmerksam und schaltete geistesgegenwärtig im Bruchteil einer Sekunde den Rollgang auf „Vorwärts“. So konnte er schwerste Verletzungen des Kollegen verhindern.

UNSERE BILDER

zeigen oben (von links nach rechts): Presserichter Mikola Krawzenko, Halbzeugzurichtung 1/Ruhrort, Umwalzer Horst Ziel, Fertigstraße 5/Ruhrort, Oberregierungsgewerbeberater Krusenbaum von dem Gewerbeaufsichtsamt Duisburg, Haupt-sicherheitsing. Matern, der Leiter der Abteilung Arbeitsschutz/Ruhrort und Dipl.-Ing. Buthe, Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, Essen — Mitte: So etwa spielte sich der Unfall ab, bei dem Presserichter Krawzenko (rechts) blitzschnell schaltete und den Stab zurückfuhr — Unten: Im letzten Augenblick riß Umwalzer Ziel seinen Kollegen zurück, als dieser stolperte und auf den glühenden Draht zu stürzen drohte. Unser Foto zeigt eine Rekonstruktion dieses Vorfalles

würdigte zunächst der Technische Aufsichtsbeamte der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, Dipl.-Ing. Buthe, das umsichtige Verhalten der beiden Lebensretter. Er ging in diesem Zusammenhang darauf ein, daß hier der persönliche Einsatz der beiden zwar eine Geldprämie mit sich bringe, daß er damit jedoch keineswegs voll gewürdigt werden könnte. Auch das Anerkennungsschreiben und das gerahmte Bild könnten eben nur eine Anerkennung und eine Erinnerung an diese Tat sein.

Auch Obergewerbeberater Krusenbaum lobte den Mut und die Einsatzbereitschaft der beiden Männer, die, ohne an sich selbst zu denken, für die Kollegen eingesprungen wären und mit Sicherheit schwere Unfälle, wenn nicht sogar den Tod verhindert hätten. Man höre bei der Untersuchung so oft (und häufig auch zu Recht), daß menschliches Fehlverhalten die Ursache gewesen sei, aber diesmal hätten beide mehr als richtig gehandelt. Dafür beglückwünschte er sie und dankte ihnen.

Glückwünsche, Dank und Anerkennung sprach auch der Betriebsratsvorsitzende Hans Mechmann

(Schluß des Berichtes siehe Seite 16)



OPERNSCHÜLER SANGEN

Bei einer Studienveranstaltung der Opernschule des Konservatoriums Duisburg, bei der Arien von Verdi, Leoncavallo, Mozart und Bizet auf dem Programm standen, wirkten Tenor Hans Dieter Rohde (Versuchsanstalt) und der Baß Dieter Knehans (Haeger & Schmidt GmbH) mit. Unsere Bilder zeigen Ausschnitte aus dem zweiten Teil des Programms, in dem der erste Akt der Oper „La Bohème“ gegeben wurde

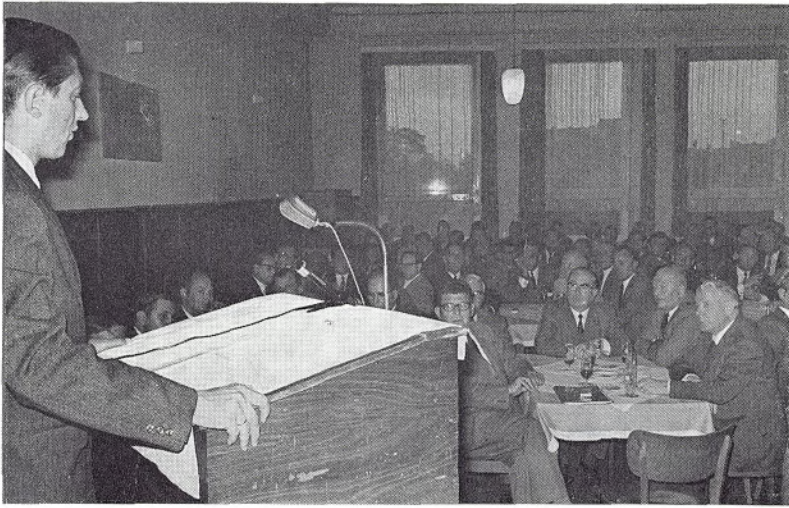


Der zweite Vorfall ereignete sich in der Fertigstraße 5. Hier wollte der Umwalzer Trappmann seinen Kollegen am Walzgerüst während des Arbeitsprozesses ablösen. Dabei rutschte er aus und fiel nach rückwärts. Er wäre mit dem Hinterkopf auf eine glühende Walzschlinge gefallen, wenn nicht der Umwalzer Ziel so blitzartig gehandelt hätte. Er sprang herbei, fing den stürzenden Trappmann auf und konnte ihn buchstäblich in letzter Sekunde von dem gleitenden glühenden Stab wegreißen.

Der Verunglückte erlitt so lediglich eine Verbrennung am rechten Knie. Wäre sein Kollege nicht hinzugesprungen, ohne sich in diesem Augenblick selbst zu schonen, wäre es mit Sicherheit zu einer zumindest überaus schweren Verletzung gekommen.

In der Feierstunde im Schulungsraum der Abteilung Arbeitsschutz





Hüttenbetrieb: Kampf gegen Unfälle Belegschaft über wichtige Fragen informiert

In zwei gut besuchten Belegschaftsversammlungen am Abend des 3. und am Vormittag des 4. September im Meidericher Bahnhofshotel informierte der Betriebsrat des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb die Belegschaft.

Betriebsratsmitglied Karl Lantermann begrüßte unter den Gästen den inzwischen verstorbenen Hüttenbetriebsrat P. Schmidt, Werksleiter Dr. Sommer sowie die IG Metall-Sekretäre Hahn und Peeters. Herausragendes Merkmal dieser Versammlung: Nicht weniger als vier Redner betonten, wie wichtig das Thema „Unfallverhütung“ ist. Vorsitzender Leo Ziegler sprach zunächst über die vom Unternehmen gezahlte Hitzeprämie für diesen, wie er es nannte, „heißesten Sommer der letzten zwanzig Jahre“. In seiner Eigenschaft als derzeitiger Vorsitzender des sog. „18er Ausschusses“ hatte er einen entsprechenden Antrag an den Vorstand mit der Bitte um schnelle Entscheidung gestellt. Dem Wunsch des Betriebsrates wurde weitgehend entsprochen. Diese Prämie wurde gezahlt für die Zeit vom 14. Juli bis 10. August.

Ziegler stellte in diesem Zusammenhang heraus, daß trotz der erhöhten Anforderung durch die ungewöhnliche Hitze und die gleichzeitige Urlaubszeit der Krankenstand im Hüttenbetrieb nicht gestiegen sei. Er habe im Juni sieben Prozent betragen und in den Monaten Juli und August bei 6,6 bzw. 6,8 Prozent gelegen. Dafür dankte er allen.

Als zweites Thema behandelte er den Komplex Sonderzahlung, worunter sowohl das Weihnachtsgeld als auch die Ergebnisbeteiligung zu verstehen ist. Im Schnitt

wurden bei uns bisher 61 Prozent gezahlt, während fünfzig Prozent tariflich festgelegt waren. Bei Verhandlungen der IG Metall mit dem Arbeitgeberverband wurde erreicht, diesen Satz auf 75 Prozent heraufzuschrauben.

Als dritten Punkt sprach er die Löhne an. Er konnte dabei auf bestimmte Verbesserungen innerhalb des Hüttenbetriebes und für abgegrenzte Berufsbereiche verweisen. In diesem Zusammenhang kam er auf ein gewisses Lohngefälle zu sprechen, das in vergleichbaren Betrieben zwischen den Hamborner Werken und dem Hüttenbetrieb beobachtet werden könne. (Durch inzwischen stattgefundenen Verhandlungen zwischen den Betriebsräten und dem Vorstand Anfang September sind diese Fragen weitgehend geklärt.) Ferner sprach der Betriebsratsvorsitzende über die Neuregelung der Prämien für den Hüttenbetrieb.



In seinen weiteren Ausführungen ging er dann auf die neuen gesetzlichen Regelungen hinsichtlich der Lohnfortzahlung im Krankheitsfall ein. Er stellte heraus, daß Lohnempfänger bei der Lohnfortzahlung nunmehr den Angestellten gleichgestellt seien und erläuterte weitere Einzelheiten dieses Gesetzes.

Betriebsratsvorsitzender Ziegler berichtete schließlich von dem Versuch, die Stempelkarten abzusuchen. Er erläuterte aus seiner Sicht die Argumente, die dafür sprechen; jedoch ist der Betriebsrat mit seinem Antrag bisher noch nicht durchgedrungen. Mit einem Appell an die Belegschaft, sicherheitsbewußter zu arbeiten, um die steigende Zahl der Unfälle wieder auf ein niedrigeres Niveau zu bringen, beendete er seinen Bericht.

Zahlen im Laufe der Zeit sehr viel erreicht. Als äußeren Ausdruck des Dankes überreichte er den beiden Lebensrettern ein Buchgeschenk.

Für das Unternehmen dankte Hauptsicherheitsing. Matern den beiden Belegschaftsmitgliedern für ihren Einsatz. Er überreichte nicht nur ein Geldgeschenk, sondern auch Fotos, die jeweils die Situationen darstellen, in denen sich beide so bewährt hatten. Für die Unternehmensleitung dankten außerdem Direktor Wiegmann, Obergering, Schenk und Betriebschef Graf Spee. Die Glückwünsche des Sicherheitsausschusses sprach dessen Vorsitzender Heinrich Bour aus.

Über das Wohnungswesen sprach Günter Stahnke. Die ersten Wohnungen eines Neubauprogramms werden in diesem Herbst vergeben. Er informierte dann die Belegschaft darüber, daß derjenige, der ein Eigenheim bauen will, in Zukunft auch unter der Trägerschaft der Rheinischen Wohnstätten den Architekten frei wählen kann.

In absehbarer Zeit würden der Hütte einige Baugrundstücke in der Größe von 600 Quadratmetern zur Verfügung stehen. Dabei gäbe es allerdings die Auflage, innerhalb von zwei Jahren mit dem Bau zu beginnen. So soll eine mögliche Bodenspekulation verhindert werden. Mit 110 Antragstellern für Wohnungen sei der seit langem niedrigste Stand für den Hüttenbetrieb erreicht. In den letzten vier Monaten hätten 43 Kollegen eine Werkswohnung beziehen können. Über den Sozialbereich informierte Betriebsratsmitglied Karl Lantermann. Er zog unter die Erholungsmaßnahmen dieses Jahres, die nunmehr zu Ende gehen, als allgemeines Fazit, daß es gut gelaufen sei und daß beabsichtigt wäre, in ähnlicher Weise auch im kommenden Jahr zu verfahren. Monatlich hätten zwanzig Frauen und zehn Männer zur Kur geschickt werden können. Der Betriebsrat sei mit der Sozialabteilung zur Zeit dabei, neue Pensionen zu suchen.

Anschließend machte er auf die Aufgaben, den Sinn und die Wirkungsweise des Unterstützungsvereines aufmerksam.

Hauptsicherheitsingenieur Matern sprach ebenfalls von der steigenden Zahl der Unfälle. Er verwies auf die Vorschriften zur Unfallverhütung und unterstrich die Notwendigkeit, sie zu achten. Damit habe man schon eine wesentliche Voraussetzung geschaffen, sich die Gesundheit zu erhalten. Auch Rudolf Hansmann betonte die Notwendigkeit, sicherer zu arbeiten. Für alle Fälle müsse das Motto heißen: „Sicher arbeiten, länger leben.“

In seinem Überblick über die gegenwärtige Situation zeigte Dr. Sommer die Abhängigkeit des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb von der Situation der Abnehmer und deren Größenordnung, also der Gießerei-Industrie, auf. Bei einem Vergleich mit dem Volumen der deutschen Stahlindustrie werde klar, daß der Hüttenbetrieb einen kleineren Sektor mit seinen Spezialitäten beliefere und auch einen dementsprechenden Zuschnitt haben müsse.

Dr. Sommer zeigte dann die unterschiedliche Entwicklung in den

verschiedensten Bereichen der Gießerei-Industrie auf. An der durchweg gestiegenen Erzeugung seien die einzelnen Sparten unterschiedlich beteiligt gewesen.

Nach Maßgabe dieser unterschiedlichen Produktionssteigerung habe auch der Hüttenbetrieb gearbeitet und damit Erfolge erzielt. Die herausragende größte Wachstumsrate habe es auf dem Gebiet des Gießereisens mit Kugelgrafit gegeben. Der jetzige Auftragsbestand der entsprechenden Gießereien läge um achtzig Prozent höher als im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres. Das sei die Bestätigung dafür, daß der Hüttenbetrieb mit der rechtzeitigen Entwicklung von „Kugra Z“ richtig gelegen habe.

Gut bewährt habe sich auch der Verbund in der Thyssen-Gruppe. Während das Hochofenwerk im Frühjahr mit zur Konzernversorgung beigetragen habe, erhalte es jetzt Lieferungen aus dem Werk Ruhrort, um seine Bestände wieder aufzufüllen.

Von den Investitionen im Hüttenbetrieb nannte Dr. Sommer die Sinteranlage, wo neue Fundamente aus der Erde wachsen würden. Bekanntlich soll hier eine Brech- und Siebstation mit Entstaubung eingerichtet werden. Nach der Inbetriebnahme, mit der man Anfang des Jahres 1970 rechnen würde, würden Verbesserungen des Hochofenprozesses erreicht werden können.

Auch Dr. Sommer sprach die gestiegenen Unfallzahlen an. In der Zeit vom Oktober 1968 bis Juni 1969 sei die Unfallhäufigkeit, ausgedrückt in den meldepflichtigen Unfällen im Vergleich zu den verfahrenen Arbeitsstunden, von 43,52 auf 48,92 gestiegen, also um über elf Prozent. Alle müßten mithelfen, Unfälle zu bekämpfen. Die Türen der Werksleitung stünden für jeden, der gute Vorschläge habe, stets weit offen.

In seinem Schlußwort dankte Dr. Sommer der gesamten Belegschaft für die in den letzten Monaten geleistete gute Arbeit, vor allem aber für ihren Einsatz während der Zeit der großen Hitze.

Kinderkuren 1970

Die Betriebskrankenkasse der August Thyssen-Hütte AG, Werk Hamborn, verschickt im Jahre 1970 Kinder im Alter von 6 bis 12 Jahren in das Kinderheim „Tannenblick“ in St. Peter-Ording an der Nordsee. Anmeldungen für diese Kuren nimmt ab sofort die Krankenkasse in Hamborn entgegen. Um eine persönliche Vorsprache wird gebeten. Jedoch können Kinder, die bereits an einer Verschiedenheit durch die Betriebskrankenkasse teilgenommen haben, in diesem Jahr nicht berücksichtigt werden.

Geistesgegenwart rettete Menschenleben

(Schluß des Berichtes von Seite 15)

aus. „Solche Taten stärken den Sicherheitsgedanken“, erklärte er und wies darauf hin, daß dieses Sicherheitsbewußtsein erst in den letzten Jahrzehnten so richtig erwacht sei. Heute seien alle gerade auf diesem Gebiet erfreulicherweise wesentlich stärker engagiert als früher. Gesetzgeber, Berufsgenossenschaften, Gewerbeaufsicht, die Unternehmen, die Betriebsräte und auch die Belegschaften selbst zögen hier alle an einem Strang und hätten trotz aller negativen

Qualität fängt früh an

Von Werksdirektor Heinz Höfges

Verdruß am Morgen

Morgens um 7 Uhr ist die Welt noch in Ordnung. So wenigstens lautet der Titel eines vielgelesenen Bestsellers. — Aber um 7.30 Uhr kann der Verdruß schon anfangen. Um diese Zeit betritt Schreiner Z. seine Werkstatt und will sich in die Arbeit stürzen. Zum Beispiel will er heute für einen wichtigen Kunden ein Möbelstück anfertigen.

Panne 1: Der Leimlieferant hat Z. sitzenlassen. Kein Leim — keine Möbel: Also hängt sich Z. ans Telefon und sagt seinem Lieferanten mal gründlich Bescheid.

Panne 2: Bei genauem Hinsehen stellt Z. fest, daß unter den angelieferten Brettern eines mit Astlöchern ist. Für das Möbel des wichtigen Kunden unbrauchbar — Z. will schließlich Qualitätsarbeit leisten. Folglich flucht er auf seinen Holzlieferanten und verbringt Zeit mit der Überlegung, wo er denn nur ein brauchbares Brett herbekommt. Wenn es sich an diesem Morgen mit solchen Pannen dranhält, kann es geschehen, daß Z. bis zum Mittag keinen Handschlag tun kann und entsprechend sauer ist. — So etwas kommt in der Industrie nicht vor?

Schichtbeginn— Qualitätsbeginn

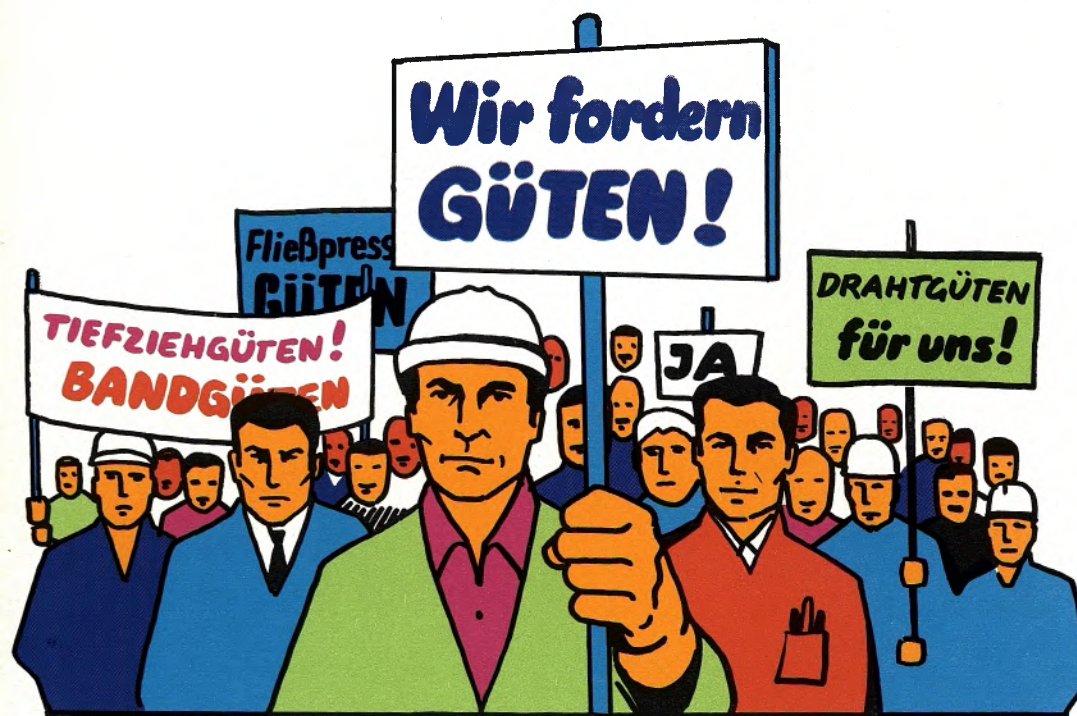
Morgens bei Schichtbeginn gehen zum Beispiel ans Werk: Unsere Konzerngesellschaften Thyssenrohr in Mülheim und Düsseldorf, die Niederrheinische Hütte, die HOAG, die Deutschen Edelstahlwerke sowie viele andere Unternehmen, die Kunde unseres Werkes Ruhrort sind.

Immer handelt es sich um Unternehmen, die für ihre Qualitätserzeugnisse bekannt sind. Es ist einfach undenkbar, daß sie bei Schichtbeginn die Arbeit nicht anfangen können, weil sie minderwertiges Vormaterial erhalten haben oder weil sie nicht pünktlich beliefert wurden. Hier stehen Riesenwerte auf dem Spiel — und der gute Name der stahlverarbeitenden Unternehmen.

Die Voraussetzungen für ein gutes Gelingen der Arbeit bei diesen Unternehmen kommen zu einem guten Teil aus unserem Werk Ruhrort. Ruhrort liefert in erster Linie Halbzeug — nur etwa 8% der Ruhrorter Produktion fließen in die Fertigungsstraßen des eigenen Werkes und werden z. B. zu Draht oder Stabstahl gewalzt.

Mit Qualitätsarbeit schafft unser Werk Ruhrort also ein tragendes Fundament für die Qualitätserzeugnisse anderer Unternehmen.





Vielseitige Qualitäten

Was die Kunden von Ruhrort wollen: Stähle in allen nur denkbaren Qualitäten, Halbzeug in allen nur denkbaren Abmessungen.

Zum Beispiel: Knüppel von 50 mm vkt bis zu Vorblöcken von 450 mm vkt, Brammen bis 1 000 mm Breite, Platinen. Seit Februar 1969 werden in der neuen Stranggießanlage Brammen bis 2 050 mm Breite für die 5-Meter-Grobblechstraße bei TRW Mülheim und für das Blechwalzwerk der HOAG erzeugt. Ferner wird auf der Halbzeugstraße I in Ruhrort Röhrenrundstahl bis zu einem Durchmesser von 250 mm gewalzt.

Sehen wir uns auch die verlangten Stahlqualitäten an: Unberuhigte und beruhigte Tiefziehgüten, Fließpreßgüten, Bandgüten, unlegierte und legierte Bau- und Röhrenstähle, Drahtgüten bis zu harten Brücken- und Förderseilgüten, Sonder-Schweißdrahtgüten, Federstähle, Automatenstähle, Kaltstauchgüten, Kugellager-, Trafo- und Dynamostahl. Du meine Güte! – kann man da

nur sagen; denn so vielseitig das Programm von Ruhrort ist, so vielseitig sind hier auch die Fragen der Qualität. Schließlich will jeder Stahlverarbeiter pünktlich und genau das Material erhalten, das er für seine Fertigung bestellt hat.

Nur keine Einwände!

Material mit Fehlern oder Material, das sich überhaupt nicht verarbeiten läßt, führt zu Reklamationen. Das gibt Ärger, das kostet Zeit und Geld. Eventuell muß Ersatz geleistet werden. Würden sich die Beanstandungen dann noch häufen, dann könnte es sogar zu ernsthaften Liefer- und Terminschwierigkeiten kommen. Ein zweiter Kunde könnte dadurch in Mitleidenschaft gezogen werden; er könnte das Vertrauen in uns verlieren und seinen Stahl bei der Konkurrenz kaufen wollen.

Man muß da ganz klar sehen:

Bei Qualitätsmängeln droht immer eine ganze Kettenreaktion von Verdruß und wirtschaftlichem Schaden. Da sage doch

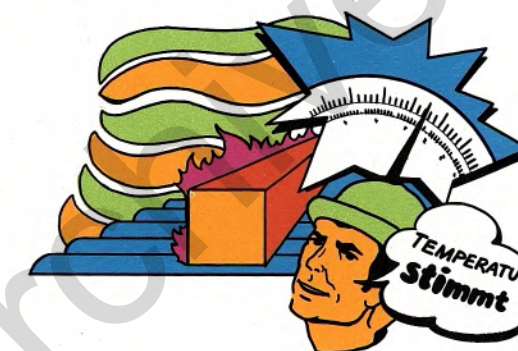
niemand: Das Halbzeug aus Ruhrort wird zum großen Teil ja im eigenen Konzern verarbeitet, also was soll's? – Im Gegenteil: Mängel im Vormaterial kann der Verarbeiter gar nicht oder nur mit erheblich erhöhtem Arbeitsaufwand ausgleichen. Mangelhaftes Vormaterial oder Halbzeug könnte also den ganzen Konzern wirtschaftlich arg beeinträchtigen. Also: Sorgen wir dafür, daß es keine Einwände gegen Erzeugnisse aus Ruhrort gibt! Positiv ausgedrückt: Sorgen wir dafür, daß die Qualität dieser Erzeugnisse genau, pünktlich und gleichbleibend eingehalten wird! Zufriedene Kunden (dazu gehören gerade unsere Konzerngesellschaften!) werden uns das mit Aufträgen und Beschäftigung danken.

Qualität ist überall

Am Erzhafen beginnt das Sorgen für die Qualität. Frühestens endet es beim Versand der Erzeugnisse. Dazwischen haben jeder Vorgang und jede Arbeit mit der Qualität zu tun.

Auf die Qualitätsfragen im Hochofenbetrieb werden wir in einem späteren Artikel noch zu sprechen kommen. Hier dazu nur soviel: Eine möglichst gleichmäßige Roheisenqualität zu einem möglichst günstigen Preis bildet eine der wesentlichsten Voraussetzungen für die Stahlerzeugung.

In früheren Artikeln haben wir bereits behandelt, worauf es dann im Stahlwerk ankommt: Auf das genaue Einhalten der vorgeschriebenen Analysen-



werte, auf die Temperatur beim Abstich, auf saubere Gießgruben und auf das Beobachten, wie sich der Stahl in der Kokille verhält. – In diesem Zusammenhang muß auch erwähnt werden, daß auf der neuen Stahlgasungsanlage in Ruhrort bis zu 30 000 Tonnen Stahl im Monat vakuumbehandelt werden sollen. Die Vorteile, die sich daraus ergeben, liegen vor allem in einem erhöhten und gleichmäßigen Reinheitsgrad,

der sich in der Weiterverarbeitung bemerkbar macht. Möglichst heiß gestrippt und möglichst schnell zum Tiefofen gebracht (damit keine Wärmeverluste eintreten), wird der Stahl anschließend auf die richtige Walztemperatur gebracht. Auf den verschiedenen Walzstraßen erhält er nun die Form und weitere Materialeigenschaften, die von den Verarbeitern verlangt werden.

Das Zahlenspiel

Wir können hier auf die zahlreichen Arbeitsgänge nicht im einzelnen eingehen, die insgesamt zur Qualität des Halbzeugs beitragen. Jeder Arbeitsgang ist wichtig und verlangt von denen, die ihn ausführen,



Sorgfalt und Aufmerksamkeit. Greifen wir nur einen, aber wichtigen Vorgang heraus. Jeder Stahlblock erhält – gewissermaßen als Kennkarte – seine Chargennummer. Sie begleitet ihn bzw. das Halbzeug aus ihm bis ins Lager und bis zum Versand. Ohne eine derartige Kennzeichnung würde bei den zahlreichen Stahlqualitäten und Abmessungen in Ruhrort die Übersicht schnell verlorengehen.

Man braucht kaum Phantasie, um sich auszumalen, was hier schon ein einziger Schreib- oder Lesefehler für Unheil anrichten kann. (Notabene: Eine undeutlich geschriebene Zahl kann es auch schon tun.) – Stellen wir uns doch vor: Auf diese Weise ist „aus Versehen“ in eine Sendung Vormaterial für die Rohrkontistraße bei TRW ein Block hineingeraten, der anderen als den geforderten Gütevorschriften genügt. Wir haben noch Glück, wenn die Prüfer bei TRW den Fehler rechtzeitig bemerken und uns dafür den entsprechenden

Rüffel verpassen. Die scheinbar unscheinbare Panne bleibt dann ja noch im eigenen Konzern. Deshalb werden die Kollegen bei TRW aber nicht im mindesten die Augen zu-drücken; denn läuft der Block durch die Rohrkontistraße und TRW bekommt deshalb später Ärger mit seinen Kunden, dann sind sie in Mülheim auf uns mit Recht so sauer wie Schreiner Z. zu Beginn dieses Artikels auf seine Vorlieferanten. Wir wollen (und wir haben) ein gutes Verhältnis zu den Kollegen bei TRW. Sie wissen

und wir wissen, daß man sich aufeinander verlassen kann. Die Genauigkeit und Zuverlässigkeit im Zahlenspiel gehören dazu. Sie gehören zur Qualität, die unser gemeinsames Ziel im Konzern ist.

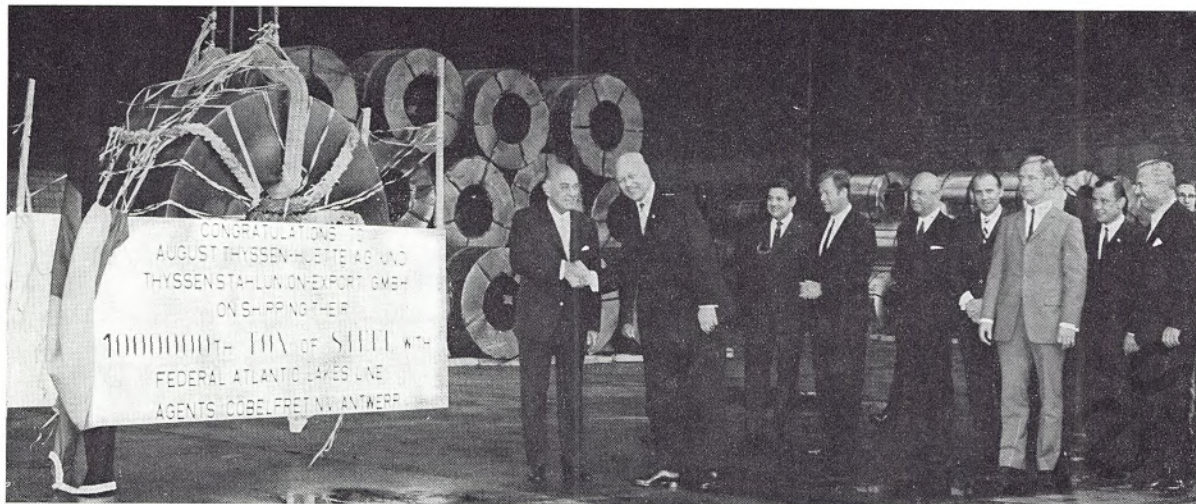
Qualität verbindet

Verbindet alle, die für, am oder mit dem Stahl arbeiten. Verbindet die 100 000 Mitarbeiter unserer Unternehmens-Gruppe untereinander und mit den Märkten, für die unser Konzern arbeitet.

Qualität ist nicht ein Wort, das man leicht dahinsagen kann. Qualität verlangt von jedem einzelnen jeden Tag eine neue Bewährung. Aber Qualität ist unser gemeinsames Ziel bei THYSSEN!



1 Million Tonnen Thyssenstahl über Antwerpen verschifft



Insgesamt eine Million Tonnen Thyssenstahl sind bisher über Antwerpen verschifft worden. Die millionste Tonne übernahm an der Pier der Gylsen-Stauei das Motorschiff „Federal Lakes“ der Federal Commerce & Navigation Cy. Das Schiff befand sich auf seiner Jungfernfahrt und kam direkt von der englischen Werft in Sunderland.

Der Hafen Antwerpen liegt unter den Häfen der Welt an dritter Stelle. Er verfügt über modernste technische Einrichtungen und wird von der Thyssen-Gruppe vor allem benutzt, um Stahl nach Übersee zu verschiffen. Hierzu zählt neben Schienen und anderem Profilstahl vor allem Breitband.

Ein Breitband-Coil der ATH war denn auch die millionste Tonne, die die Exportorganisation der Thyssen-Gruppe, die Thyssen Stahlunion-Export GmbH, im sog. Churchill-

Dock Nr. 424, durch die Antwerpener Stauerei verladen ließ. Das Jubiläums-Coil war mit einer deutschen und einer kanadischen Flagge festlich geschmückt. Ein Transparent unterstrich die Bedeutung des kleinen Festakts, zu dem sich neben Vertretern des Magistrats und des Hafens auch zahlreiche Vertreter der Thyssen-Gruppe eingefunden hatten.

Direktor Neumann, Geschäftsführer der Thyssen-Verkehr und Präsident der Binnenschifffahrts-Verkehrskommission der Stahlindustrie, dankte bei dieser Gelegenheit der Leitung des Antwerpener Hafens für die großen Anstrengungen, die sie unternommen hat, um die beste Lösung der Transportprobleme zu finden. Dabei hob er vor allem die enge Zusammenarbeit hervor, die zwischen der Hafenverwaltung und der freien Wirtschaft bestehe und die Voraussetzung für die erzielten Erfolge sei. Die Verleger, so sagte er, hätten großes Vertrauen in die künftigen Geschäftsbeziehungen mit dem Hafen Antwerpen, auf dessen

Gedeihen er mit dem Ausspruch „Antwerpen boven“ (Antwerpen voran) schloß.

Das Motorschiff „Federal Lakes“ ist von der Federal Atlantic Lakes Line, Montreal, in Betrieb genommen worden. Diese kanadische Reederei unterhält seit acht Jahren eine regelmäßig befahrene Linie von Antwerpen nach Montreal und zu den Häfen an den Großen Seen, nach Toronto, Cleveland, Detroit, Chicago, Milwaukee, Duluth, Port Arthur und Fort William. Zu der Flotte gehören auch mehrere belgische Schiffe.

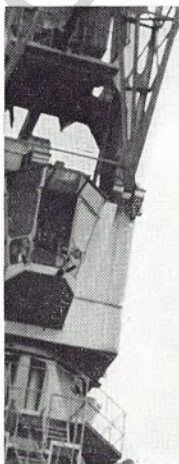
Tonnage und Konstruktion der Schiffe entsprechen den Anforderungen des kanadisch-amerikanischen Seeweges von der Mündung des St.-Lorenz-Stroms zu den Großen Seen. Bei max. Tiefgang von 25,9 Fuß (acht Meter) können sie rund 20 000 Tonnen laden.

Zusammen mit gecharterten Schiffen führt die Reederei ständig vier bis fünf Fahrten pro Monat zu den verschiedenen Häfen der Großen

UNSERE BILDER ZEIGEN:

Oben: Der Präsident der Federal Commerce & Navigation, H. Pathy, beglückwünscht Direktor Neumann zur Verladung der millionsten Tonne Thyssenstahl über Antwerpen. Auf unserem Bild außerdem (von links nach rechts) H. Ritter (Hamburg), Geschäftsführer Hornick (Haege & Schmidt, Duisburg-Ruhrort), Geschäftsführer Petersen (C. F. Ahrenkiel, Hamburg), Direktor Dr. Hannesen (Thyssen Stahlunion-Export), Hafeninspektor Lindenkamp, Prokurist Kuster (Thyssen-Verkehr) und Direktor Simon (Thyssen Stahlunion-Export) — Unten rechts: Das Jubiläums-Coil wird verladen; links: Der Präsident der Federal Commerce & Navigation, H. Pathy, im Gespräch mit (von rechts) Direktor Neumann (ATH), M. Cigrang (Aufsichtsratsmitglied der Firma Cobelfret N.V.), Direktor Dr. Hannesen und Direktor Simon (Thyssen Stahlunion-Export)

Seen durch. Neben Stahl und anderen Stückgütern übernehmen die Schiffe vor allem auch neuerdings Container. Die kanadische Reederei betreibt übrigens zwei weitere Linien von den Großen Seen aus. Die eine führt nach Japan, die andere nach Australien.



Das Schubboot „Franz Haniel 14“, ein Schwesterboot von „Franz Haniel 12“, wurde nach seiner Taufe durch Frau Inge Pahl am 5. August von der Franz Haniel & Cie GmbH in Duisburg-Ruhrort in Fahrt gesetzt. Das auf der GHH-Rheinwerft in Walsum gebaute Fahrzeug wurde auf der Höhe von Götterswickerham vom Leiter der Werft, Direktor Rollinger, an Geschäftsführer Hoffmann (Haniel) übergeben. An der Übergabefahrt nahmen auch Direktor Bonsmann, der Leiter der Rohstoff-Abteilung der ATH, und Geschäftsführer Bergemann, Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, teil. „Franz Haniel 14“ wird zusammen mit der vor drei Monaten in Dienst gestellten „Franz Haniel 12“ und ihren zwölf 2225 Tonnen tragenden Schubleichtern ausschließlich im Erzverkehr für die Thyssen-Gruppe zwischen Rotterdam und Schwelgern eingesetzt. Beide Fahrzeuge sind — mit 9000 t Erz je Fahrt — die zur Zeit stärksten Schubboote auf dem Rhein

Thyssen-Gruppe baut mit am Olympia-Zeltdach in München



Auch die Thyssen-Gruppe ist eingeschaltet bei der Vorbereitung der Olympischen Spiele 1972 in München. Diese etwas verblüffende Behauptung wird dadurch belegt, daß die Fa. Aug. Klönne, Dortmund, ein Unternehmen der Thyssen-Gruppe, zu der deutsch/österreichischen Arbeitsgemeinschaft gehört, die mit dem Bau der Stahlkonstruktion für das Olympia-Zeltdach betraut wurde.

Inzwischen ist eine Arbeitsgruppe gebildet worden, die sich mit der Planung, Lieferung und Montage der Stahlkonstruktion befaßt. Neben der Firma Aug. Klönne gehören dieser Gruppe noch drei deutsche und zwei österreichische namhafte Stahlbauunternehmen an. Jede dieser sechs Firmen soll mit einem Sechstel des gesamten Auftrages betraut werden.



Im Grundsatz geht es hierbei um folgendes: Eine rund 85 000 Quadratmeter große Fläche soll überdacht werden. Man könnte unter ihr zwölf Fußballfelder in den Abmessungen 100 x 70 Meter unterbringen. Die Eindeckungs-Elemente

selbst — der Auftrag hierfür ist zur Zeit noch nicht vergeben — sollen aus etwa 3 x 3 Meter großen Plexiglas-Tafeln bestehen.

Der äußere Eindruck dieses Daches erinnert an ein Riesenzelt. An den Zeltspitzen wird, soweit die Planungen jetzt schon festliegen, eine Höhe von sechzig Meter erreicht. Das Stadionsdach überdeckt rund 45 000 Plätze und bildet mit den Dächern für die Schwimmhalle, die Sporthalle und die Zwischen-trakte eine große Einheit, wie das Modellfoto des Olympischen Geländes in München mit dem Fernsehturm (im Bilde ganz rechts) deutlich erkennen läßt.

Der Auftrag für die deutsch-österreichische Firmengruppe, de-

ren Planungs- und Montagebüro inzwischen in München die Arbeit aufgenommen hat, gliedert sich im wesentlichen in drei Teile:

- Lieferung und Montage der Stahlrohr-Pylone, „Luftstützen“ und Knotenpunkte
- Lieferung und Montage der das Dach tragenden Seile
- Lieferung und Montage der Beschlagteile und Seilklemmen (etwa 500 000 Stück)

Die Pylone, die das Dach tragen sollen, werden aus dickwandigen Rohren (bis zu 60 Millimeter Wandstärke) errichtet, die an ihrer umfangreichsten Stelle etwa 3,50 Meter Durchmesser haben und bis zu 80 Meter lang sind.

Unsere Leser werden sich erinnern, daß im August die Wogen hoch schlugen, als bei Verhandlungen über die Bauten für die Olympischen Spiele in München riesige Summen für die Errichtung des Zeltdaches genannt wurden. Inzwischen hat sich die Aufregung etwas gelegt. Carl Mertz, der Hauptgeschäftsführer der Olympischen Bau-gesellschaft, ist davon überzeugt, daß die vorgeschlagene Konstruktion mindestens fünfzig Jahre halten wird. Carl Mertz, der auch verantwortlicher Bauleiter des damals viel Aufsehen erregenden deutschen Pavillons bei der Weltausstellung in Montreal/Kanada war, ist aber ganz sicher, die Baukosten noch senken zu können.

Rotterdam-Tag an „Duisburger Woche“ führte holländische Gäste zur ATH

Im Rahmen der „Duisburger Woche“ fand am 22. September ein Rotterdam-Tag statt. An ihm gaben sich zahlreiche Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens der Städte Rotterdam und Duisburg ein Stelldichein. Zu ihnen gehörte Rotterdams Bürgermeister Thomassen, der von Bürgermeister Dr. Storm im Rathaus begrüßt wurde.

Nach einem umfangreichen Tagesprogramm bestieg die Gesellschaft am Steiger Schifferbörse in Ruhrort das Motorschiff „Stadt Duisburg“, um nach einer kurzen

Rheinfahrt bis zum Hafen Schwelgern der ATH einen kurzen Besuch abzustatten und die Warmbreitbandstraße zu besichtigen.

Direktor Neumann, Leiter der Thyssen-Verkehr GmbH, begrüßte die Gäste an Bord der „Stadt Duisburg“ und hieß sie bei der ATH recht herzlich willkommen. Welche Ausmaße die Hütte in Hamborn hat, erlebten die Gäste gleich hinter der Haus-Knipp-Brücke in Beeckerwerth beim Anblick der neuen Werksanlagen.

Vom Steiger Schifferheim im Hafen Schwelgern ging es in Omnibussen durch die alten Werksanlagen in Hamborn zur Warmbreitbandstraße 1, wo den holländischen und deutschen Gästen die Produk-

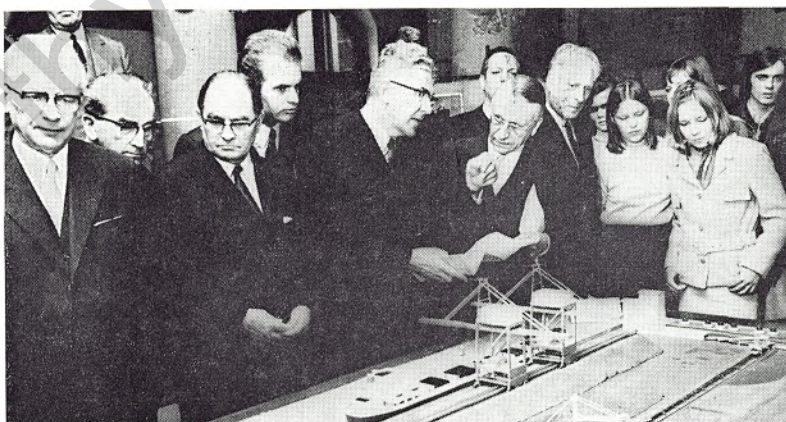
tion von Thyssen-Blech erläutert wurde.

Im Rahmen des Rotterdam-Tages eröffnete Bürgermeister Thomassen eine Ausstellung. „Rotterdam und Duisburg verbindet mehr als nur ein reger Gütertausch“, sagte er dabei. „Beide Städte sind eng miteinander verzahnte und aufeinander angewiesene Zentren des Weltverkehrs. Rotterdam der wichtigste Seehafen, Duisburg der wichtigste Binnenhafen für das Rhein-Ruhr-Gebiet.“

Im Mittelpunkt der Ausstellung steht das Modell der im Bau befindlichen Erzumschlaganlage Europoort in Rotterdam, die von der ATH zusammen mit der HOAG, Mannesmann und Krupp errichtet wird. Bürgermeister Thomassen bezeichnete den Erzbetrieb als ein Zeichen der Zusammenarbeit zwischen dem Revier und dem Seehafen.

DIE BILDER:

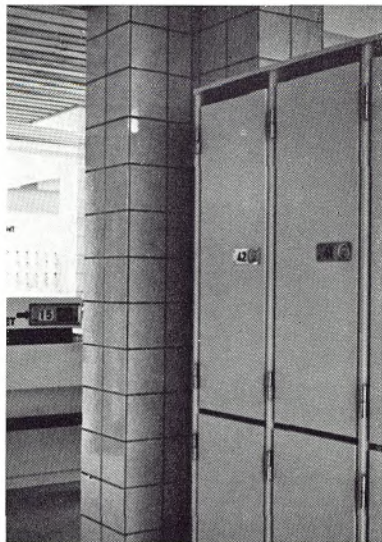
Auf der Rotterdam-Ausstellung im Duisburger Rathaus aus Anlaß des Rotterdam-Tages fand das Modell der Erzaufbereitungs-Anlage, die von der Thyssen-Gruppe gemeinsam mit anderen deutschen Stahlunternehmen in Rotterdam-Europoort errichtet wird, großes Interesse (unten links) — Direktor Neumann begrüßte die Gäste an Bord der „Stadt Duisburg“ auf der Fahrt nach Schwelgern (unten rechts)



Beim Bäder-Kongreß in Brünn

Gut baden mit Thyssenstahl-Sanitärkabinen der Thyssen-Industrie

In der tschechischen Messestadt Brünn trafen sich im Sommer über 400 Fachleute aus mehr als 25 Ländern zum Weltkongreß für Sport-, Bäder- und Freizeitbauten. Auf der angeschlossenen Fachausstellung war auch die Thyssen Industrie mit ihrem einschlägigen Programm von Produkten für heiße Tage, für Baden und Schwimmsport vertreten.



In zunehmendem Maße beschäftigt sich die Thyssen Industrie mit der Ausstattung von Frei- und Hallenbädern, mit Wechsel- und Umkleidezellen, Duschen und Toilettenanlagen. Dazu kommen neuerdings Garderobenschrank-Anlagen, die eine Erweiterung des ursprünglichen Produktionsprogramms darstellen. Die Bauelemente dieser Schrankanlagen haben das gleiche Konstruktionsprinzip wie die Sanitär-Kabinen selbst. Sie werden in Baukastenverfahren zusammengesetzt.

Während der Ausstellung ergaben sich erfreulich viele Kontakte mit Architekten und möglichen Bauträgern, vor allem mit Verantwortlichen aus den Kommunalverwaltungen. Immer wieder konnte man feststellen, daß die Besucher sich spontan über die ästhetisch schöne Form der Thyssen-Produkte äußerten. Das war eine schöne Bestätigung für die Auszeichnung „Gute Industrieform“, die unsere Sanitär-Kabinen der Thyssen Industrie gelegentlich der Hannover-Messe 1969 erhalten haben. Von der Verleihung des if-Zeichens in diesem Zusammenhang berichtete die Werkzeitung bereits.

Der Stand der Thyssen Industrie in Brünn allgemein wurde als glücklich, sehr informativ und auch



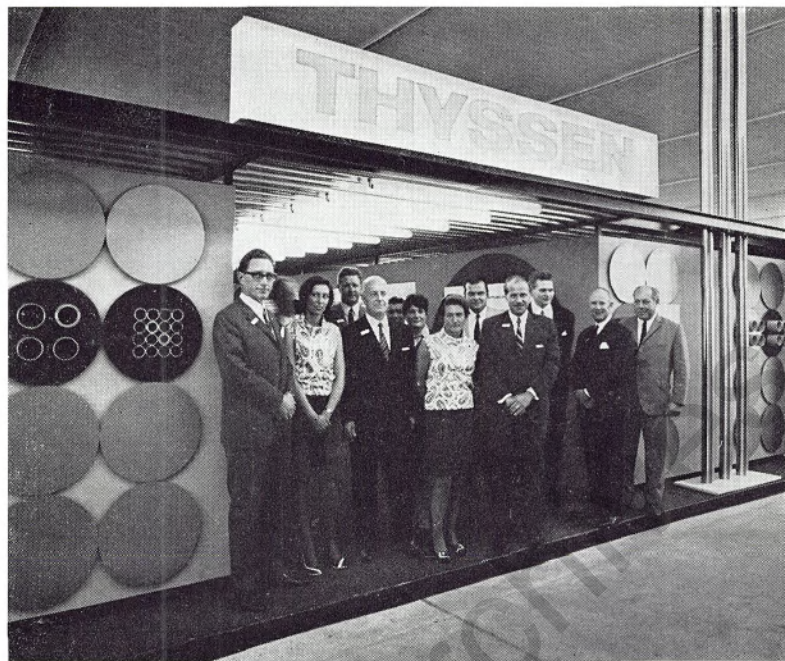
als einer der repräsentativsten der ganzen Ausstellung bezeichnet. Blickfang der Ausstellung war die Dia-Schau mit ihrer dreisprachigen Höranlage, die ständig von Interessenten und Neugierigen sozusagen belagert war. Sie brachte die Bilder von Bäderanlagen, wie sie zum Beispiel in Wedel, Diekirch, Grömitz, Lenggries und im Ostseebad Dahme bereits gebaut werden konnten.

Vielleicht wird auch mancher Mitarbeiter in seinem nächsten Urlaub an der See oder in einem idyllisch gelegenen oberbayerischen Freibad auf eine weitere von Thyssen Industrie erstellte Bäderanlage stoßen. Mehrere Anlagen sind gegenwärtig im Bau, etwa in Bad Harzburg und in Burgdorf bei Hannover, weitere befinden sich in Planung oder im Stadium der Vorverhandlung.



Thyssen Industrie hat für solche Anlagen ein genormtes Typenprogramm herausgebracht und ist daher in der Lage, diese in wirtschaftlicher Serienproduktion vorzufertigen: Es sind im wesentlichen zweischalige Stahlblechelemente aus sendzimirverzinkten Blechen, die in ansprechenden Farbönen sehr widerstandsfähig einbrenn-lackiert werden. Natürlich liefert Thyssen Industrie auch das Zubehör — vom seewasserfesten Türgriff und von sonstigen Beschlägen bis zur Sitzbank.

Die eigenen Monteure stellen eine solche Anlage meist innerhalb nur weniger Tage auf. Sie sind das letzte Glied in der Kette der Handwerker bei der Erstellung eines Baues, weil die Montage sauber in Trockenbauweise erfolgt. Nicht selten stehen sie im terminlichen Wettstreit mit den schon für die Eröffnungsfeier notwendigen Vorbereitungs-Arbeiten.



In Zagreb

Thyssen-Gruppe festigte ihre guten Kontakte zum jugoslawischen und südosteuropäischen Markt

Auch in diesem Jahr beteiligte sich die Thyssen-Gruppe an der Internationalen Herbstmesse im September in Zagreb, die von Firmen der Bundesrepublik zum vierzehnten Male beschickt wurde.

Die Zagreber Messe 1969 war durch zwei besonders erfreuliche Ereignisse gekennzeichnet: Einmal durch die Einweihung des neuen Pavillons der Bundesrepublik, zum andern durch die Tatsache, daß der Warenaustausch zwischen Jugoslawien und der Bundesrepublik eine neue Rekordhöhe erreicht hat.

Der Thyssen-Stand, auf dem neben der ATH auch Thyssenrohr, Wuragrohr, Niederrhein, Westfälische Union und Thyssen Industrie sowie die Exportorganisation der Thyssen-Gruppe, die Thyssen Stahlunion-Export, vertreten waren, fand in diesem Jahr besondere Aufmerksamkeit — nicht zuletzt dadurch, daß er gleich im Eingang der neuen deutschen Ausstellungshalle lag. Bei seinem Rundgang über das Messegelände stattete auch der jugoslawische Staatschef Tito der neuen Halle der Bundesrepublik Deutschland einen Besuch ab.



In diesem Jahr beteiligten sich 77 deutsche Unternehmen an der Zagreber Messe, die nicht nur einen wichtigen Treffpunkt für den Handel mit Jugoslawien sondern mit ganz Südosteuropa darstellt.

Die deutsche Wirtschaft insgesamt und insbesondere auch die Unternehmen der Thyssen-Gruppe unterhalten seit langem gute Kontakte zum jugoslawischen Markt. Das Handelsvolumen beider Länder, Gradmesser für die wirtschaftlichen Beziehungen, erreichte 1968

fast die Zwei-Milliarden-Grenze. Das dürfte in diesem Jahr noch übertroffen werden, da die Zahlen aus dem ersten Halbjahr einen weiteren starken Anstieg zeigen, wie der Sprecher der deutschen Wirtschaft anläßlich einer Pressekonferenz unterstrich.

Als wichtig für die Intensivierung der beiderseitigen Handelsbeziehungen, in denen die Ausgaben deutscher Urlauber in Jugoslawien eine nicht geringe Rolle spielen, bezeichnete als Sprecher der deutschen Wirtschaft Herr Schlange-Schoening eine zunehmende Kooperation zwischen den Industrien der beiden Länder. Hinzukomme, daß der deutsche Markt durch ein großes Warenangebot gekennzeichnet sei, in dem sich auch jugoslawische Produkte einen Absatz sichern und rentable Erlöse erzielen könnten.

Die deutschen Unternehmen seien gerne bereit, ihren Kunden in Jugoslawien bei der Lösung aller schwierigen Probleme, vor die sie gestellt seien, zu helfen. Das würde für beide nur von Nutzen sein.



Die Messe von Zagreb 1969 wird auf dem Wege zu einer engeren Zusammenarbeit eine wichtige Station sein. Dies zeigte sich nicht zuletzt auch an der stattlichen Beteiligung, die jugoslawische Techniker den zahlreichen von deutscher Seite durchgeführten Fachveranstaltungen widmeten. Bei ihnen sprach von seiten der Thyssen-Gruppe Ing. von Reumont über den Einsatz hochfester Baustähle und wärmefester Sonderstähle und Hbv. Kloth von der Abteilung Markt- und Verkaufsförderung der ATH über das neue Produkt Thyssen-Color.

Wer bei der Arbeit nicht mehr schwitzt, muß dies zur Abwechslung in der Freizeit tun

Gesundheit ist eines der wichtigsten Güter, die ein Mensch besitzen kann. Sie ist die Grundlage auch für seinen beruflichen Erfolg. In diesem vierten Beitrag unserer Veröffentlichung zu diesem Problemkreis vermitteln Dr. Eugen Schmidt und Dr. K. Schuler unseren Mitarbeitern soziale Überlegungen und geben ihnen wissenswerte ärztliche Tips, die wir der im Verlag W. Kohlhammer erschienenen Broschüre „Gesundheit in unserer Hand“ entnehmen.

Wie Geistesschulung und Körperertüchtigung, so ist auch gute Kleidung wichtig im Leben. Die Kleidung soll der Jahreszeit, der Witterung, der Tätigkeit, dem Alter des Menschen angepaßt sein. Freie Bewegung und Atmung dürfen dadurch nicht beeinträchtigt werden. Einerseits soll die Kleidung einen Kälteschutz bieten, andererseits soll sie aber auch genügend luftdurchlässig sein. Stabile und zugleich elastische, der natürlichen Fußform angepaßte Lederschuhe mit mittel-



hohem solidem Absatz, die freies Bewegungsspiel der Fußmuskeln und Zehen ermöglichen, luftdurchlässig sind und zugleich warmhalten, sind richtig und können durch das Tragen von Wollsocken noch verbessert werden. Wo der Arbeitsablauf, anderes Schuhwerk, zum Beispiel Gummistiefel oder feste Unfallverhütungs-Schuhe, notwendig macht, sind diese Gesichtspunkte in der freien Zeit besonders zu beachten.



Unsere gesamte Körpermasse besteht zur Hälfte aus Muskulatur, sie ist das größte Körperorgan, also ausschlaggebend für alle Funktionen des menschlichen Organismus, für Herz und Kreislauf, Atmung, Sauerstoff- und Kohlensäureaustausch, Stoffwechsel und Nervensystem. Leibesübung ist wichtig für Erhaltung, Förderung und Wieder-

herstellung der Funktionstüchtigkeit des Organismus.

Training schont und kräftigt zugleich Herz und Kreislauf. Sportliche Betätigung vermindert Verkalkung auch bei hoher Kalorienzufuhr. Körperliche Arbeit ist der zuverlässigste Appetitregler. Leibesübungen sind auch wichtig für



Entwicklung und Funktion der Atmungsorgane. Körperliche Bewegung und Belastung regen die Lebensfunktionen mehr an und trainieren wirksamer als alle Arznei und Tabletten. Gegen Körper-Übergewicht sind Körpertraining und karge Kost die bewährtesten Mittel. Leibesübungen sind günstig für Erholung, Schlaf und Verdauung. Mangelnde körperliche Betätigung führt zu Mißverhältnis zwischen Körpergewicht und Leistungsfähigkeit der Herz- und Kreislauforgane. Das betrifft, wie wohl jeder erraten kann, jene Menschen, die ihren Beruf vorwiegend sitzend oder mit wenig Bewegung ausüben, wie etwa von den Mitarbeitern unseres Unternehmens Bürokräfte, Kranführer, Steuerleute, Stoffwärter und Qualitätsbeobachter.



Der Übergang darf aber nicht plötzlich und schroff erfolgen; der Körper muß sich allmählich daran gewöhnen können. Spaziergänge mit abwechselnd eingelegter schnellerer Gangart, ruhige Wanderungen oft viele Stunden lang, aber immer wieder von einer Rast unterbrochen, ohne großes Gepäck, ohne Ehrgeiz, ohne Leistungsziel sind richtig.

Dauermärsche mit schwerem Gepäck über dreißig Kilometer und noch mehr, mit der Stoppuhr in der Hand, sind schlecht. Sie verfehlen ihren Zweck. Leibesübungen müssen Alter und Konstitution angepaßt sein. Zuviel und Zuwenig machen krank.

Früher hieß es für die Freizeit: Nach des Tages Arbeit ist gut ruhn; angenehme körperliche Ermüdung, seelisch-geistige Ausgeglichenheit herrschten vor. Zur Abwechslung legte man sich lang, griff zur Zeitung, las ein Buch, lenkte sich ab. Bei unserer Sitz- und Lenkkultur von heute kommt es aber nicht



Gute Ideen machen sich bezahlt

Neunzehn Vorschläge lagen dem Hamborner Bewertungsausschuß für Verbesserungsvorschläge bei der letzten Sitzung vor.

In drei Fällen waren die endgültigen Prämien festzulegen. Die Einsender hatten wegen der längeren Vorbereitungszeit für die Einführung des Vorschlags oder wegen der Unklarheit über die Höhe der bewirkten Einsparung zunächst Vorabprämien erhalten. In einem Fall war über eine Nachprämierung zu beraten. Hier hatte sich erst nach Festsetzung der Prämie bei einer selten auftretenden Störung ein weiterer Vorteil gezeigt. Fünfzehn Vorschläge lagen dem Ausschuß erstmalig vor. Als Prämiensumme kamen diesmal 5770,- DM zur Auszahlung.



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

Wilhelm Baßfeld, Warmbandwerk II: Verbesserung des Einrichtens der Fertigstaffel im Warmbandwerk II;

Heinz Bönneken, Oxygen-Stahlwerk Beeckerwerth: Abdichten der Deckel von Flaschenhals-Kokillen mit Blechstreifen;

Wolfgang Brüggemann, Kaltbandwerk II: Zusätzliche Einschnitte in die äußeren Führungshölzer für die Bandführtsche der Tandemstraßen; Heinrich Claus, Ingenieur-Abteilung: Kennzeichnung der Fluchtwege im Betriebsgebäude Beeckerwerth;

Heinz Dost, Erhaltungsbetrieb Beeckerwerth: Elektronik zur digitalen Endabschaltung für die Warmbandstraße 2;

Alfred Gugutzer, Warmbandwerk II: Ausrichten von Walzen im Warmbandwerk II mit Hilfe der Druckanzeige;

Johannes Horz, Universal-Brammenstraße: Änderung des Horizontalwalzen-Wechsels an der Universalbrammenstraße;

Werner Klöckner, Blechbearbeitungs-Werkstatt: Einbau zusätzlicher Lager an den Schneckenwellen der Kippantriebe der 13,6-m³-Schlackenpfannenwagen;

Friedrich Kromarek, Hochofenwerk Hamborn: Neuer Montagehebel für den Einbau der Winddüsenstippen in die Hochöfen;

Heinrich Lusina, Fertigstraße 3: Ausfütterung der äußeren Ränder der Segmente des Stoßofens, der Fertigstraße 3 mit Mauerwerk;

Horst Mantei, Mechanische Hauptwerkstatt: Mehrbereichs-Stahlhalter für die Stoßmaschinen in der Mechanischen Hauptwerkstatt;

Robert Sahn, Werkfeuerwehr: Einrichtung eines Besucher-Parkplatzes am Bürogebäude Tor 1;

Horst Tschorn, Blechbearbeitungs-Werkstatt: Einbau zusätzlicher Lager an den Schneckenwellen der Kippantriebe der 13,6-m³-Schlackenpfannenwagen;

Manfred Wilke, SM-Stahlwerk: Schutzbügel für die Handventile an den Wasserspritzen im SM-Stahlwerk;

Rudolf Zappek, Oxygen-Stahlwerk Beeckerwerth: Mündungsärenabstreifer für die Konverter des Oxygen-Stahlwerks Beeckerwerth.

UNSER BILD

zeigt vier der erfolgreichen Einsender von betrieblichen Verbesserungsvorschlägen im Gespräch mit Hüttendirektor Dr. Brandt (von links nach rechts): Heinrich Lusina, Friedrich Kromarek, Rudolf Zappek, Alfred Gugutzer

mehr zu einer körperlichen Ausarbeitung. Infolge körperlichen Bewegungsmangels entsteht ein sog. Entlastungsschaden mit Schädigung der knöchernen, muskulären, bindegewebigen Organe und in ihrem Gefolge Herz-, Kreislauf-, Stoffwechsel- und Nervenleiden.

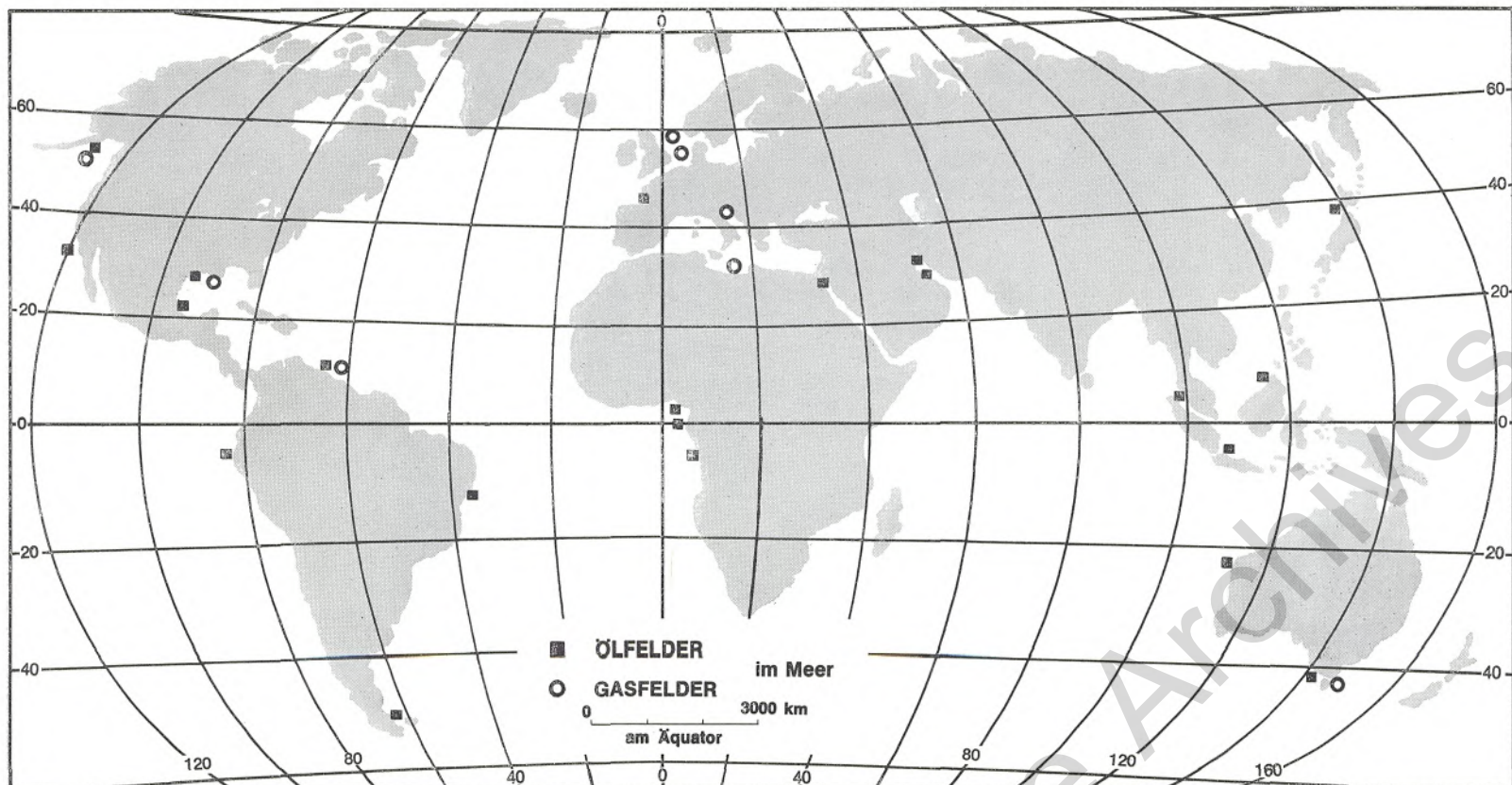
Den passiven Menschen unseres Zeitalters der Technik kann nur dynamische körperliche Bewegung mit regelmäßigem Wechsel von Muskelzusammenziehung und -erschaffung helfen, gesund zu bleiben. Wandern, Radfahren, Bergsteigen, Skilaufen, Schwimmen, Gartenarbeiten, Holzhacken und -sägen, Ballspiele mit Ausnahme der Kampfspiele, gymnastische Übungen sind in der Freizeit Medizin,

für die man keinen Krankenschein braucht und die auch sonst nicht viel kostet.



Jeder Mensch muß — will er gesund bleiben — jeden Tag mindestens eine Körperbewegung und -anstrengung von 15 bis 30 Minuten Dauer leisten, die zu Schweißtreibung und angenehmer körperlicher Ermüdung führt.

Die Schwitz- und Dampfatmosfera — auch in der Sauna — wirkt günstig auf die Stoffwechsel-Tätigkeit, harmonisiert das Nervensystem und das Seelenleben. Wer bei der Arbeit nicht mehr schwitzt, muß zur Abwechslung in der Freizeit schwitzen.



Prof. Dr. Claus Kruppa, Berlin

Die Meerestechnik in der Welt von morgen

Die Fachwelt nahm auch in diesem Jahr mit großem Interesse an der Vortragsreihe teil, die im „Haus Thyssenstahl“ anlässlich der Hannover-Messe 1969 gehalten wurde. Heute bringen wir Auszüge aus dem Vortrag von Prof. Dr. Claus Kruppa, Berlin, der über „Die Meerestechnik in der Welt von morgen“ sprach.

Seit mehreren Jahrtausenden nutzt der Mensch das Meer als Verkehrsweg und zum Fischfang. Er hat sich den naturgegebenen Eigenheiten des Meeres angepaßt.

Die dynamischen Vorgänge, die sich in den Ozeanen, insbesondere aber an der Trennfläche zwischen den Ozeanen und der Atmosphäre abspielen, können heute weitgehend mit wissenschaftlichen Methoden beschrieben werden. Eine Reihe dieser Vorgänge kann auch bereits im naturwissenschaftlichen Sinne erklärt oder gedeutet werden. Beeinflussen lassen sie sich allerdings nur in küstennahen Zonen, und auch dort nur in bescheidenem Umfange.

Im Hinblick auf vergleichbare Phänomene an Land hat der Mensch gegenüber dem Meer in der Vergangenheit meist eine passive oder abwehrende Haltung eingenommen. Wir wissen, daß sich dies in Zukunft ändern soll und vermutlich auch ändern wird. Die Meeresforschung kann für sich seit meh-

rerer Jahren in Anspruch nehmen, „Big Science“ zu sein.

Wie kommt es so plötzlich zu dieser Entwicklung? Von wo gehen die Impulse dazu aus? Ich glaube, daß das auslösende Moment die Frage nach Sinn und Nutzen der bemannten Raumfahrt war. Diese Frage, gekoppelt mit dem Bewußtsein, daß der Erfolg technischer Großprojekte heute in erster Linie vom Einsatz adäquater Planungsmethoden und der frühzeitigen Einleitung von Innovationsprozessen abhängt, hat den Verantwortlichen in Staat und Wirtschaft weitgehend bewußt gemacht, wie wenig wir von unserer unmittelbaren Umgebung, den Ozeanen, wissen, mit welch unzulänglichen Mitteln wir die natürlichen Schätze des Meeres nutzen und welche Anstrengungen eigentlich schon heute erforderlich wären, um die nutzbringenden Eigenschaften des Meeres für die Zukunft zu erhalten.

Als Folge der allgemeinen, wenn auch bis heute nicht quantifizierbaren Erkenntnis, daß die Zukunft unseres Planeten in weit stärkerem Maße durch die Ozeane bestimmt wird als bisher angenommen, wird heute der Meeresforschung — den „Ocean Sciences“ — in fast allen führenden Industrie-Nationen erhebliche staatliche Förderung zuteil. Großbritannien, Frankreich und die Bundesrepublik weisen in ihren Etats heute schon 200 Millionen DM jährlich auf, wobei die Zuwachsrate in den nächsten Jah-

ren die anderer Wirtschaftszweige übersteigen wird. In den USA beträgt das jährliche Budget wie stets ein Vielfaches dieser Summe.

Mit wachsender staatlicher Förderung rückt naturgemäß die Frage nach dem Nutzeffekt der Meeresforschung in den Vordergrund. Ihr wird in den nächsten Jahren besondere Bedeutung zuteil werden müssen, wenn die Initiative der Privatwirtschaft an Problemstellungen und Projekten, die die Nutzbarmachung der natürlichen Meeresschätze zum Ziel haben, geweckt werden soll.

Was hat man in diesem Zusammenhang nun unter Meerestechnik zu verstehen? Ist Meerestechnik als Zweig der Meeresforschung zu interpretieren? Ist die Meerestechnik oder besser die Meerestechnik der Zukunft eine neue technische Disziplin?

Es scheint mir insbesondere für die Situation in der Bundesrepublik charakteristisch, daß hierüber keine klaren Vorstellungen bestehen. Begriffe wie Ozeanographie, Ozeanologie und Meeresforschung werden einerseits im Sinne klassischer naturwissenschaftlicher Disziplinen verwendet, zum andern aber auch dann benutzt, wenn es eindeutig um die Entwicklung neuer Technologien geht, die der Nutzbarmachung von Meeresschätzen dienen sollen.

Ich meine, daß man in Zukunft alle Ingenieur-Aufgaben, die bei der Erforschung und Nutzbarmachung

des Meeres und seiner Schätze entstehen, mit dem Begriff Meerestechnik erfassen sollte. Meerestechnik würde dann dem „Ocean Engineering“ des angelsächsischen Sprachbereichs entsprechen.

Versteht man unter Meerestechnik das Arbeitsgebiet, auf dem Ingenieure ihren Beitrag sowohl für die Bereitstellung technischer Ausrüstungen für die Grundlagen- und angewandte Forschung als auch — und zwar in weit stärkerem Maße — für die Nutzung des Meeres liefern, so wird sehr schnell offenbar, daß sich die dabei auftretenden Probleme nicht allein aus der Sicht herkömmlicher technischer Disziplinen behandeln lassen, sondern nur auf der Basis interdisziplinärer Team-Arbeit in Angriff genommen werden können. Eine Unterteilung bereits bestehender und zukünftiger Aktivitäten auf dem Gebiet der Meerestechnik kann sich daher auch nicht nach den vorhandenen Zweigen der Ingenieurwissenschaften ausrichten, sondern sollte sich beispielsweise an Motivationen orientieren und dann das Meer als Nahrungs-, Energie- und Rohstoffquelle, das Meer als Verkehrsträger und als Umwelt des Menschen begreifen.

Aus dieser Sicht wird man die Meerestechnik kaum als Zweig oder als Unterabteilung der Meeresforschung verstehen können, obwohl die Meerestechnik selbstverständlich auf den naturwissenschaftlichen Grundlagen der Meeresforschung aufbaut. Die Meerestechnik stellt zwar die technischen Hilfsmittel für die Meeresforschung bereit, entwickelt aber eigene Problemstellungen, sobald es um die Nutzbarmachung der Meeresschätze geht.

Darüber hinaus sollte deutlich geworden sein, daß die Meerestechnik keine eigenständige Disziplin sein kann und daß Vergleiche mit der Kern- oder Raumfahrttechnik, wie sie heute nicht nur in der Öffentlichkeit, sondern auch in Fachkreisen bisweilen laut werden, allenfalls für die zukünftige Bedeu-



DIE BILDER

Der Reichtum des Meeres, heute vor allem in seinen Fischen ein wichtiger Beitrag zur Ernährung der Menschheit, soll immer stärker erschlossen werden. Überall in der Welt bohrt man nach Erdöl und Erdgas auch in der See und setzt dazu (siehe Foto auf der rechten Seite) große Bohrschiffe ein, die durch Schiffe oder Hubschrauber versorgt werden.

Der Reichtum des Meeres, heute vor allem in seinen Fischen ein wichtiger Beitrag zur Ernährung der Menschheit, soll immer stärker erschlossen werden. Überall in der Welt bohrt man nach Erdöl und Erdgas auch in der See und setzt dazu (siehe Foto auf der rechten Seite) große Bohrschiffe ein, die durch Schiffe oder Hubschrauber versorgt werden.

tung der Meerestechnik zutreffen, nicht aber für die Meerestechnik im Rahmen der Ingenieurwissenschaften. Das geht einmal schon daraus hervor, daß einerseits die Kerntechnik auf einer einzigen, aber in ihrer Bedeutung außerordentlich folgenreichen Entdeckung basiert. Die Raumfahrttechnik andererseits verdankt, wie man weiß, den derzeitigen Stand ihrer Entwicklung dem auf eine relativ kurzen Zeitspanne konzentrierten technologischen Fortschritt auf drei entscheidenden Gebieten: der Werkstofftechnik und der Elektronik.

Demgegenüber haben sich alle mit dem Meer verknüpften Technologien — von der Schiffstechnik bis zur Bohrtechnik auf See — bis heute fast schrittweise und ohne entsprechende spektakuläre technische Neuerungen, vor allem aber ohne vergleichbare staatliche Förderungsmaßnahmen entwickelt und sind nicht zuletzt aus diesem Grunde weitgehend traditionsgebunden.



Die Beteiligung an interdisziplinär angelegten Projekten der Meerestechnik oder gar der Versuch einer Einzelperson, über ein so weitreichendes Gebiet wie die Meerestechnik im Zusammenhang zu sprechen, stellt ein erhebliches Kommunikationsproblem dar. Meine Kollegen an der Technischen Universität und ich haben dies im Verlaufe des ersten Aufbau-Seminars Meerestechnik feststellen müssen, das auf meine Initiative Ende März dieses Jahres als Brennpunkt-Veranstaltung der Technischen Universität durchgeführt wurde.

Wir haben dabei versucht, für Ingenieure aus der Industrie, die ihrer Ausbildung nach unter anderem Verfahrenstechniker, Werkstofftechniker, Nachrichtentechniker, Energietechniker, Maschinenbauer, Schiffbautechniker und schließlich Bergbauer waren, eine Übersicht über eine Reihe heute schon aktueller, bisweilen für die Bundesrepublik allerdings noch nicht anfallender Aufgaben und Problemstellungen der Meerestechnik zu geben. Die Erfahrungen mit dieser Veranstaltung haben mir gezeigt,

daß eine Zukunftsaufgabe bei der Behandlung meerestechnischer Projekte zweifellos die Lösung des Kommunikationsproblems ist. Für zukünftige Aufbauseminare an der Technischen Universität messen wir dieser Frage große Bedeutung bei.



Als ersten Bereich nannte ich das Meer als Nahrungsquelle. Auf die Frage, welche Bedeutung dem Meer als Protein-Produzent in Zukunft zukommt, brauche ich sicher nicht im einzelnen einzugehen. Hierüber liegen ausführliche Studien der FAO und der vom US-Präsidenten bestellten Kommission „Marine Researches and Engineering Development“ vor.

Bis heute sind jedoch unsere Kenntnisse von der Nahrungskette für spezifische Wasserkörper noch äußerst lückenhaft. Zukunftsprognosen über das ozeanische Potential an essbaren Fischen und solchen, aus denen Fischprotein-Konzentrat gewonnen werden kann, reichen dementsprechend von der Warnung, daß wir uns an der Schwelle des Überfischens befinden, bis zu der Voraussage, daß die Erträge bis 1985 ohne schwerwiegende Folgen wenigstens verdoppelt, wenn nicht sogar vervielfacht werden können.

Diese Prognosen basieren auf der Annahme, daß die Fischereitechnik keine revolutionären Neuerungen erfährt, also weiterhin der Jägerei entspricht, wenn auch mit hochtechnisierten Ortungs- und Fangmethoden.

Zweifellos wird dabei die Methode zur Ortung von Fischschwärmen ständig verbessert werden. Hierbei kann man an Systeme von stationären Abhörstationen, also Bojensysteme, denken, wobei es von der Entwicklung der Bio-Akustik abhängen wird, ob man eines Tages sogar Fischschwärme akustisch unterscheiden kann. Ferner muß die indirekte Ortungsmethode der Infrarot-Technik erwähnt werden, die von Flugzeugen oder Satelliten aus dem Temperaturfilm der Wasseroberfläche mittelbare Schlüsse auf optimale Fischgründe zuläßt.

Der passiven Ortung stehen die Möglichkeiten der Lenkung von an der Oberfläche schwimmenden

Wanderfischen gegenüber. Dabei kann man daran denken, Geruchsstoffen auszulegen — solche Vorschläge existieren —, die eine Konzentration und ein ökonomisches Abfischen ermöglichen. An der nordamerikanischen Ostküste gibt es heute schon Versuche zur Konzentration der Menaden mit Hilfe elektrischer Felder.

Wenn sich die Fangtechnik auf wesentlich größere Meerestiefen ausdehnen soll, als sie heute mit dem Schwimm-Schlepp-Netz erreicht werden können, erscheint der Einsatz von Tauchfahrzeugen möglich. Sie kämen im Gegensatz zu Überwasserfahrzeugen mit mäßigen Kurlängen-Längen aus, könnten selbst an der Ortung aktiv beteiligt sein und würden von einem Mutterschiff aus nach dem Hucpack-Prinzip zum Einsatz befördert.



Der derzeitige Trend zur Verarbeitung des Fangprodukts auf See erscheint unaufhaltsam, nicht zuletzt



weil die Ansprüche an das Fangprodukt ständig wachsen und die Transportkette zum Verbraucher mehr und mehr Einschränkungen ökonomischer Natur unterworfen ist. Mit Sicherheit wird sich auch die Herstellung von Fischprotein-Konzentrat auf Fabriksschiffe konzentrieren, wenn diese Methode der Protein-Gewinnung erst einmal technologisch voll ausgereift ist.

Selbst wenn die Fangerträge an essbaren Fischen in Zukunft wesentlich gesteigert werden können, wird dies für die in den hochindustrialisierten Ländern meist gefragten Nutzfische nicht zutreffen — im Falle Mitteleuropas sicher nicht für Scholle, Seezunge und Steinbut. Ich bin sicher, daß dies auch in unseren Breiten ebenfalls zur Fischzucht in geschützten Meeresbuchten führen wird, wenn erst einmal die künstliche Massenaufzucht von mariner Fischbrut gesichert ist. Dabei wird die Möglichkeit diskutiert, insbesondere im Winter das Wasser in den Meeresbuchten durch Kühlwasser großer Kraftwerke künstlich aufzuheizen, um das Fischwachstum günstig zu beeinflussen. Ähnliches gilt auch für die Anlage von Austerkulturen.



Für einige Aufgaben der Meeresforschung und Meerestechnik ist der Einsatz von frei schwimmenden Tauchern von außerordentlicher Bedeutung. Das gilt zum Beispiel in besonderem Maße für die Meeresbiologie und damit auch für akute Bemühungen, grundlegende Erkenntnisse für die Fischzucht in Meeresbuchten zu gewinnen.

Mit zunehmender Tauchtiefe wird dabei der wirtschaftliche Einsatz von Tauchern von der Wasseroberfläche aus wegen der zunehmenden Dekompressionszeit immer ungünstiger. Dies hat zur Entwicklung von Unterwasser-Stationen und Langzeit-Aufenthalten unter Wasser geführt. Ich bin sicher, daß für Zwecke der Meeresforschung und Meerestechnik diese Methode in Zukunft immer größere Bedeutung erhalten wird. Andererseits meine ich aber, daß die Unterwasserstadt, weil die Umweltbedingungen durch den Umgebungsdruck gekennzeichnet sind, keine Aussichten auf Verwirklichung hat.



Als zweiten Bereich hatte ich das Meer als Energiequelle genannt, ein Bereich, dessen Entwicklungschancen ich als negativ beurteile. Bis heute gibt es bekanntlich eine Reihe von Gezeiten-Kraftwerken, von denen das Kraftwerk in der Rance-Mündung bei Dinant wohl am bekanntesten ist.

Die Anlage von Gezeiten-Kraftwerken ist ein gewisser Mindest-Tidenhub erforderlich, der am Ein-

gang zum Armeikanal unter besonderen topographischen Bedingungen erreicht wird. Ob die Investitionskosten den Bau dieser Anlagen rechtfertigen, wird bezweifelt. Die zunehmende Rentabilität von Kernkraftwerken und die wenigen topographischen Gegebenheiten mit ausreichendem Tidenunterschied lassen die Vermutung zu, daß für Gezeiten-Kraftwerke in Zukunft wenig Aussicht besteht.

Das gleiche gilt bisher auch für alle Projekte, thermische Energie aus dem Seewasser zu gewinnen, also die Temperaturdifferenz zwischen dem Wasser in größeren Tiefen und an der Oberfläche auszunutzen und damit eine Wärme-Kraftmaschine zu betreiben. Versuche dieser Art wurden schon in den zwanziger Jahren von dem Franzosen Claud an der kubanischen Küste durchgeführt, schlugen aber in erster Linie wegen technologischer Mängel fehl.

Zukunftsprojekte, die nicht Wasserdampf sondern Propan als Arbeitsmedium benutzen, sind zwar dem Stand heutiger Technologien angepaßt, enthalten aber nach wie vor optimistische Annahmen bezüglich der Investitions- und Betriebskosten sowie der zu erwartenden thermischen Wirkungsgrade. Aus meiner Sicht möchte ich daher der Energieerzeugung aus dem Meer für die Zukunft geringe Chancen geben, was allerdings auf die zunehmende Rentabilität von Kernkraftwerken zurückzuführen ist.



Der dritte angesprochene Bereich betraf das Meer als Rohstoffquelle. Hier unterscheidet man am besten die drei folgenden Bereiche, nämlich die Gewinnung von Erdgas und Erdöl, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe und die Gewinnung von Süßwasser, einschließlich der dabei anfallenden Nebenprodukte.

Prognosen über die heute erschlossenen Erdölvorräte betragen etwa 60 Milliarden Tonnen. Bei einer jährlichen Bedarfssteigerung von acht Prozent sind diese Vorräte bei der heutigen Förderrate von zwei Milliarden Tonnen in etwa fünfzehn Jahren erschöpft. Das gleiche gilt etwa für die heute bekannten Erdgasfelder. Die Erschließung neuer Lagerstätten ist daher ein energiewirtschaftlich außerordentlich dringendes Problem. Die Investitionskosten der internationalen Erdöl-Industrie werden in den nächsten Jahren dementsprechend hoch sein.

Dabei verlagert sich die Suche nach Erdöl und Erdgas in zunehmendem Maße auf die Meeresgebiete, wobei für die Exploration bis heute und vermutlich auch die nahe Zukunft Schelfgebiete in Frage kommen. Heute beträgt der Anteil an der Erdölförderung in der Welt aus Offshore-Gebieten etwa sechzehn Prozent; für die nächsten Jahre kann mit einer Steigerung auf etwa 25 Prozent gerechnet werden.

Die Erdöl-Gewinnung hat sich fast schrittweise vom Land aus auf küstennahe Randzonen des offenen Meeres ausgedehnt, ohne daß hierfür wieder spektakuläre technische Neuerungen notwendig gewesen wären. Ortsfeste Bohrplattformen sind bei größeren Wassertiefen der Hubplattform gewichen und diese wiederum bei zunehmender Wassertiefe dem Bohrschiff. Allen heute gebräuchlichen Verfahren ist gemeinsam, daß die wesentlichen Arbeiten noch von der Wasserober-

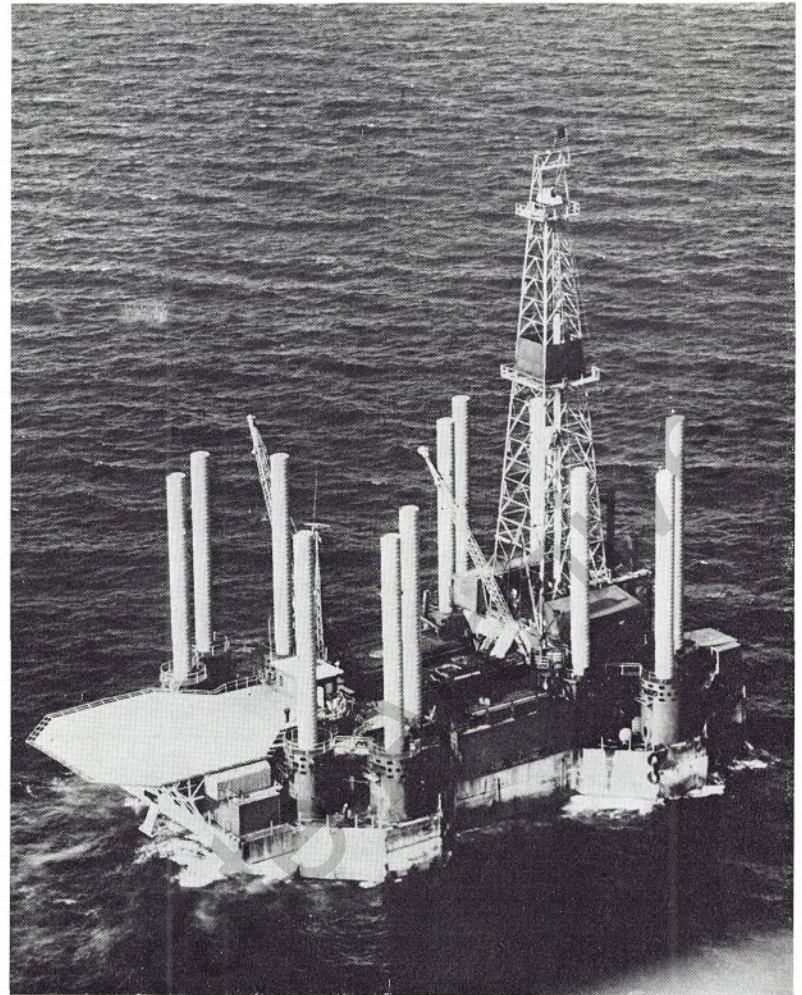
fläche aus vorgenommen werden. Dabei sind Erfolg oder Mißerfolg dieser Aktionen wetter- und vor allem seegangsabhängig.

Eine wesentliche Aufgabe für die Zukunft muß jedenfalls in Meeresgebieten mit mittel-ungünstigen Witterungsbedingungen darin gesehen werden, diese Operationen vom Meeresboden aus durchzuführen. Vorschläge für die Gestaltung von Druckkammern, in denen sich die Bohrbelegschaft unter Atmosphärendruck aufhält, vom Niederbringen einer Bohrung bis zur Unterwasser-Komplettierung aller Arbeitsgänge überwacht und während dieser Zeit durch Spezial-Tauchfahrzeuge versorgt wird, gibt es ebenso wie Projekte, in denen die Bohrmannschaft dem Umgebungsdruck ausgesetzt ist. Im letzteren Falle besteht die Möglichkeit, sich auf der Basis des freien Schwimmtauchens manuell bei Arbeiten außerhalb der Unterwasserkammer zu betätigen, wenn die Tauchtiefe, die heute für das Schwimmtauchen als Grenztiefe angesehen wird, von etwa 200 bis 300 Meter nicht überschritten wird.

Bei der Projektierung derartiger Vorhaben muß man sich allerdings im klaren sein, daß die heute kommerziell erhältlichen Energiespeicher auch für die nähere Zukunft noch immer im Bereich der hundert Kilowatt liegen und die Bohranlage daher auf eine Energieversorgung von der Wasseroberfläche aus angewiesen ist. Damit verlieren derartige Projekte zweifellos noch an Bedeutung und sind auf die Entwicklung entsprechender Nuklearenergiequellen angewiesen.



Ein weiteres Zukunftsprojekt ist im vergangenen Jahr im Golf von Biskaya erfolgreich erprobt worden. Ein Rohr — etwa hundert Meter lang und sieben Meter Durchmesser — wurde schwimmend über die Lokation geschleppt, dort durch Fluten aufgerichtet und mit einer auf dem Meeresboden befindlichen Basisplatte gelenkig verbunden. Im Seegang führt diese Plattform nur geringe Bewegungen aus. Von hier aus können Bohrun-



gen abgeteuft werden. Sie enthält alle Produktionseinrichtungen und Speichertanks für Rohöl.

Für die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aus dem Meeresboden ist im bergbautechnischen Sinne natürlich die Frage entscheidend, ob eine ozeanische Lagerstätte als abauwürdig angesehen werden kann. Diese Frage wird heute sicher anders beantwortet werden, als es gegen Ende dieses Jahrhunderts der Fall sein wird, wenn man Prognosen zugrundelegt, nach denen die Landvorräte an Mangan, Kupfer, Nickel und meines Wissens

auch Zink im Bereich der neunziger Jahre dieses Jahrhunderts erschöpft sein werden.

Die Verknappung an Nichteisen-Metallen wird sich natürlich noch früher bemerkbar machen und insbesondere solchen Industriestaaten erhebliche Probleme stellen, deren Selbstversorgungsrate wie im Falle der Bundesrepublik gering ist. Man wird sich in diesen Industrieländern schon frühzeitig Gedanken machen müssen, ob diese Verknappung nicht durch die Erschließung ozeanischer Lagerstätten auf der Basis langfristiger Planung begegnet werden kann.

Hierfür sind zweifellos ganz neue Technologien zu entwickeln, die alle Bereiche des ozeanischen Bergbaus — wenn ich das einmal so sagen darf — betreffen, vom Aufsuchen der Lagerstätte über die Probeentnahme bis zur Gewinnung und Aufbereitung. Dabei kommt Fragen der Unterwasser-Ortung, der Fördertechnik sowie der Verankerungstechnik und den Manöviereigenschaften der Baggerfahrzeuge erhebliche Bedeutung zu. Diese Probleme werden mit Hilfe der Erfahrungen des klassischen Bergbaus allein sicher nicht in Angriff genommen werden können.

Im Zusammenhang mit dem Prospektieren auf See möchte ich nicht versäumen, auf die staatsrechtlichen Probleme hinzuweisen, die hier in Zukunft noch gelöst werden müssen und derer sich die UNO heute bereits anzunehmen bemüht ist. Während sich für die Schelfgebiete vermutlich in absehbarer Zeit eine Lösung finden lassen wird, sind die Verhältnisse in bezug auf das Ausbeutungsrecht in der Tiefsee noch weitgehend ungeklärt.

Zur Zeit kann man davon ausgehen, daß die Rohstoffe auf dem Meeresboden der Tiefsee noch frei

130 junge Unternehmer als Vertreter der zwanzig Juniorenkreise der nordrhein-westfälischen Handelskammern weilten Mitte September zu ihrer Landeskonzferenz in Duisburg. Achtzig von ihnen lern-

ten bei einer Besichtigung die modernen Betriebe der ATH kennen und gewannen dabei einen Einblick in die Arbeit der Stahlindustrie mit über 200 000 Beschäftigten in der Bundesrepublik



zugänglicher Allgemeinbesitz sind und demjenigen zufallen, der sie nutzt. Ob den Absichten der Red Sea Enterprise nach diesem Prinzip, Buntmetall-Lagerstätten in 2000 Meter Tiefe im Roten Meer nutzbar zu machen, Erfolg beschieden sein wird, wird die Zukunft zeigen. Auf jeden Fall wird sich das Hochsee-Mineralausbeutungsrecht mit verschiedenen vorhandenen Grundrechten auseinanderzusetzen haben, von denen Schifffahrt und Fischerei nur einige wenige sind und Rechte für Kabel und Rohrleitungen hinzukommen.



Die Süßwasser-Gewinnung aus dem Meer erscheint für die trockenen Küstengebiete Kaliforniens, Israels und Indiens als eminentes Existenzproblem, zumindest für die Landwirtschaft. Bei Erschöpfung örtlicher Quellen existiert als Alternative hierzu nur der Ferntransport aus wasserreichen Gebieten.

Untersuchungen hierüber zeigen, daß die kritische Entfernung aus ökonomischer Sicht in diesem Fall je nach den Bedingungen von der Größenordnung weniger hundert Kilometer ist. In Zukunft wird sich die kritische Entfernung stetig verringern, da die Kosten für konventionelle Wasserversorgung ständig steigen, die Verbesserung der verfahrenstechnischen Methoden für die Meerwasserentsalzung aber vermutlich zur Kostensenkung führen.

Bei einer Anlage von etwa 100 000 Kubikmeter pro Tag Wasseraufbereitungskapazität kostet der Kubikmeter heute etwa eine D-Mark. Dieser Preis ist für den menschlichen Verbrauch und für wertvolle Industrieprodukte zwar noch akzeptabel, nicht jedoch für die Landwirtschaft, bei der zehn bis zwanzig Pfennig pro Kubikmeter interessant werden.

Ohne jetzt auf Einzelheiten einzugehen, möchte ich darauf hinweisen, daß sich eine Kostensenkung auf zweierlei Weise erzielen läßt: Die Anlagen müssen erstens für etliche 100 000 Kubikmeter pro Tag und mit Kernenergie betrieben konzipiert werden und zweitens im Verbundbetrieb zur Stromerzeugung herangezogen werden, wodurch allein sich eine nennenswerte Senkung der Wasserkosten erzielen läßt.

Hierfür sind jedoch entsprechende industrielle Abnehmer erforderlich, die zumindest in den wasserarmen Entwicklungsländern in der Regel noch fehlen. Damit wird die Gewinnung von Süßwasser aus dem Meer weitgehend ein Problem der Regional- und Industrieplanung und darf auf keinen Fall isoliert betrachtet werden.

Wenn wir das Meer als Verkehrsträger betrachten, dann sollten wir trotz des heutigen Standes der Luftfahrttechnik nicht übersehen, daß der Welthandel auch in Zukunft noch im überwiegenden Maße über die Weltmeere abgewickelt werden wird. Hierfür sind eine langfristige Wetter- und Seegangs-Vorhersage gekoppelt mit zentraler Routenberatung von großer Wichtigkeit aus ökonomischen ebenso wie aus Sicherheitsgründen. Nicht nur die maritime Meteorologie, sondern alle Zweige der Meeresforschung fordern daher auf internationaler Ebene die Finanzierung eines weltweiten Bojen-Systems, von dem alle notwendigen meteorologischen und ozeanogra-



Das Blasstahlwerk Ruhrort hatte kürzlich Besuch von leitenden Herren des südafrikanischen Stahlkonzerns „Iscor“. Die Herren van Splunder (Metallurgical Coordinator), Kühn (Superintendent) und Haupt (Headquality-control) besichtigten

das Werk, um sich über Probleme der LD-Stahlerzeugung und der Vakuum-Metallurgie zu unterrichten. Unser Bild zeigt die Gäste mit Dipl.-Ing. Schöler von der Konverterbühne des Blasstahlwerkes

phischen Daten kontinuierlich erfaßt, gespeichert, in kürzeren oder längeren Zeitabständen über Satelliten abgerufen und zentral verarbeitet werden können. Die Kosten für ein System von etwa hundert Bojen liegen in der Größenordnung von nahezu 100 Millionen DM, wenn man die für ein solches System notwendigen Tonnenleger und eine zentrale Datenverarbeitungs-Anlage berücksichtigt. Ein Viertel dieses Betrages dürfte allein auf die Entwicklungskosten und den Bau von Prototypen entfallen. Die Konzeption für ein Bojen-System in Nord- und Ostsee liegt übrigens bereits vor.

So sehr die Schifffahrt bis heute zur Erschließung der Weltmeere beige-

tragen hat, so sehr trägt sie heute dazu bei, das Meer als Umwelt des Menschen, insbesondere in den Küstenzonen, zu verändern. Das gleiche gilt für die Industrie, die bis heute noch weitgehend unbesorgt um die Folgen ihre Abwässer ins Meer leitet.

Der Gewässer-Verölung kann zur Zeit noch nicht mit geeigneten Methoden begegnet werden. Das Versprühen von Emulgatoren hat nach neueren Erkenntnissen weitaus nachteiligere Sekundärwirkungen auf die Vernichtung von Bodenorganismen als das Öl selbst. Möglicherweise kann hier im großen Stil durch den Einsatz ölabbauender Bakterien zukünftig Abhilfe geschaffen werden. Hier wird die

Der thailändische Industrieminister Pongse Punnkanta besuchte am 17. Oktober zusammen mit dem Generalmanager der Thailand Oil Refinery, K. Y. Chow, die ATH und besichtigte hier in Begleitung von Dir. Dr. Gschwend und Prok. Iversen von der Thyssen Stahl-

union-Export GmbH, Düsseldorf, das Sauerstoff-Stahlwerk und die Warmbreitbandstraße in Beeckerwerth. Direktor Schütte begleitete die Gäste und gab ihnen vor dem Rundgang einen Überblick über unsere gesamten Werksanlagen



Grundlagenforschung noch zuverlässige Ergebnisse liefern müssen, bevor entsprechende Technologien in Angriff genommen werden können.

Das gleiche gilt für die Klärung, welche Konzentrationen schädlicher Substanzen in Industrie- und Haushaltsabwässern langfristig akzeptierbar sind und nicht zur biologischen Verödung der Küstengebiete führen. Erst wenn diese Konzentrationen bekannt sind, können die technischen Probleme im einzelnen fixiert und eine adäquate Gesetzgebung in Angriff genommen werden.



Welche Bedeutung dem Meer, insbesondere aber den Küstenzonen, für die Erholung des Menschen zukommt, ist weitgehend bekannt. Die damit verbundene Fremdenindustrie ist ein wirtschaftspolitisch bedeutender Faktor.

Ob der Mensch in Zukunft bereit sein wird, das offene Meer als ständige Umgebung zu akzeptieren, dort Arbeitsplätze zu schaffen, wie es das Sea-City-Projekt vorsieht — das Sea-City-Projekt ist der Aufbau einer Stadt vor der englischen Ostküste —, wird noch weitgehend bezweifelt. Ich bin persönlich in dieser Hinsicht außerordentlich optimistisch und meine, daß es nur eine Frage der Zeit ist, bis diese oder ähnliche Projekte Wirklichkeit werden.

Allerdings glaube ich nicht, daß in Europa die zunehmende Übervölkerung unserer Städte allein zu derartigen Unternehmen zwingen wird. Ich setze meine Erwartung vielmehr in erster Linie auf das Bedürfnis des Menschen, sich im Zeichen fortschreitender Technologisierung Umweltbedingungen zu schaffen, an denen er sich seiner Grenzen ständig bewußt werden kann.

Zukunftsprognosen über die Entwicklung der Meerestechnik müssen zwangsläufig, gleich aus welcher Sicht man auch immer dieses Gebiet begreift, zu dem Schluß kommen, daß

- der derzeitige Stand unseres Wissens über das Meer, die in ihm und an seinen Grenzflächen ablaufenden physikalischen, chemischen und biologischen Prozesse nach wie vor lückenhaft ist und es erheblicher Anstrengungen der Meeresforschung bedarf, um die Lücken zu schließen;
- die Nutzung der natürlichen Meeresschätze nicht allein von der Erweiterung bestehender Technologien und der Entwicklung neuer abhängt, sondern weitgehend ein wirtschaftliches und politisches Problem ist, dessen Lösung internationale Kooperation verlangt; und
- die vorrangigen meerestechnischen Aufgaben der Zukunft nur mit systemtechnischen Methoden bearbeitet werden können, wie sie bei der Planung von Großprojekten der Raumfahrt zur Anwendung gelangen, wenn vermieden werden soll, daß Detaillösungen optimale Gesamtlösungen ausschließen.

Es wird weitgehend von der Entwicklung der drei genannten Fragenkomplexe abhängen, ob die natürlichen Schätze des Meeres in Zukunft zum Nutzen der Menschheit erschlossen werden können und dadurch mit Hilfe der Meerestechnik die bestehenden Gegensätze zwischen Kontinenten und Ozeanen aus menschlicher Sicht an Bedeutung verlieren.

400 begannen Berufsausbildung bei der ATH

Am 1. September trat ein neuer Jahrgang von Jungen und Mädchen als Lehrlinge bei der ATH an. 258 von ihnen sind gewerblich-technische Lehrlinge, 134 kaufmännische Lehrlinge und Anlernlinge. Sie wurden an diesem Tage von Werksleitung und Ausbildungswesen im Kreise der ATH-Belegschaft herzlich willkommen geheißen.

In Hamborn begrüßte Arbeitsdirektor Doese die kaufmännischen Lehrlinge der ATH sowie die gewerblich-technischen Lehrlinge, die beim Technischen Ausbildungswesen Hamborn ausgebildet werden. Er wünschte allen Jungen und Mädchen für ihre Lehre viel Erfolg und Glück sowie eine gute Gesundheit, um später einmal im Leben ihren „Mann“ stehen zu können.

Die kaufmännischen Lehrlinge hatte zuvor der Leiter des Kaufmännischen Ausbildungswesens, Hbv. Jacobs, begrüßt und sie mit den Ausbildern bekannt gemacht. An der Einführung nahmen auch Direktor Woelke sowie Betriebsratsmitglied Hofmann und der Jugendsprecher Mosblech teil.

Im Technischen Ausbildungswesen berichtete Betriebschef Becker den Lehrlingen ausführlich über ihre

Berufsausbildung und stellte ihnen die Männer vor, die ihnen in den kommenden Jahren mit Rat und Tat als Ausbilder zur Seite stehen werden. Die Grüße des Betriebsrats überbrachte Betriebsratsmitglied Kühn, der Jugendvertretung Helmut Tyca.



In der Ruhrorter Lehrwerkstatt hatten sich 108 neue Lehrlinge eingefunden, die der Leiter des Technischen Ausbildungswesens, Betriebschef Koch, willkommen hieß. Als Gäste hatten sich zahlreiche leitende Herren des Werkes Ruhrort, unter ihnen Werksdirektor

Höfges, eingefunden, ferner Oberstudiendirektor Reinköster, der Leiter der Gewerblichen Berufsschule Hamborn.

Betriebschef Koch appellierte an die neuen Lehrlinge, auch die innere Bereitschaft für ihre Berufsausbildung mitzubringen. Denn sie sei eine wesentliche Voraussetzung für die Freude am Beruf und für den Erfolg.

Werksdirektor Höfges hieß die Jungen im Namen der Werksleitung willkommen. Wer die Lehrjahre nutze, so sagte er, könne sicher sein, im Werk Ruhrort später einen zufriedenstellenden Arbeitsplatz zu finden.

In aufmunternden Worten wandte sich Oberstudiendirektor Reinköster an die Jungen. Vor den Lehrlingen, so sagte er, liege ein schöner und interessanter Lebensabschnitt, für den sie in Ruhrort eine gute Ausbildung erhalten würden. Es sei die besondere Aufgabe der Berufsschule, die über 4000 Schüler der verschiedensten Fachrichtungen betreuen müsse, neben der Vermittlung beruflicher Kenntnisse die jungen Menschen auch in unsere heutige Gesellschaft einzuführen.

Grüße und Wünsche des Betriebsrats und der Jugendvertretung überbrachte zum Schluß Betriebsratsmitglied Bischoff.

Jugendliche Mitarbeiter diskutierten Weltraumfahrt und Jugendsexualität

Die Jugendvertretungen für den Hamborner Werksbereich und für das Werk Ruhrort führten in den letzten Monaten Jugendversammlungen durch. Dabei befaßten sie sich vor allem mit dem Problem der jungen Mitarbeiter innerhalb der ATH.

Mitglied angehört. Der neue Vorsitzende will insbesondere die Arbeit der Vertrauensleute aktivieren und ein großzügiges Schulungsprogramm durchführen.

Bei der letzten Jugendversammlung Mitte September konnte er neben Arbeitsdirektor Doese und den Leitern des Kaufmännischen und Technischen Ausbildungswesens besonders herzlich den Direktor des Bochumer Instituts für Weltraumforschung, Kaminski, und Konsul Zivetz vom amerikanischen Generalkonsulat in Düsseldorf begrüßen.

Direktor Kaminski sprach über die Fahrt zum Mond. Dieses Thema wurde zu einer echten Überraschung, da der vorgeführte Film der amerikanischen Weltraumbehörde über das Apollo-11-Projekt und die Mondlandung bei dieser Gelegenheit vor den Jugendlichen der ATH seine Uraufführung er-

lebte. Konsul Zivetz hatte diesen Film eigens mit nach Hamborn gebracht. Angesichts der ausgezeichneten Farbqualität bestachen vor allem die Szenen, in denen die Astronauten bei ihrer Tätigkeit auf dem Mond gezeigt werden.

Direktor Kaminski unterstrich, daß die bei diesen Projekten gewonnenen technischen Erkenntnisse auch zu Verbesserungen in unserer industrialisierten Welt und zu Steigerungen in ganzen Produktionszweigen beitragen würden. Es sei keine Frage, daß sich daraus auch Auswirkungen auf die verschiedensten Berufsbilder ergäben. Angesichts dieser Entwicklung müßten sich gerade die jungen Menschen in ihren Lehrjahren eine möglichst umfassende Ausbildung aneignen für eine Zukunft, in der die Menschheit über ein noch größeres Wissen als heute verfügen werde.

In der vorhergehenden Jugendversammlung hatte der damalige Vorsitzende Boje Otto Semeler vom Vorstand des DGB begrüßen können, der sich in seinem Referat mit Fragen der Berufsausbildung befaßte.



Die Ruhrorter Werksjugend kam Anfang Oktober zu zwei Versammlungen zusammen, um den zweiten Teil eines Vortrages von Jugendsozialberater Dieter Fiebig über „Jugendsexualität“ zu hören. Der Vortrag regte zu lebhafter Diskussion an, die manche fest und zuweilen zögernd vorgebrachte Meinungen zeigten, wie sehr dieser Fragenkomplex unter den Jugendlichen diskutiert wird und wie unsicher vielfach Haltung und Meinungen sind.

Zu Beginn der Veranstaltung hatte sich der Vorsitzende der Jugendvertretung, Bodo Fiutak, verabschiedet, da er demnächst seinen Bundeswehrdienst ableisten wird.





In England, Österreich und Deutschland

Ruhrorter Werksjugend begrüßte Dauerhoch in drei großen Ferien-Freizeiten

Wie in den vergangenen Jahren verbrachten auch in diesem Sommer zahlreiche jugendliche Mitarbeiter unseres Werkes Ruhrort und Hüttenbetrieb gemeinsam erholsame Ferientage in den verschiedensten Gegenden Deutschlands und im Ausland.

Wiederum hatte das Unternehmen eine finanzielle Unterstützung zu den insgesamt vier Ferienzeiten gegeben. Diesjährige Urlaubsziele waren Haemsby in England, Heiligenhafen an der Ostsee, Stanzach in Österreich und Lindlar.

Hatten die Ruhrorter Jungen bei ihren Ferienfreizeiten im vergangenen Jahr mit dem Wetter schon außerordentliches Glück, so war die Dauer der Sonneneinstrahlung in diesem Sommer noch erheblich länger und intensiver. Dieses Dauer-Superhoch wurde überall genutzt. Schwimmen und Baden standen daher meist im Vordergrund.



Haemsby liegt in der Grafschaft Norfolk im Osten Englands. Zwanzig Ruhrorter Jungen, die diese internationale Begegnung suchten, fanden sich am Abend des 18. Juli am Duisburger Hauptbahnhof ein. Ein Kurswagen brachte sie nach Hoek van Holland. Mit dem Schiff „Königin Wilhelmina“ wurde der Kanal überquert. Was den Jungen als erstes am nächsten Morgen im englischen Hafen Harwich auffiel, war die aufwendige Zollkontrolle. Nach vier Stunden Busfahrt war dann Haemsby erreicht. Der Ort liegt direkt am See, die Einwohner leben vom Fischfang, von der Landwirtschaft und vom Fremdenverkehr.

Ziel des England-Aufenthaltes war das internationale Bungalow-Ferienlager mit jungen Menschen aus Holland, Schweden, Frankreich, Belgien, Finnland und Deutschland. Schnellen Kontakt fanden unsere Jungen vor allem bei den täglich stattfindenden Fußballspielen. Für wenig Entgelt konnten Tennis- und Tischtennisschläger, Billardstöcke, Golfschläger, Fußbälle usw. entliehen werden. Die campeigene Reitschule und der täglich stattfindende Englisch-Unterricht wurden gut besucht.

Dreimal in der Woche kamen im Wechsel zwei englische Bands, die Beat, Rock und Shake spielten. Die große Tanzhalle war dann immer bis auf den letzten Platz belegt. In einem Fernsehraum hatten wir Gelegenheit, den amerikanischen Raumflug zum Mond zu verfolgen. Allgemeiner Beliebtheit erfreute sich der großartige Swimming-Pool.

An den Abenden, an denen nicht getanzt wurde, wurde von der Leitung entweder ein „Sing in“, an dem der einzelne oder die Gruppen ein Lied singen durften, oder ein Maskenball organisiert, bei dem

wir, in Papierröckchen gehüllt, eine Gruppe Hula-Mädchen darstellten. Bei der an einem Samstagabend stattfindenden Talentschau fand aus unserer Gruppe Jürgen Volant mit seiner Imitation deutscher Persönlichkeiten großen Anklang.

Natürlich war auch London das Ziel eines Ausfluges. Hier spürte man den Atem einer Weltstadt. Man sah die Themse, Westminster Abbey, Tower Bridge, die Antiquitätenläden, Picadilly Circus, Buckingham Palace, Hyde Park, Soho und natürlich Carnaby Street. Menschen aus allen Ländern der Erde begegneten einem überall und fielen trotz ihrer auffälligen Kleidung kaum auf.

Alle suchten auch die Haemsby am nächsten gelegene Großstadt Great Yarmouth auf. Von hier aus starteten die meisten zu einer Bootsfahrt in die Norfolk-Broads, ein bekanntes Ausflugsgebiet mit zahlreichen kleinen Bächen und untereinander verbundenen Seen. Das für England völlig untypische Wetter der brütenden Sommerhitze verlockte natürlich vor allem zu einem Aufenthalt am Strande, der in zwanzig Gehminuten erreicht wurde. Beliebt war übrigens auch das Mieten von Tandem-Fahrräder. Die Jungen können stundenlang erzählen von ihren Beobachtungen in England, von den englischen „Pubs“, von den typisch englischen Mahlzeiten, von der ausgezeichneten Verständigung trotz aller Sprachschwierigkeiten mit ihren neu gewonnenen ausländischen Freunden.



Heiligenhafen war nun schon zum wiederholten Male das Ziel von Ruhrorter Jugendlichen. Auch diesmal waren unsere Jungen, die



vom 26. Juli bis zum 10. August dort weilten, restlos begeistert. Um einen Urlaubstag zu sparen, fuhr die Gruppe während der Nacht zu ihrem Urlaubsziel. Sie waren hier im Dünenhotel in Drei- und Vierbettzimmern untergebracht. Zum Haus gehörte eine große Liegewiese, eine Spielwiese sowie ein eigener Strand. Vor allem von der Möglichkeit, in der Ostsee zu baden, wurde ausgiebig Gebrauch gemacht.

Dabei blieb es aber nicht, sondern die Ruhrorter Jungen führten auch eine Tagesfahrt von Heiligenhafen aus mit der Bundesbahn über die Fehmarnsund-Brücke nach Puttgarden und von dort aus mit dem

Fährschiff „Deutschland“ nach Rogbyhafen in Dänemark durch. Viel Beifall fand auch eine Wanderung zur Vogelschutzinsel über Steinwader bis zur Steilküste.

Ihre sportliche Qualifikation bewies die Ruhrorter Werksjugend mit einem 3:0-Sieg über eine Kölner Jugendgruppe. Da man nicht nur mit dem Wetter, sondern auch mit der Unterbringung und der Verpflegung zufrieden war, wird sicherlich Heiligenhafen auch im nächsten Jahr wieder auf dem Ferienprogramm Ruhrorter Jungen stehen.



Ein drittes Ziel war Stanzach im österreichischen Lechtal, 940 Meter hoch gelegen, umgeben von Zweieinhalbtausendern. Erstmals bei einer so großen Entfernung wurde die Fahrt nicht mit dem Bus, sondern mit dem Zug durchgeführt, und die Jungen fanden diese Art zu reisen weitaus angenehmer. Der Empfang in Stanzach war allerdings ganz anders als man ihn sich vorgestellt hatte: Gewitter und Hagelschlag.

Glücklicherweise blieb das Wetter nicht schlecht, so daß der größte Teil dieser vierzehn Tage doch im Freien verbracht werden konnte. Von der Möglichkeit der Wanderungen in der Umgebung und von Bergtouren wurde reger Gebrauch gemacht. Die Drei-Pässe-Fahrt (Arlberg 1802 Meter, Flexen 1784 Meter, Fernpaß 1209 Meter) wird sicherlich allen in lebhafter Erinnerung bleiben.

Einige der 25 Ruhrorter Jungen brauchten mehrere Tage, ehe sie sich an die typische österreichische Küche mit den reichhaltigen Teiggerichten und Mehlspeisen gewöhnt hatten. Aber auch diese Umstellung war schnell vollzogen, wie ja überhaupt junge Menschen sehr anpassungsfähig sind. Da es allgemein auch allen im Lechtal sehr gut gefallen hat, ist damit zu rechnen, daß auch im nächsten Jahr der Ort Stanzach wieder in Erwägung gezogen wird, wenn über die Möglichkeit der Ferienlager beraten wird.

Die Angehörigen des ersten Lehrjahres weilten vom 14. Juli bis 4. August in Lindlar im Bergischen Land. Sie waren hier in einer neuen Jugendherberge untergebracht, hatten allerdings einiges auszusetzen, so vor allen Dingen, daß es keine Liegewiese, kein Fernsehgerät und keine Tischtennisplatten gab.

Angesichts des überaus heißen Wetters wären die Jungen sicherlich auch froh gewesen, wenn in





DIE BILDER ZEIGEN

Schnappschüsse von den Ruhrorter Ferienlagern, auf der linken Seite aus Haemsby in England (oben), in Lindlar im Oberbergischen Land (unten) sowie von einer Überfahrt nach Dänemark bei einem Ausflug, den Jugendliche aus dem Lager Heiligenhafen machten — Rechte Seite: Eine Gruppe in Stanzach in Österreich

unmittelbarer Nähe eine Badegelegenheit vorhanden gewesen wäre. So mußte man bei dieser brütenden Sommerhitze besonders

Flug in einer „Noratlas“ ein großes Erlebnis

Einen überaus starken Eindruck hinterließ der Ausflug der Oberstufe der Maschinenschlosser am 2. September nach Rheine. Die 30 Jungen dieser Klasse, zum größten Teil Lehrlinge unseres Ruhrorter Werkes, waren an diesem Tag unter der Leitung von Studienrat Dr. Mübiggang Gäste des in Rheine stationierten Jagdbomber-Geschwaders.

Mit dem Bus ging es am frühen Morgen zunächst zur Kaserne in Rheine. Hier sahen die Jungen zur Einführung einen Film, der sie mit der Geschichte der Fliegerei und der technischen Entwicklung bis zum heutigen Stand vertraut machte. Offiziere der Luftwaffe gaben ihnen die fachlichen Erläuterungen. In der mechanischen Werkstatt erlebten sie, wie Starfighter repariert wurden. Das interessierte sie brennend, schlug doch diese Arbeit weitgehend in ihren eigenen Tätigkeits- und Ausbildungsbe- reich.

große Unbequemlichkeit auf sich nehmen und ein sechs Kilometer entferntes Schwimmbad aufsuchen. Dennoch verlebten die Jungen hier unbeschwerte Tage. Sie verbrachten einige Abende am Lagerfeuer. Auf dem weiteren Programm stand die Besichtigung einer Papiertütenfabrik und eine Fahrt zur Tropfsteinhöhle Wiehl. Von den im Laufe der Jahrtausenden entstandenen unterirdischen fast unwirklich anmutenden Kalkgebilden zeigten sie sich sehr beeindruckt. An einem ihrer Ferientage erhielten sie Besuch von Direktor Bonin.

Höhepunkt war ohne Zweifel der Besuch des Flugplatzes, wo man eine Reihe von Starts und Landungen von „Starfighter“ erlebte. Die Bodenstation wurde besichtigt, und die Jungen hatten auch Gelegenheit, einen Blick in den Kontrollturm zu werfen, von dem aus die Flugzeuge „heruntergesprochen“ werden.

Damit aber nicht genug; dem Ganzen wurde die Krone aufgesetzt, als die Lehrlinge in zwei Gruppen eine „Noratlas“ bestiegen durften. Dieses Transportflugzeug flog sie jeweils eine halbe Stunde über den norddeutschen Raum. Ihr reges Interesse war geteilt zwischen den für sie ungewohnten Blicken aus der Vogelperspektive und der Möglichkeit, die Pilotenkanzel mit dem Cockpit zu besichtigen.

Sicherlich werden sie alle diesen Ausflug so schnell nicht vergessen.



Muß das gesamte wirtschaftliche Leben unter das Joch der Technologie geraten?

Dr. Hans Otto Wesemann hat sich in seiner Sendereihe „Soll und Haben“ im Westdeutschen Rundfunk kürzlich mit der Frage auseinandergesetzt, wie sich die Welt der Arbeit künftig entwickeln dürfte.

Es gehört zum Berufsrisiko der Zukunftsforscher, daß ihre Vorhersagen in der Regel auf ungläubige Ohren stoßen. Wäre die Sucht nach dem Neuen im Menschen ebenso stark entwickelt wie der Wunsch, am Überkommenen festzuhalten, so würde er mit Ungeduld dem Zeitpunkt entgegentreten, an dem er ein Haus unter einer vollklimatisierten Kunststoff-Glocke bewohnen und im Winter mit geheizter Kleidung spazierengehen könnte, an dem er Erbfehler korrigieren lassen und seine Gehirnleistung durch Drogen verbessern könnte. Hört man sich aber unter den Mitmenschen um, so erfährt man bald, daß eine derartige Zukunft nicht Sehnsucht, sondern Argwohn und Angst in ihnen hervorruft. Die Zeit ist vorbei, da man sich in blindem Glauben vom technischen Fortschritt alles Heil auf dieser Erde versprach.

Es gibt nur noch wenige Zukunftsversprechen, denen die Menschen mit ungemischter Freude zuhören. Dazu gehört sicherlich die Aussicht, man werde binnen weniger Jahrzehnte das Doppelte bis Dreifache seines heutigen Einkommens erzielen; und auch davon hört man gern, daß die Arbeitszeit immer kürzer und in den neunziger Jahren bei der Drei-Tage-Woche angelangt sein wird.

Vor diesem Hintergrund liest man mit größerer Aufmerksamkeit die unscheinbare Meldung, daß jetzt zum erstenmal in der Bundesrepublik eine Arbeitszeit von weniger als vierzig Stunden in der Woche tarifvertraglich vereinbart worden ist. Warum also sollte es noch sehr lange dauern, bis man sozusagen als nächste Rate auf künftige Glückseligkeit die Vier-Tage-Woche aushandeln kann?

Es ist nur vernünftig, wenn man etwas Wasser in den Wein so rosiges Zukunftserwartungen gießt. Die Zeitgenossen leiden unter einem Denkfehler, für dessen Entstehung freilich nicht sie, sondern eine sehr einseitig orientierte öffentliche Meinung verantwortlich zu machen ist: Er besteht in der

Annahme, daß praktisch das gesamte wirtschaftliche Leben unter das Joch der Technologie geraten müsse.

Die Auseinandersetzung mit den Aussichten, welche die Kybernetik, die Computer-Explosion, die sich selbststeuernden Maschinen wie überhaupt die Automation eröffnen, beherrschen das Feld dermaßen, daß man andere, mindestens ebenso wichtige Gesichtspunkte leicht aus den Augen verliert.

Es stimmt: Schon heute gehören die menschenleeren Fabriken nicht mehr ins Reich der Utopie. Wenn es möglich geworden ist, bestimmte und sogar recht komplizierte Arbeitsabläufe gänzlich den Maschinen zu überlassen, dann ist nicht einzusehen, warum sich das nicht auch für den Gesamtbereich einer Fabrik erreichen lassen sollte. Das wäre dann ein Betrieb, in dem Arbeit im herkömmlichen Sinne kaum mehr stattfindet; in ihm würden die Aufwendungen für Löhne eine ganz unwesentliche Rolle spielen.

Daraus ergibt sich weiter, daß es keinen spürbaren Einfluß auf die Produktionskosten hätte, wenn das Gehalt für ein paar Leute, die man noch beschäftigt, verdoppelt oder verdreifacht würde oder wenn man ihre Zahl so erhöhte, daß jeder von ihnen nur zwei Tage in der Woche zu arbeiten brauchte.

Diese Fabrik ist das große Schreckensgespenst für all diejenigen, die vom Weitergang der Automation eine schwere strukturelle Arbeitslosigkeit erwarten, und eines der Argumente für diejenigen, die aus jedem Schulabgänger am liebsten einen hochqualifizierten Ingenieur machen möchten.

Es mag sein, daß es in Zukunft einige Fabriken dieses Schlages geben wird; allzu viele werden es mit Sicherheit nicht sein. Unstreitig aber zielt die Entwicklung in der industriellen Produktion auf immer mehr Automatisierung mit dem Ergebnis, daß dort relativ immer weniger Menschen ihre Beschäftigung finden. Das ist nicht besonders sensationell; wir erleben diesen Prozeß, seit es eine moderne Industrie gibt, und es ist gar nicht einzusehen, warum er plötzlich aufhören sollte.

Und eben das hat den wohl angesehensten amerikanischen Zukunftsforscher, Professor Hermann Kahn, zu der Vorhersage geführt, daß im Jahre 2000 nur noch zwanzig Prozent der Erwerbstätigen im Bereich

Wer für frühere Jahre rechtzeitig klebt spart am Jahresende Geld

von Grundstoff-Erzeugung und Industrie beschäftigt sein werden, die restlichen achtzig Prozent dagegen im sogenannten tertiären Sektor, also im Bereich der Dienstleistungen.

Wenn das stimmt — und es besteht wenig Anlaß, an der Richtigkeit dieser Vorhersage zu zweifeln —, dann drängen sich einige Fragen auf.

Die erste wäre, wieso wir eigentlich dazu kommen, uns ein Bild von der wirtschaftlichen Zukunft immer nur nach dem Muster jener Industrieländer zu machen, in der nur noch jeder Fünfte von uns tätig sein wird.

Was berechtigt uns zu der Vermutung, daß die in diesem kleinen Ausschnitt entwickelten Arbeitsbedingungen für unser gesamtes Leben bestimmend sein werden?

Warum nehmen wir uns den hochqualifizierten Spezialisten, der automatische Prozesse überwacht, als Modell des künftigen Berufsbildes und nicht den Handwerker, den Verwaltungsangestellten oder den Ausflugsunternehmer?

Wahrscheinlich tun wir das aus dem Grunde, weil unsere Phantasie von der kompliziertesten Technik stärker angesprochen wird als von der einfachsten, weil wir neueste Technik mit Großunternehmen gleichsetzen und weil einem Großunternehmen weit mehr Aufmerksamkeit gewidmet wird als hundert mittleren Unternehmen.

So pathetisch wir davon reden, daß der Mensch im Mittelpunkt aller Überlegungen stehen müsse, so messen wir doch lieber mit Produktions- oder Umsatzzahlen, wenn wir die Bedeutung eines Unternehmens oder einer Branche zu bewerten haben. Bei alledem kann man leicht übersehen, daß die Arbeitswelt des Durchschnittsmenschen von morgen immer mehr durch die Ansprüche des Dienstleistungsbereichs und immer weniger durch die des großindustriellen Sektors geprägt sein wird.



Macht man sich diese Zusammenhänge klar, dann rückt auch das Problem der ständigen Arbeitszeitverkürzung in ein anderes Licht. Wer Dienstleistungen anzubieten hat, ob das nun ein Einzelhändler oder ein Omnibusunternehmer, ein Friseur oder ein Rechtsanwalt ist, müßte bei starker Verkürzung der Arbeitszeit die Zahl seiner Mitarbeiter entsprechend erhöhen; bei der Drei-Tage-Woche des Jahres 2000 müßte er in zwei Schichten arbeiten lassen, die eine für die erste und die andere für die zweite Wochenhälfte.

Da er, im Unterschied zu vielen Zweigen der Industrie, die verdoppelten Personalkosten nicht durch technische Rationalisierung auffangen kann, müßte er seine Preise entsprechend erhöhen. Aber dies Verfahren verböte sich für ihn schon deshalb, weil die zusätzlichen Arbeitskräfte, die man in diesem Falle brauchte, einfach nicht aufzutreiben wären.

Auch der Ausweg, dann eben das Angebot von Dienstleistungen auf drei Wochentage zu beschränken, verbietet sich aus einleuchtenden Gründen von selbst; man braucht ja nur an die Schulen oder die Autowerkstätten, die Lebensmittelhändler oder die Krankenhäuser zu denken.

Die Entwicklung geht eher in die umgekehrte Richtung. Je größer der

Anteil der Freizeit wird, um so größer werden die Ansprüche, die man an den Dienstleistungssektor stellt. Das verlängerte Wochenende, dessen sich heute so viele erfreuen, verlöre sehr an Reiz, wenn man am Sonnabend nicht mehr einkaufen könnte; und ebenso ist bekannt, daß diese Errungenschaft der Neuzeit dem Beherbergungs-, Gaststätten- und Verkehrsgewerbe eine Fülle neuer Geschäftsmöglichkeiten eröffnet hat. Selbst Einrichtungen wie der einheitliche Ladenschluß werden erkennbar vom Zahn der wachsenden Freizeit und der vermehrten Konsumkraft angegriffen.



Man wird sich also mit dem Gedanken befreunden müssen, daß die Aussichten für eine einheitliche Regelung der Arbeitszeiten um so mehr schwinden, je größer die Vielfältigkeit der Produktionsbedingungen und der Konsumansprüche in einer modernen Wirtschaft wird. Weitgehend automatisierte Betriebe mit kontinuierlichen Produktionsprozessen stellen eben andere Ansprüche an die Arbeitszeit ihrer Mitarbeiter als die Banken oder die Landwirtschaft; und auch in den Möglichkeiten, die ihnen für eine weitergehende Verkürzung der Arbeitszeit zur Verfügung stehen, sind sie nicht miteinander zu vergleichen.

Eine auf das Ganze gerichtete Betrachtung käme nicht an der Einsicht vorbei, daß ein unauflösbarer Zusammenhang zwischen Produktionsumfang und Arbeitszeit überall da besteht, wo sich die menschliche Arbeit nicht mindestens gleichwertig durch Maschinenarbeit ersetzen läßt. Zweifellos werden sich derartige Möglichkeiten auch da ausbreiten, wo man sie einstweilen noch nicht vermutet. So ließe sich zum Beispiel die Produktivität der Büroarbeit beträchtlich steigern, wenn es einmal die phonetisch gesteuerte Schreibmaschine geben sollte, an deren Entwicklung emsig gearbeitet wird.

Auch ein so typisches Dienstleistungsgewerbe wie die Banken liefert zahlreiche Beispiele dafür, daß sich viele klassische Büroarbeiten mit Hilfe der Datenverarbeitungsmaschinen weitgehend rationalisieren lassen.

Aber solche Fortschritte haben noch längst nicht einen Grad erreicht, der den sicheren Schluß erlaubt, daß in absehbarer Zeit hier ebenfalls eine beträchtliche Verkürzung der Arbeitszeit möglich werden könnte.

Die Unterschiedlichkeit in den Arbeitszeiten wird in Zukunft eher größer als kleiner werden; das wäre im übrigen nur ein Spiegelbild der immer größer werdenden Reichhaltigkeit an Produkten, Produktionsverfahren und Konsumbedürfnissen, zu denen uns die Technik verhilft.

Darin allein schon liegt ein Schutz gegen die so oft beschriebene Technokratie, die angeblich den Menschen übermannen wird.

Das geschieht höchstens in der kleinen Geschichte von der in Rußland erfundenen Haarschneidefabrik mit hundert Stühlen und dazugehörigen Automaten. Ein deutscher Friseur, der das Wunderwerk besieht, meint zweifelnd zu seinem sowjetischen Kollegen, das müsse doch große Schwierigkeiten machen, wo doch die Größe und die Form der Köpfe so außerordentlich verschieden wären. Die Antwort: „Ja — aber nur das erste Mal“

Das Jahresende 1969 ist für jeden in der gesetzlichen Rentenversicherung freiwillig Versicherten von doppelter Bedeutung.

Einmal laufen mit dem 31. Dezember Fristen ab, deren Versäumnis nicht nur die Höhe einer späteren Rente nachteilig beeinflussen oder sogar ihre Gewährung in Frage stellen kann. Zum anderen ist auch eine im gesetzlichen Rahmen vorgenommene Nachentrichtung von Beiträgen für vorausgegangene Zeiten nach Ende Dezember zwangsläufig mit einer unter Umständen erheblichen finanziellen Mehrbelastung verbunden.

Nach den Bestimmungen über die Nachentrichtung von Beiträgen sind freiwillige Beiträge unwirksam, wenn sie nach Ablauf von zwei Jahren nach Schluß des Kalenderjahres, für das sie gelten sollen, entrichtet werden. Außerdem dürfen freiwillige Beiträge nach Eintritt der Berufsunfähigkeit, der Erwerbsunfähigkeit oder des Todes für Zeiten vorher nicht mehr entrichtet werden. Für Zeiten nach Eintritt der Berufsunfähigkeit oder Erwerbsunfähigkeit können freiwillige Beiträge lediglich zur Anrechnung für das Alters-Ruhegeld und für die Hinterbliebenen-Renten geleistet werden.



Niemand weiß, wann sein „Versicherungsfall“ eintritt; lediglich der Zeitpunkt, in dem im Erlebensfall das Alters-Ruhegeld einsetzen wird, läßt sich vorausberechnen. Deshalb empfiehlt es sich für alle freiwillig Versicherten, welche die für die Gewährung einer Rente wegen Erwerbs- oder Berufsunfähigkeit oder für das Einsetzen einer Hinterbliebenenrente vorgeschriebene Versicherungszeit von sechzig Kalendermonaten noch nicht zurückgelegt haben, eingehend zu prüfen, ob sie durch Nachentrichtung von Beiträgen im Jahr 1969 diese Wartezeit erfüllen oder zum mindesten ihrer Erfüllung näher kommen können.

Zwar können Beiträge für 1968 auch noch im Jahr 1970 und Beiträge für 1969 noch in den Jahren 1970 und 1971 nachentrichtet werden, vorausgesetzt, daß der Versicherungsfall bis dahin nicht eingetreten ist (!). Jedoch müssen Beiträge für 1967 spätestens bis zum 31. Dezember 1969 gezahlt werden.



In diesem Zusammenhang muß aber auch noch beachtet werden, daß der Beitragssatz zur gesetzlichen Rentenversicherung von sechzehn Prozent im Jahr 1969 auf siebzehn Prozent im Jahr 1970 festgesetzt wurde. Ferner bestimmt das Finanzänderungsgesetz 1967 — und das ist für alle freiwillig Versicherten, welche den Nachentrichtungszeitraum ausschöpfen wollen, also Beiträge für 1968 erst im Jahr 1970 oder Beiträge für 1969 erst in den Jahren 1970 oder 1971

zu leisten beabsichtigen, besonders wichtig —: „Bei einer Änderung des Beitragssatzes sind Beiträge in den neuen Beitragsklassen zu entrichten, wenn sie nach dem Zeitpunkt der Änderung für die Zeit vorher entrichtet werden oder für die Zeit nachher gelten sollen.“

Das bedeutet, daß ein freiwillig Versicherter, der zur Deckung von Beitragslücken aus den Jahren 1968 und 1969 Beitragsmarken erst 1970 erwerben und verwenden will, dann nur noch Beiträge nach dem für 1970 festgesetzten erhöhten Beitragssatz von siebzehn Prozent entrichten kann, also eine finanzielle Mehrbelastung auf sich nehmen muß. Wer zum Beispiel für 1968 oder für 1969 eine Marke der Klasse 1600 verwenden will, muß für diese Marke bis zum 31. Dezember 1969 (Beitragssatz sechzehn Prozent) 256 DM aufwenden. Kauft er die Marke dagegen erst 1970 (Beitragssatz siebzehn Prozent), muß er für sie 272 DM bezahlen.



Es ist daher dringend ratsam, „Schulden“ in der Rentenversicherung bis zum Jahresende 1969 zu begleichen. Zu diesem Zweck können für die Jahre 1967 bis 1969 Marken der Beitragsklassen 100 bis 1400 mit Monatsbeiträgen von 16 DM bis 224 DM verwendet werden. Diese vierzehn Beitragsklassen steigen von 100 um jeweils 100 bis 1400; die Monatsbeiträge erhöhen sich entsprechend von 16 DM um jeweils 16 DM bis auf 224 DM.

Für Zeiten ab 1. Januar 1968 können aber auch Marken der Beitragsklasse 1500 im Wert von 240 DM und der Beitragsklasse 1600 im Wert von 256 DM und für Zeiten ab 1. Januar 1969 außerdem Marken der Beitragsklasse 1700 im Wert von 272 DM verwendet werden.



Zur Erhöhung späterer Rentenleistungen können von allen Versicherten zusätzlich Höhrversicherungs-Marken verwendet werden, die durch den Aufdruck „HV“ gekennzeichnet sind. Seit Januar 1969 betragen die Monatsbeiträge für die Höhrversicherung 16 DM, 48 DM, 80 DM, 128 DM, 176 DM, 224 DM und 272 DM. Der freiwillig Weiterversicherte ist ebenso wie der Pflichtversicherte in der Wahl der Beitragsklasse für die Höhrversicherung frei. Er muß aber darauf achten, daß zu jedem Höhrversicherungsbeitrag ein Grundbeitrag (Pflicht- oder freiwilliger Beitrag) vorhanden ist.

Die Fristen für die Nachentrichtung von Höhrversicherungsbeiträgen sind die gleichen wie für die Nachentrichtung von freiwilligen Beiträgen. Es können also noch bis Ende 1969 Nachentrichtungen für die Jahre 1967 und 1968 durch Verwendung von Höhrversicherungs-Marken mit Monatsbeiträgen zwischen 16 DM und 272 DM vorgenommen werden. Dr. F. St.

Das Finanzamt zahlt ab 1. Januar 1969 höhere Prämien für Sparer

Vom 1. Januar 1969 an hat der Gesetzgeber eine ganze Reihe von Änderungen im Bereich des Sparprämien-Gesetzes, des Wohnungsbauprämien-Gesetzes und des Vermögensbildungs-Gesetzes vorgenommen, die für unsere Mitarbeiter von Bedeutung sind.

Bereits in der letzten Ausgabe hat die Werkzeugzeitung auf einen Teil dieser Änderungen hingewiesen. Zur Klarstellung seien die Änderungen in diesem Beitrag systematisch und an Hand von Beispielen erläutert.

Sparprämien-Gesetz

Die Änderungen beziehen sich im wesentlichen auf die Einführung einer Zusatzprämie ab 1. Januar 1969. Die Zusatzprämie beträgt 40 Prozent der eigentlichen Prämie; sie wird nur gewährt, wenn das zu versteuernde Einkommen bei Ledigen nicht mehr als 6 000,— DM, bei Verheirateten nicht mehr als 12 000,— DM jährlich beträgt. Dabei ist zu berücksichtigen, daß das zu versteuernde Einkommen wesentlich niedriger als der Bruttolohn liegt (der Bruttolohn mindert sich zum Beispiel um Werbungskosten, Sonderausgaben, Kinderfreibeträge).

Ein Verheirateter mit einem Kind — die Ehefrau hat keine Einkünfte — bezieht beispielsweise einen Bruttolohn von 16 000,— DM jährlich. Der zu versteuernde Einkommensbetrag beträgt jedoch dabei nur 11 200,— DM. Die Zusatzprämie kann also gewährt werden; sie beträgt 120,— DM (40 Prozent von der Normalprämie in Höhe von 300,— DM). Insgesamt wird mithin eine Prämie von 420,— DM gewährt.

Wohnungsbauprämien-Gesetz

Auch hier ist die wichtigste Änderung die Einführung einer Zusatzprämie. Die Zusatzprämie beträgt hier 30 Prozent der eigentlichen Prämie. (Über Einzelheiten wurde bereits in der letzten Ausgabe der Werkzeugzeitung berichtet.)

Vermögensbildungs-Gesetz

Über die Steuerersparnis bei Inanspruchnahme des sog. 312-DM-Gesetzes wurde schon verschiedentlich berichtet. Ab 1. Juli 1969 wurde der Kreis der begünstigten Aufwendungen erweitert. Begünstigt sind nun-

mehr insbesondere auch Aufwendungen des Arbeitnehmers

- zum Bau, zum Erwerb oder zur Erweiterung eines Wohngebäudes oder einer Eigentumswohnung
- zum Erwerb eines Dauerwohnrechts im Sinne des Wohnungseigentumsgesetzes
- zum Erwerb eines Grundstücks für Zwecke des Wohnungsbaus.

Daneben sind natürlich nach wie vor Aufwendungen nach dem Sparprämien-Gesetz und nach dem Wohnungsbauprämien-Gesetz begünstigt. Die begünstigten Aufwendungen können auch zugunsten des Ehegatten oder der unter 18 Jahre alten Kinder erbracht werden.

Wie bereits in der letzten Ausgabe der Werkzeugzeitung erwähnt, werden die vermögenswirksamen Leistungen von 312 DM bzw. 468 DM nicht auf die Prämien-Höchstbeträge nach dem Wohnungsbauprämien- oder Sparprämien-Gesetz angerechnet, das heißt für die 312 DM bzw.

Anlage nach dem Sparprämien-Gesetz				
	ohne Inanspruchnahme des Vermögensbildungs- Gesetzes		unter Inanspruchnahme des Vermögensbildungs- Gesetzes	
	Höchst- aufwand	Höchst- prämie	Höchst- aufwand	Höchst- prämie
a) Ledige mit Einkommen unter 6000,— DM	600,—	120,— + 48,—* <u>168,—</u>	600,— + 312,— ¹⁾ <u>912,—</u>	120,— + 62,40 <u>182,40</u> + 73,—* <u>255,40</u>
b) Ledige mit Einkommen über 6000,— DM	600,—	120,—	600,— + 312,— ¹⁾ <u>912,—</u>	120,— + 62,40 <u>182,40</u>

Anlage nach dem Wohnungsbauprämien-Gesetz				
	ohne Inanspruchnahme des Vermögensbildungs- Gesetzes		unter Inanspruchnahme des Vermögensbildungs- Gesetzes	
	Höchst- aufwand	Höchst- prämie	Höchst- aufwand	Höchst- prämie
a) Ledige mit Einkommen unter 6000,— DM	1600,—	400,— + 120,—* <u>520,—</u>	1600,— + 312,— ¹⁾ <u>1912,—</u>	400,— + 78,— <u>478,—</u> + 143,40* <u>621,40</u>
b) Ledige mit Einkommen über 6000,— DM	1600,—	400,—	1600,— + 312,— ¹⁾ <u>1912,—</u>	400,— + 78,— <u>478,—</u>

468 DM wird zusätzlich eine Prämie nach den Grundsätzen des Sparprämien- oder Wohnungsbauprämien-Gesetzes gewährt. Das gilt für Aufwendungen, welche nach dem 31. Dezember 1968 geleistet wurden.

Würden bisher Beträge nach dem Sparprämien-Gesetz und außerdem Beträge nach dem Wohnungsbauprämien-Gesetz angelegt, konnte entweder nur eine Sparprämie oder nur eine Wohnungsbauprämie gewährt werden (Kumulationsverbot). Dieses Kumulationsverbot gilt für vermögenswirksame Leistungen ab 1. Januar 1969 nicht mehr. Werden nunmehr vermögenswirksame Leistungen teilweise nach dem Sparprämien-Gesetz und teilweise nach

dem Wohnungsbauprämien-Gesetz angelegt, so können sowohl Sparprämien als auch Wohnungsbauprämien im Rahmen der Höchstbeträge für die jeweiligen Aufwendungen gewährt werden.

Höchstbeträge

Einige Berechnungsbeispiele mögen die verschiedenen Vergünstigungen deutlich machen.

Diese Zusammenstellung erhebt keinen Anspruch darauf, sämtliche Vergünstigungen aufgezählt zu haben. Auch konnten verschiedene Dinge nur grob vereinfacht dargestellt werden. In Zweifelsfragen empfiehlt sich Beratung durch die Kreditinstitute.

	Anlage nach dem Sparprämien-Gesetz				Anlage nach dem Wohnungsbauprämien-Gesetz			
	ohne Inanspruchnahme des Vermögensbildungs-Gesetzes		unter Inanspruchnahme des Vermögensbildungs-Gesetzes		ohne Inanspruchnahme des Vermögensbildungs-Gesetzes		unter Inanspruchnahme des Vermögensbildungs-Gesetzes	
	Höchst-aufwand	Höchst-prämie	Höchst-aufwand	Höchst-prämie	Höchst-aufwand	Höchst-prämie	Höchst-aufwand	Höchst-prämie
a) Verheirateter mit einem Kind, Einkommen unter 12 000,— DM	1364,—	300,— + 120,—*) <u>420,—</u>	1364,— + 312,— ¹⁾ <u>1676,—</u>	300,— + 68,70 <u>368,70</u> + 147,50*) <u>516,20</u>	1482,—	400,— + 120,—*) <u>520,—</u>	1482,— + 312,— ¹⁾ <u>1794,—</u>	400,— + 84,30 <u>484,30</u> + 145,30*) <u>629,60</u>
b) Verheirateter mit einem Kind, Einkommen über 12 000,— DM	1364,—	300,—	1364,— + 312,— ¹⁾ <u>1676,—</u>	300,— + 68,70 <u>368,70</u>	1482,—	400,—	1482,— + 312,— ¹⁾ <u>1794,—</u>	400,— + 84,30 <u>484,30</u>

	Anlage nach dem Sparprämien-Gesetz				Anlage nach dem Wohnungsbauprämien-Gesetz			
	ohne Inanspruchnahme des Vermögensbildungs-Gesetzes		unter Inanspruchnahme des Vermögensbildungs-Gesetzes		ohne Inanspruchnahme des Vermögensbildungs-Gesetzes		unter Inanspruchnahme des Vermögensbildungs-Gesetzes	
	Höchst-aufwand	Höchst-prämie	Höchst-aufwand	Höchst-prämie	Höchst-aufwand	Höchst-prämie	Höchst-aufwand	Höchst-prämie
a) Verheirateter mit einem Kind — Ehefrau ist ebenfalls berufstätig — gemeinsames Einkommen unter 12 000,— DM	1364,—	300,— + 120,—*) <u>420,—</u>	1364,— + 312,— ¹⁾ + 312,— ¹⁾ <u>1988,—</u>	300,— + 68,70 + 68,70 <u>437,40</u> + 175,—*) <u>612,40</u>	1482,—	400,— + 120,—*) <u>520,—</u>	1482,— + 312,— ¹⁾ + 312,— ¹⁾ <u>2106,—</u>	400,— + 84,30 + 84,30 <u>568,60</u> + 170,60*) <u>739,20</u>
b) Verheirateter mit einem Kind — Ehefrau ist ebenfalls berufstätig — gemeinsames Einkommen über 12 000,— DM	1364,—	400,—	1364,— + 312,— ¹⁾ + 312,— ¹⁾ <u>1988,—</u>	300,— + 68,70 + 68,70 <u>437,40</u>	1482,—	400,—	1482,— + 312,— ¹⁾ + 312,— ¹⁾ <u>2106,—</u>	400,— + 84,30 + 84,30 <u>568,60</u>

¹⁾ Für diese Beträge ergibt sich jeweils eine weitere Vergünstigung dadurch, daß diese Leistungen lohnsteuer- und sozialversicherungsfrei sind. — *) Zusatzprämie.



WILHELM SCHMITZ
Meister
Versuchsanstalt
20. Dezember

Im noch sehr ländlichen Obermarxloh wurde Wilhelm Schmitz im Jahre 1905 geboren. Nach der Schulzeit folgte er praktisch den Spuren seines Vaters zur Hütte nach Bruckhausen, der es bei der ATH auf 43 Dienstjahre brachte. Wilhelm Schmitz erlernte im Maschinenbetrieb II das Dreherhandwerk. Dieser Beginn liegt für ihn am 20. Dezember fünfzig Jahre zurück. Über eine kurze Zwischenzeit in der Steinfabrik kam Herr Schmitz 1928 ins SM-Werk II und später zum SM-Werk I. Nach dem Kriege hatte er zunächst wieder einen Arbeitsplatz im SM-Werk II, wo er sehr bald Vorarbeiter wurde. Bei Inbetriebnahme des neuen SM-Werks II gehörte er zu seiner Stammbesellschaft. Im Jahre 1957 wurde er hier Meister. Einige Zeit später trug er bei einem Betriebsunfall körperlichen Schäden davon und gehörte von 1967 bis zum Beginn seines Ruhestandes im März dieses Jahres zur Belegschaft der Versuchsanstalt.



THEODOR HOLLAND
Vorarbeiter
Walzwerk I Hamborn
25. Dezember

Am 25. Dezember reiht sich auch Theodor Holland in die Schar der Goldjubilare ein. Für diesen Hüttenmann wird es ein Jubiläum am ersten Weihnachtstag. Herr Holland wurde im Jahre 1904 in Obermarxloh geboren. Nach der Schulentlassung erhielt er im Walzwerk IV auf Straße 9 einen Arbeitsplatz, den es in dieser Art heute nicht mehr gibt; Theodor Holland war nämlich Ofenführer. Später wurde er dann Rollgangfahrer. Als es in den Nachkriegsjahren in Hamborn nichts zu walzen gab, wurde Herr Holland zur Blockstraße der Hütte Ruhrort/Meiderich und danach zur Niederrheinischen Hütte vermittelt. Im Jahre 1953 kam Theodor Holland zur Fertigstraße I nach Hamborn zurück. Hier wurde er zum Vorarbeiter ernannt. Die Aufgabe legte er bereits im letzten Jahr nieder und ging in den Ruhestand. Gesundheitlich noch in guter Verfassung, weiß dieser Goldjubilare seinem Ruhestandsdasein manchen Reiz abzurufen.

Handlungsvollmacht wurde erteilt an:

Dipl.-Kfm. Herbert Bogler, Organisation
Ernst Cleave, Materialwirtschaft
Dipl.-Kfm. Werner Eckermann, Organisation
Karl Keßler, Personalabteilung für Angestellte
Hermann Mathia, Finanzen
Assessor Michael Müller, Sonderaufgaben Verkauf
Klaus Pannenbäcker, Steuerabteilung
Klaus Ruiken, Materialwirtschaft
Ernannt wurden:
zum Abteilungschef
Dr. Klaus Kupzog, Forschung und Qualitätswesen
Dr. Georg Lepie, Forschung und Qualitätswesen
zum Betriebsleiter
Klaus Böhlke, Hochofenwerk Hamborn/Erhaltungsbetrieb Sinteranlage II

40 JAHRE

DIE ATH BEGLÜCKWUNSCHT IHRE JUBILARE



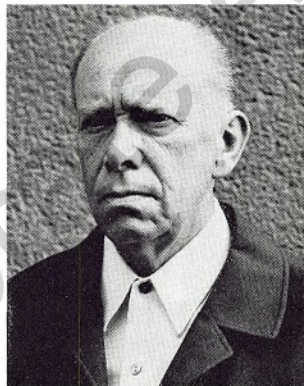
ADAM SCHMIDT
Düsenwärter
Kokerei August Thyssen
22. Oktober



RUDOLF MACHEIN
Vorarbeiter
Wärmestelle/Bruckhausen
18. November



ERICH BOECKERS
Betriebsdirektor
Stahlwerke/Ruhrort
1. Dezember



THEODOR PANNES
Pförtner
Werkschutz/Ruhrort
9. Dezember



MATTHIAS SCHRAA
Sägemann
Fertigstraße I/Bruckhausen
13. Dezember



BERNHARD MOSALIK
Kranführer
Maschinenbetrieb/Martinwerk I
Ruhrort — 20. Dezember

50 JAHRE IM DIENST

Franz Saitz, Walzmeister,
Fertigstraße I/Bruckhausen,
18. November

25 JAHRE IM DIENST

**Werke Hamborn, Bruckhausen
und Beckerwerth**

Willi Vohl, Abteilungsvorsteher,
Investitionsplanung, 1. Oktober

Bernhard Holweg, Schlosser,
Erhaltungsbetriebe Beckerwerth,
15. Dezember

Paul Keller, Probenehmer, Labor,
20. Dezember

Kurt Werner, Säureaufbereiter,
Kaltbandwerk II, 23. Dezember

Peter Paul Mundry, Cowperwärter,
Hochofen, 24. Dezember

Werner Hans, Vorarbeiter,
Ingenieurabteilung,
26. Dezember

Werk Ruhrort

August Noseleit, Waschraumwärter,
Waschraumbetreuung,
16. Dezember

91 JAHRE ALT

Karl Schwierske, Duisburg-Laar,
Friedrich-Ebert-Straße 104,
6. Dezember

90 JAHRE ALT

Johann Ziolkowski, Duisburg-Meiderich,
Giesenhof 10,
15. November

Stephan Przybyla, Walsum,
Dr.-Wilhelm-Roelen-Straße 156,
17. Dezember

Josef Führ, Duisburg-Meiderich,
Schnüranstraße 11, 30. Dezember

85 JAHRE ALT

Friedrich Danielowski, Voerde,
Taubenstraße 10, 3. Dezember

80 JAHRE ALT

Dietrich Ohletz, Duisburg-Hamborn,
Wittenberger Str. 71,
8. November

Albert Heiermann, Duisburg,
Ludgerplatz 15, 13. November

Wilhelm Reek, Duisburg-Beeck,
Goekingstr. 5, 21. November

Hermann Sennert, Duisburg-Hamborn,
Kurt-Spindler-Str. 73,
22. November

Emil Herrmann, Rossbach/Wied,
Breitscheider Str., 24. November

August Grzegorzik, Duisburg-Hamborn,
Franzstr. 23, 29. November

Erich Giesmann, Walsum, In der
Dell, 3. Dezember

Leonhard Reszka, Duisburg-Hamborn,
Wolfstraße 1, 17. Dezember

Karl Burek, Duisburg-Hamborn,
Wiesenstraße 66, 28. Dezember

Julius Tannhäuser, Duisburg-Hamborn,
Kampstraße 50, 29. Dezember

DIAMANTENE HOCHZEIT

Eheleute Josef Kowald, Duisburg-Hamborn,
Kronstraße 9a, 29. Dezember

GOLDENE HOCHZEIT

Eheleute Georg Leinberger, Duisburg-Hamborn,
Pläzter Str. 3, 13. November

Eheleute Valentin Muth, Duisburg-Hamborn,
Lehrerstraße 163, 14. November

Eheleute Adolf Axning, Duisburg-Hamborn,
Weseler Str. 171, 15. November

Eheleute Matthias Willems, Duisburg-Beeck,
Karolinger Str. 32, 18. November

Eheleute Heinrich Schmidt, Duisburg-Meiderich,
Vohwinkelstraße 49, 20. November

Eheleute Richard Röske, Duisburg-Hamborn,
Bayreuther Str. 23, 25. November

Eheleute Fritz Albrecht, Duisburg-Hamborn,
Grillostr. 46, 27. November

Eheleute Heinrich Baumbach, Duisburg-Hamborn,
Theresenstraße 7, 29. November

Eheleute Otto Welke, Walsum,
Johanniterweg 18, 9. Dezember

Eheleute Max Brozio, Duisburg-Hamborn,
Schulstraße 75, 13. Dezember

Eheleute Johann Steenvoort, Duisburg-Hamborn,
Kaiser-Wilhelm-Straße 200, 20. Dezember

Eheleute Johann Stoots, Duisburg-Beeck,
Heisterhof 3, 23. Dezember

Eheleute Gustav Ginhold, Duisburg-Hamborn,
Holtener Straße 323, 24. Dezember

Stolze DRK-Bilanz

Am 25. Februar 1909 gründeten 49 Männer im Hamborner Ratskeller eine Sanitätskolonne, die sich dem Deutschen Roten Kreuz anschloß. Ende September konnte die Männerbereitschaft 3 des DRK, die diese Tradition weiterführt, ihr sechzigjähriges Bestehen festlich begehen.

Bereitschaftsführer Paul Glosemeier, der wie die überwiegende Zahl ihrer Mitglieder zu den Mitarbeitern der ATH zählt, zog bei

der Feierstunde im Hotel Kleinenatrop die stolze Bilanz für die mehr als ein halbes Jahrhundert im Dienst des Nächsten tätige Sanitätsbereitschaft. Dabei sprach er den Wunsch aus, daß auch in Zukunft möglichst viele Männer diesem Beispiel folgen und sich in den Dienst des Deutschen Roten Kreuzes stellen möchten.

Schatzmeister Lebeaux schilderte den zahlreich erschienenen Gästen und Freunden die Entstehung des Roten Kreuzes in Hamborn und insbesondere der Vorgängerin der

heutigen Männerbereitschaft 3. Dabei betonte er, daß von Anfang an die Stadtverwaltung, die Industrie und die Bevölkerung tatkräftig mitgeholfen hätten, für eine gute Ausrüstung der Sanitätsgruppe zu sorgen, die schon bald nach der Gründung zu den bestausgerüsteten am Niederrhein gehörte.

Die Arbeit der Rotkreuz-Männer habe durch die beiden Weltkriege und ihre Folgen sehr gelitten. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Hamborner DRK-Heim ein Opfer der Bomben, so daß die Männer-

bereitschaft wieder von vorne anfangen mußte. Dabei habe sie sich vor allem der großen Unterstützung der ATH erfreuen können, die ihr zu einem neuen Heim auf dem Zinkhüttenplatz verhalf, das 1963 dort bezogen werden konnte. Die Arbeit der Männerbereitschaft erstreckt sich heute nicht nur auf die ureigenen Aufgaben einer Sanitätskolonne. Sie ist auch stark eingespannt in der Ausbildung von Frauen und Männern in Erster Hilfe. 1968 wurden ihre Kurse von 170 Teilnehmern besucht.

Wer hat noch Einzel-Exemplare?

Die Redaktion der Werkzeugzeitung sucht für ihr Archiv noch Einzel-exemplare folgender Hefte:
Jahrgang 1968 die Hefte 3, 6/7, 8 und 12;
Jahrgang 1964 Heft 9;
Jahrgang 1963 die Hefte 1 und 12;
sowie
Einzelhefte der Jahrgänge 1955, 1960, 1961 und 1962.

Belegschaftsmitglieder, die solche Hefte nicht mehr benötigen, werden gebeten, sie der Redaktion der Werkzeugzeitung möglichst über die Hauspost — durch die Bundespost: Redaktion der Werkzeugzeitung UNSERE ATH, 41 Duisburg-Hamborn, Postfach 67 — zu übersenden. Die Redaktion dankt hierfür allen bereits im voraus.



An der Oberholtener Straße, hart am Rande eines großen ATH-Wohnbezirkes in Obermarxloh, entsteht eine neue katholische Kirche. Das Bauprojekt umfaßt zur Zeit Kirche, Pfarr- und Jugendzentrum sowie Küsterei. Beim weiteren Ausbau sind ein Pfarrhaus und ein Kindergarten vorgesehen. Die Grundsteinlegung für die neue Kirche St. Hildegard erfolgte am Sonntag, 14. September. Die eigentliche Form des achteckig angelegten Gotteshauses war an diesem Sonntag schon deutlich zu erkennen, als sich um

zehn Uhr eine stattliche Gemeinde in dem noch offenen Innenraum des Kirchenneubaus zu einem festlichen Gottesdienst versammelte. Das Wetter zeigte sich zu diesem freudigen Ereignis von seiner strahlendsten Seite. Die Grundsteinlegung erfolgte durch Dechant und Ehren-domherr Bernhard Schürmann. Damit nahm der Initiator dieses Kirchenneubaus eine seiner letzten Amtshandlungen vor der Pensionierung vor. Zu den zahlreichen Ehrengästen gehörte als Vertreter der ATH Direktor Dr. Isselhorst.

Unsere Toten



WIR BEWAHREN IHNEN
EIN EHRENDES ANDENKEN

Werke Bruckhausen/Beeckerwerth/Hochofenwerk Hamborn

	geb.	gest.
BAUM, Anton	1907	21. Aug.
SCHÜRMANN, Bernhard	1924	23. Aug.
TIEMANN, Adolf	1890	24. Aug.
BRINKEN, Karl	1899	2. Sept.
MEHRING, Josef	1892	3. Sept.
JARENTOWSKI, Leo	1896	4. Sept.
DRECKMANN, Theodor	1889	5. Sept.
GRZONKA, Ewald	1930	5. Sept.
BORN, Ludwig	1893	7. Sept.
KULIUS, Wilhelm	1900	8. Sept.
OETZTÜRK, Mehmet	1935	9. Sept.
WOLL, Alfons	1905	11. Sept.
KUPPERSCHMIDT, Manfred	1934	12. Sept.
BARTHEL, Friedrich	1898	16. Sept.
WORATH, Emil	1890	18. Sept.
SCHWANKE, Ewald	1912	27. Sept.
BARANIOK, Franz	1900	29. Sept.
MÜLLER, Gerhard	1905	1. Okt.
FUCHS, Ludwig	1923	1. Okt.
CIEZIELSKI, Herbert	1936	5. Okt.
HUTH, Karl	1906	9. Okt.
WILLEMS, Wilhelm	1898	11. Okt.
KRÖGER, Josef	1903	11. Okt.

Werk Ruhrort

SCHNEIDER, Josef	Pensionär (Schrägaufzugführer, MB Hochofen)	1900	15. Aug.
MEYER, Herbert	Pensionär (Verbindungsmann, Blockstraße IV)	1907	20. Aug.
SCHUMACHER, Gerhard	1. Betriebselektriker, Elektrobetr. Hochofen	1916	21. Aug.
WIEGAND, August	Pensionär (Maurer, Siemens-Martin-Werk)	1904	22. Aug.
NASS, Kurt	Pensionär (Betriebsschlosser, Sammelstelle)	1905	24. Aug.
DONAN, Jakob	Pensionär (Blockfahrer, Walzwerk)	1886	25. Aug.
KAHMANN, Heinrich	Schlosser, Energiewirtschaft und Datentechnik	1939	25. Aug.
SLABY, Franz	Meister, Strangguß-Anlage, Blasstahlwerk	1915	29. Aug.
HORN, Matthias	Pensionär (Kranführer, Maschinenbetrieb)	1882	30. Aug.
SCHLAFFE, Kurt	Pensionär (Motorenwärter und Schlosser, Elektrobetr.)	1909	30. Aug.
KÖNIG, Heinrich	Pensionär (Laborant, Labor)	1890	30. Aug.
BERGS, Hermann	Pensionär (Kranführer, Maschinenbetrieb Fertigstraße)	1892	31. Aug.
WARTER, Leopold	Pensionär (Hochofen-Fahrer, Schiebebühne)	1876	31. Aug.
HÖHNERBACH, Wilhelm	Pensionär (Brückenkranführer, Maschinenbetr. Hochofen)	1888	3. Sept.
HOPPE, Karl	Pensionär (Waschraumwärter, Hochofen)	1888	4. Sept.
STRAUBER, Friedrich	Pensionär (Schlosser, Mech. Hauptwerkstatt)	1885	8. Sept.
RYBACKI, Josef	Pensionär (Schmalspur-Lokführer, Maschinenbetrieb)	1899	10. Sept.
SIEGNER, Fritz	Schleifer, Halbzeug-Zurichtung	1914	10. Sept.
WILLEMS, Ludwig	Pensionär (Maurer, Bauabteilung)	1893	12. Sept.
EWIAK, Heinrich	Pensionär (Betriebselektriker, Elektrobetrieb)	1897	16. Sept.
KOLB, Heinrich	Pensionär (Revisor, Straße 5)	1895	18. Sept.
SCHMITT, Anton	Pensionär (Laborant, Laboratorium)	1897	20. Sept.
SCHMITZ, Heinrich	Pensionär (Waggonkipper/Kranführer, Elektrobetrieb)	1890	20. Sept.
SPITTMANN, Peter	Pensionär (Schlosser, Maschinenbetrieb Hochofen)	1893	22. Sept.
HÖHNEN, Peter	Maschinist, Maschinenbetrieb Walzwerke	1927	22. Sept.
SIMON, Heinrich	Pensionär (Kantwagenführer, Halbzeugstraße I)	1909	23. Sept.
SCHUMACHER, Kurt	Zuschläger, Walzendreherei	1935	30. Sept.
VINANDY, Josef	Pensionär (Walzenbauer, Walzwerk)	1893	1. Okt.
ILLIAN, Heinrich	Kolonnen-Führer-Schlosser, Zentr. Werkstätten	1910	2. Okt.
LUDWIG, Otto	Pensionär (Wächter, Werkschutz)	1897	6. Okt.
RÖHL, Wilhelm	Pensionär (3. Schmelzer, Sammelstelle)	1902	9. Okt.

Werk Hüttenbetrieb

KUBIAK, Michael	Pensionär (Sintereiarbeiter, Sinterei)	1890	3. Mai
MOELLEKEN, Heinrich	Pensionär (1. Schlosser, Hochofenwerk)	1900	30. Aug.

Thyssen Industrie

DEGUTSCH, Karl	Pensionär (Scherenmann, Thyssen Industrie)	1898	9. Sept.
----------------	--	------	----------

Um Mark und Pfennig

Kleines Lohnsteuer-ABC für Autofahrer

AUSLANDSFAHRT

... dient meistens der Erbauung, nicht aber, wenn Ihr Auto gestohlen wird. Zum Verlust des gestohlenen Wagens kommt oft noch die Pflicht, den im Lande verbleibenden Wagen zu verzollen. Das gilt auch dann, wenn Sie einen Total-schaden erlitten haben und den Schrotthaufen dem ausländischen Schrotthändler überlassen. Eingangsabgaben (Zölle usw.) zum Beispiel in Italien oder Dänemark 20 bis 25 Prozent. Beratung und Schutz durch Automobilclubs vor Antritt der Reise empfehlenswert.

AUTO-PAUSCHALE

Seit dem 1. Januar 1967 werden Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bei Benutzung eines Kraftwagens nur mit 0,36 DM je Kilometer innerhalb einer Begrenzung von 40 Kilometer als Werbungskosten anerkannt.

Das Bundesverfassungsgericht hat diese Regelung inzwischen als nach der Verfassung korrekt bestätigt.

CLUB

Beiträge zu Automobilclubs sind ebenso wie Beiträge zu Rechtsschutz-Versicherungen nichtabzugsfähige Kosten (weder Werbungskosten noch Sonderausgaben).

DIENSTREISE

Vom Arbeitgeber gewährte Pauschalvergütung in Höhe von 0,25 DM je Kilometer tragen nach der Rechtsprechung die Vermutung in sich, daß die Kosten der Dienstreise insoweit voll abgegolten sind. Diese Vermutung ist widerlegbar durch den Einzelnachweis aller (laufenden und festen) Kosten. Dieser Nachweis kann aber nur durch Angabe der insgesamt gefahrenen Kilometer und der dienstlich zurückgelegten Wegstrecken und durch Vorlage von Belegen über die entstandenen Pkw-Kosten geführt werden. Die Aufwendungen können nicht durch die km-Sätze der ADAC-Tabellen nachgewiesen werden. Ein Einzelnachweis ist nicht erforderlich, wenn keine höheren Kosten als

0,25 DM/km geltend gemacht werden. Solche Mehraufwendungen sind Werbungskosten.

ENTFERNUNGEN

Nur bis zu einer Entfernung von 40 Kilometer werden Kosten für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte anerkannt. Es gilt die kürzeste benutzbare Straßenverbindung. Führt der Ehemann seine Frau von der Wohnung zur Arbeitsstätte, um dann selbst diese Strecke wieder zurück zu seiner Arbeitsstätte zu fahren, so kann jeder Ehegatte nur für diejenige Entfernung den Pauschbetrag in Anspruch nehmen, die sich aus der Lage der Wohnung und der eigenen Arbeitsstätte ergibt (also nicht für die zweimal durchfahrene Entfernung).

FÜHRERSCHEIN

Kosten zur Erlangung des Führerscheins sind in der Regel nichtabzugsfähige Lebenshaltungskosten. Sie sind Werbungskosten, wenn der Erwerb des Führerscheins für die Berufsausübung erforderlich oder für das berufliche Fortkommen erwünscht ist.

GEBUHREN

Wegen Verkehrsübertretungen gezahlte Gebühren gehören zu den nichtabzugsfähigen Lebenshaltungs-

kosten. Soweit diese vom Arbeitgeber ersetzt werden, stellt dieser Ersatz steuerpflichtigen Arbeitslohn dar.

HAFTPFLICHT

Die Prämien für Auto-Haftpflichtversicherung können im Rahmen der Sonderausgaben abgesetzt werden, wenn das Auto nur privat benutzt wird. Sobald Werbungskosten für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte geltend gemacht werden, kann nur die Hälfte dieser Prämien als Sonderausgaben abgesetzt werden. Prämien-Rückvergütungen sind im Jahr der Erstattung auf die gezahlten Prämien anzurechnen. Nur in Höhe dieses Betrages werden Sonderausgaben anerkannt. Wegen dieser Anrechnung ist ein Verfahren vor dem Bundesfinanzhof anhängig.

INSASSEN-UNFALL-VERSICHERUNG

Die Prämien für eine Insassen-Unfallversicherung sind im Rahmen der Sonderausgaben abzugsfähig.

KASKOVERSICHERUNG

Die Kosten dieser Versicherung gehören zu den nichtabzugsfähigen Aufwendungen (weder Werbungskosten noch Sonderausgaben). (Schluß folgt)

Unfallverhütung

Trage Deine Schutzbrille

Achte auf den Anderen

Vorsicht ist keine Feigheit

Acht geben - länger leben

Unfallverhütung

Belehre den Neuling

Halte die Wege frei

VERBODEN
FÜR FUßGÄNGER
UND FAHRZEUGE
DIE DIESE
STRAßE NUTZEN

Mit Unfälle vermeiden

