



unsere ATH

17. Jahrgang • Dezember 1971 • Werkzeitschrift der August Thyssen-Hütte AG • Duisburg-Hamborn 12



THYSSSEN



MOSAİK

ZUM EHRENMITGLIED ernannte der Verein Deutscher Eisenhüttenleute am 4. November den Vorstandsvorsitzenden der ATH, Dr. Sohl. Die Mitgliederversammlung berief ferner das stellvertretende ATH-Vorstandsmitglied Dr.-Ing. Karl-August Zimmermann und den ATH-Generalbevollmächtigten Heinz Höfges in den Vorstand des Vereins. Zum Ehrenmitglied des Erzausschusses wählte der VDEh den Vorstandsvorsitzenden der Gewerkschaft Exploration und der Rohstoffhandel GmbH Düsseldorf, Bergassessor a. D. Dr. Karl Kaup. (Siehe hierzu den Bericht auf Seite 4 des Heftes.)

ZUR ERPROBUNG des Magnetzug-Projektes, das von der ATH-Beteiligungsgesellschaft Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH München-Ottobrunn seit längerem vorbereitet wird und in diesem Jahr der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, will die Bundesregierung nach einer Mitteilung von Bundesbahnpräsident Professor Oeftering eine sechzig Kilometer lange Versuchsstrecke bei Donauried bereitstellen. Bisher wurde der Prototyp eines auf Magnetkissen gleitenden Zuges auf einer 600 Meter langen Versuchsstrecke in Ottobrunn bei München getestet. Die Bundesbahn plant für solche Züge als erste Strecke eine Verbindung von München über Stuttgart, Frankfurt, Köln, Dortmund und Hannover nach Hamburg, die, wie Professor Oeftering sagte, im kommenden Jahrzehnt — sofern das Bundesverkehrsministerium zustimmt — erbaut und mit einer Geschwindigkeit von 500 Stundenkilometern befahren werden soll. — Siehe auch den Artikel von Ministerialdirektor Hans Kalb „Der spurgebundene Verkehr der Zukunft zielt auf höhere Geschwindigkeiten“, den wir auf den Seiten 32 bis 36 veröffentlichen.

Weitere Kurzarbeit in Verwaltung und Betrieben

Auf Grund der unverändert schlechten Auftragslage sind bei der ATH zusätzlich zu den bereits im letzten Heft der Werkzeugzeitung mitgeteilten Maßnahmen weitere Produktions-Einschränkungen notwendig geworden.

Nach eingehender Beratung mit dem zuständigen Betriebsrat wurde im Werk Ruhrort, wie es in einer Pressemitteilung vom 5. November heißt, für das Blasstahlwerk, die Block- und Halbzeugstraße 1, die Walzendrehereien, die Halbzeug-Zurichtungen sowie einige schichtverbundene Neben- und Hilfsbetriebe Kurzarbeit angekündigt. In den betroffenen Betrieben ist für die Lohnempfänger ab 22. November und für die Angestellten ab 6. Dezember 1971 die wöchentliche Arbeitszeit je nach Produktionsfluß auf 32 bzw. 35 Stunden zurückgeführt worden. Von diesen Maßnahmen werden

rund 2150 Mitarbeiter betroffen. Die weitere Auftrags- und Beschäftigungsentwicklung führte zu der Notwendigkeit, auch in Betriebsabteilungen der ATH, die im Verbund mit den Produktionsbetrieben arbeiten, sowie in den Abteilungen der kaufmännischen Verwaltung, deren Arbeitsvolumen von der Beschäftigungslage abhängt, Kurzarbeit vorzusehen. Nach eingehender Beratung mit den zuständigen Betriebsräten wurde am 2. Dezember vorsorglich für 2115 Angestellte und 469 Arbeiter Kurzarbeit ab 3. Januar 1972 angekündigt. Die Arbeitszeit wird in der Regel von 40 auf 32 Wochenstunden zurückgeführt. Die Dauer dieser Maßnahme ist zur Zeit noch nicht abzusehen.

Damit wird sich die Zahl der in Kurzarbeit stehenden ATH-Mitarbeiter voraussichtlich auf 7500 Belegschaftsmitglieder erhöhen.

DIE BEIDEN WERKSHÄFEN Schwelgern und Walsum-Süd der Thyssen-Gruppe erzielten im Geschäftsjahr 1970/71 (1. 10. 1970 bis 30. 9. 1971) mit einem Gesamtumschlag von 16,4 Millionen Tonnen eine um 7,6 Prozent rückläufige Leistung, während von der Werksbahn mit 103 Millionen Tonnen sechs Prozent weniger als im Vorjahr befördert wurden. Im gleichen Geschäftsjahr fiel die Roh-eisen-Erzeugung bei der ATH und bei Thyssen-Niederrhein Oberhausen (ehemals HOAG) um 6,7 Prozent. Trotzdem erzielten die Werksbahn im März 1971 mit 9 872 300 Tonnen und die Häfen

mit 1 411 000 Tonnen im Juli 1971 ihre bisher höchsten Monatsleistungen. Fast neunzig Prozent der Bahntransporte entfallen auf die Hüttenwerke. Der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen verfügte zum Jahreschluß über 170 Lokomotiven und über einen Bestand von 7030 Wagen, deren durchschnittliche Tragfähigkeit von 46,2 und 48,1 Tonnen je Wagen stieg. Über 7300 Schiffe liefen 1970/71 die Werkschiffe an. Fast siebzig Prozent des Umschlages entfielen auf Erze und sonstige Rohstoffe. 56 Prozent der eingegangenen Erzmengen wurden in Schmelzhütten angeliefert.

SEIN 75. LEBENSJAHR vollendete am 2. Dezember Dr. Dr.-Ing. E. h. Wilhelm Steinberg. Aus der sozialpolitischen Arbeit kommend trat er kurz nach dem Ersten Weltkrieg in die Geschäftsführung der Nordwestlichen Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller ein und blieb dann sein ganzes Leben lang der Stahlindustrie verbunden. Dr. Steinberg stammt aus der alten Schule der großen Unternehmer-Persönlichkeiten des Reviers, mit denen er lange zusammenarbeitete, ins-

besondere auch mit Ernst Poensgen und Fritz Thyssen. 1942 berief Albert Vögler ihn in den Vorstand der Vereinigte Stahlwerke AG. Nach Kriegsende und nach der Liquidation der VSt widmete Dr. Steinberg seine Kraft, vor allem als Vorstands- und Aufsichtsratsvorsitzender der mit der Stahlindustrie verbundenen Wohnungsbaugesellschaften, vornehmlich diesen sozialen Fragen. Er ist Ehrendoktor der TH Aachen und wurde mit dem Großen Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet.

DIE JAHRESGABE:

Japan —

Beharrung und Wagnis

Im vergangenen Jahr lag unter dem Weihnachtsbaum erstmals als Jahresgabe bei Mitarbeitern und Freunden der Thyssen-Gruppe der Band „Afrika — Die dunkle Trommel“. In diesem Jahr lautet der Titel „Japan — Beharrung und Wagnis“. Nicht der Besuch des japanischen Kaisers in Deutschland war Anlaß, sich diesmal mit Japan und Ostasien zu beschäftigen, sondern vor allem die bedeutende Stellung, die das „Land der aufgehenden Sonne“ in der Welt der Industrie und Politik errungen hat. Giselher Wirsing, Japan-Kenner von hohen Graden, ist Herausgeber des Bandes, für den er zahlreiche japanische und deutsche Autoren verpflichten konnte. Sicherlich wird auch dieses Buch über Japan eine willkommene Gabe sein über ein Land, über das Werkzeugzeitungs-Redakteur Günter Meyer — nach seinem Bericht in Heft 10/11 über die Reise einer Betriebsräte-Delegation nach Tokio — in diesem Heft Erinnerungen und Eindrücke veröffentlicht.

ABGESCHLOSSEN hat die ATH mit dem venezolanischen Stahlunternehmen SIDOR (Siderurgica del Orinoco, C.A., Caracas/Venezuela) einen Beratungs- und Inbetriebsetzungsvertrag für ein neu zu errichtendes Warm- und Kaltbandwalzwerk in Venezuela. Sie wird die Gesellschaft, die ein Hüttenwerk mit einer Rohstahl-Erzeugung von 800 000 t/Jahr betreibt und bisher vorwiegend Rohre und Profile produziert, bei der Inbetriebsetzung der neuen Anlagen unterstützen und sie in allen mit der Produktionsaufnahme zusammenhängenden Fragen beraten. Die ATH stellt SIDOR ihr Know-how zur Verfügung. Es ist außerdem vorgesehen, daß über hundert venezolanische Experten in Betrieben der ATH ausgebildet und etwa siebzig Belegschaftsmitglieder für rd. sechs Monate nach Venezuela entsandt werden, um SIDOR bei der ab 1973 zu erwartenden Inbetriebnahme der Anlagen zu unterstützen. Eine ähnliche Aufgabe war von der ATH beim Anlaufen des neuen rumänischen Kaltwalzwerkes Galatz übernommen und in den letzten 12 Monaten mit Erfolg abgewickelt worden.

DAS INHALTSVERZEICHNIS

des Jahrgangs 1971 der Werkzeugzeitung liegt dieser Ausgabe bei

Herausgeber:

AUGUST THYSEN-HÜTTE AKTIENGESellschaft

4100 Duisburg-Hamborn, Postfach 67

Leiter der Redaktion: Carl Bertram Hommen

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

Zentralredaktion: 4100 Duisburg-Hamborn, Verwaltungsgebäude an der Franz-Lenze-Straße, Fernruf 5 55 21, Hausanschluß 54 52 und 27 66 — Redaktion Werk Ruhrort (Verwaltung II, Zimmer 6): Fernruf 45 41, Hausanschluß 62 34 und 63 83. — Satz und Druck: Mülheimer Druckereigesellschaft mbH, 4330 Mülheim (Ruhr), Eppinghofer Straße 50/52

Bilder: Gecks, Lang, Metzger, Meyer, Scheibel, Steinmetz, Strangfeld, Warne, VDEh (Buschhüter), Bildstellen: Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, NFK Staal Alblasser-dam, Röchling AG — Farbaufnahmen: Lang, Meyer, Steinmetz

Der Nachdruck von Nachrichten und Artikeln der Werkzeugzeitung ist, soweit die Redaktion über sie verfügen kann, gerne gestattet; um Quellenangabe wird gebeten

DAS TITELBILD vom Flughafen Düsseldorf stammt von K.-Ulrich Steinmetz, das BILD DER LETZTEN SEITE aus dem Werksbereich Beeckerwerth von Karl Lang

Aus dem Inhalt:

	Seite
Der Vorstand und die Betriebsräte zu Weihnachten und zum neuen Jahr	3
Eisenhüttenfest von dunklen Wolken überschattet	4
Dr. Köhler: Deutscher Stahl im internationalen Wettbewerb	5
Belegschaftsversammlung im Werk Ruhrort	6
Drängende Stahl-Probleme: Energiequellen und Umweltschutz	7
Zwanzig Jahre unfallfrei	9
Arbeitssicherheit unter internationalem Aspekt	9
Zunehmend Sanierungsmaßnahmen im Wohnungsbau	10
Gute Einkäufer können Millionen sparen	11
NKF Staal Alblasserdam produziert Stahl, Draht und Stahlband	12
Wenn Rentner arbeiten ...	14
Immer mehr Schubleichter in der Binnenschifffahrt	15
Thyssen-Gruppe auf Ost-Messen	15
Goldplakette für Werk Beeckerwerth	16
Keiko lächelt — Erinnerungen an Japan	19
Dinslaken baut Tages-Erholungsstätte	24
Ruhrorter Jugendliche in Festerberge	25
Thyssen-Rangiereinrichtungen	26
100 Jahre MGW „Frohsinn“ Ruhrort	29
Belohnungen für Genieblitze	31
Über 1000 Schwerbeschädigte bei der ATH	31
Ministerialdirektor Hans Kalb: Der spurgebundene Verkehr der Zukunft	32
Thyssen-Film-Matinee in Dortmund	36



Der Eisenhüttenstag 1971, zu dem Anfang November über 4500 Eisenhüttenleute — darunter 250 Teilnehmer aus 25 ausländischen Staaten — nach Düsseldorf gekommen waren, wurde von den dunklen Wolken überschattet, die seit über einem Jahr auf der Stahlindustrie lasten. „Der Eisenhüttenstag 1971“, so sagte der Vorsitzende des VDEh, Hüttdirektor Dr. Harders (Hoesch AG, Dortmund), in seinem Schlußwort, „ist überschattet von der Erkenntnis, daß die Wettbewerbsfähigkeit unserer gesamten Industrie in Frage gestellt ist, da unser wirtschaftspolitischer Rahmen nicht mehr stimmt.“

Wichtigstes Thema: Rohstoffversorgung

Eisenhüttenstag 1971 von dunklen Wolken überschattet

Die Ausführungen von Dr. Harders waren kennzeichnend für den Ernst, mit dem auf dem Eisenhüttenstag nicht nur fachliche, sondern auch wirtschaftspolitische Probleme beraten und gesehen wurden.

„Welche Zahlen ich auch immer nenne“, sagte Dr. Harders in seinem Schlußwort, „die um mehr als zehn Prozent gedrosselte Produktion, die von zwanzig auf sechs Wochen dahinschmelzenden Auftragsbestände, die um ein Fünftel abgeschwächte Nachfrage aus dem Inland und Importanteile von durchschnittlich 32 Prozent, ja von teilweise achtzig Prozent — alles dies zeigt noch nicht die ganze Wirklichkeit. Auch die Zahl der Kurzarbeiter — Anfang November auf 23 000 angestiegen — signalisiert nur die Spitze eines Eisberges.“

Der Grund, und darauf muß mit aller Deutlichkeit hingewiesen werden, ist darin zu suchen, daß unser wirtschaftspolitischer Rahmen nicht mehr stimmt. Kosteninflation sowie Währungs- und Wirtschaftspolitik haben unserer Industrie die gesunde Basis entzogen. Dies ist nicht neu, es bleibt aber bestürzend. Innerhalb von zwei Jahren sind gestiegen:

- die Kokspreise um sieben Prozent,
- die Arbeitskosten um fünfzig Prozent,

- die Investitionsgüter um zwanzig Prozent,
- die Erzpreise um fünfzehn Prozent.

Das Drehen an der Wechselkurs-Schraube winkt geradezu Importe herein. Erhöhungen von Kontingenten und Gewährung steuerlicher Vorteile für Stahl aus dem Ostblock passen in die gleiche Landschaft. Demgegenüber werden unserem eigenen Export und dem Export unserer Abnehmer-Industrien immer neue Hürden aufgebaut. Wir Stahlleute neigen nicht zum

Dramatisieren. Wir werden in guten Zeiten nicht übermütig und in schlechten nicht kopflös. Wir wissen um unsere Verantwortung und unsere Verpflichtung, auch um unsere soziale Verpflichtung. Und inzwischen wird wohl niemand mehr in diesem Lande im Ernst glauben oder andere glauben machen wollen, Maßnahmen wie Kurzarbeit und unvermeidliche Entlassungen träfe einer der Beteiligten leichten Herzens.

Wenn wir heute versäumen, allen denen einen Hinweis auf die ex-

trem schlechten Bedingungen für eine stabile Stahlindustrie zu geben, die es angeht — und das schließlich sind wir alle —, so werden die, die unterrichtet sein müssen, morgen klagen, zu spät informiert worden zu sein.

Mit rückläufigen konjunkturellen Entwicklungen sind wir inzwischen gewohnt, fertig zu werden. Hier geht es aber nicht um die Konjunktur, sondern um die Struktur unserer Industrie, weil administrative Maßnahmen der Wirtschafts- und Energiepolitik unseren Handlungsspielraum einengen...

Was wir selbst tun können, geschieht. Aber Selbsthilfe kostet auch Opfer. Alle stimmen zu, wenn von Rationalisierung gesprochen wird. Müssen dann aber einmal veraltete Anlagen, ältere Betriebs- teile oder gar ganze Betriebe zugemacht werden, dann wischen manche am liebsten Rotstift und Realität beiseite.

Aber die Stahl-Industrie mit ihren über 350 000 Arbeitsplätzen, mit ihrer Bedeutung für Abnehmer und Zulieferindustrien, mit ihrer Rolle für Länder und Gemeinden — speziell für die Länder Nordrhein-Westfalen, Saarland und Bremen — und für den Bund kann auf die Dauer nur Bestand haben, wenn Erträge erwirtschaftet werden.

Wenn es in dieser Beziehung heute bei uns schlecht aussieht, wenn die Zahlen rot sind, dann liegt das nicht an den Unternehmen und auch nicht an den Belegschaften. Ein Zug, dem falsche Signale gegeben werden, kann auch vom besten Zugpersonal nicht mehr vor einem Unglück bewahrt bleiben.“

Dr. Harders appellierte an die Bundesregierung, sich der strukturellen Wirkungen ihrer Wirtschafts- und Währungspolitik bewußt zu werden, sie durch geeignete Maßnahmen auszugleichen und durch eine schnelle Einigung in der europäischen und internationalen Wäh-

Zum Ehrenmitglied ernannt

Die Mitgliederversammlung des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute ernannte Dr. Sohl auf dem Eisenhüttenstag 1971 zum Ehrenmitglied. Die von dem Vorsitzenden des Vereins, Dr. Harders, und Hauptgeschäftsführer Dipl.-Ing. Kegel unterschriebene Urkunde hat folgenden Wortlaut:

„Die heutige Mitgliederversammlung des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute ernannt auf Vorschlag des Vorstandes durch einmütigen Beschluß Herrn Bergassessor a. D. Dr.-Ing. E. h. Hans-Günther Sohl zum Ehrenmitglied. Diese Ehrung gilt in Dankbarkeit dem Manne, der durch sein unermüdliches, verdienstvolles Wirken entscheidend dazu beigetragen hat, die jetzige Struktur der deutschen Eisen- und Stahlindustrie in zäher Wiederaufbauarbeit und Weiterentwicklung zu prägen und diesem Wirtschaftszweig seine heutige Bedeutung und Geltung in der Welt zu geben. Sie gilt zugleich dem erfolgreichen Unternehmer, der sich an der Spitze des größten privatwirtschaftlichen europäischen Stahlkonzerns durch hervorragende Leistungen auszeichnete und den Aufgaben und Bestrebungen unseres Vereins tatkräftige Förderung zuteil werden ließ.“

UNSER BILD zeigt die Überreichung der Ernennungsurkunde an Dr. Sohl durch Dr. Harders



rungsfrage in Zukunft für die Unternehmen wieder kalkulierbar zu machen.

Die Erzversorgung der Stahlindustrie

Mit einem Vortrag in der abschließenden Hauptsitzung unterstrich Dr. Karl Kaup, Vorstandsvorsitzender der Gewerkschaft Exploration und der Rohstoffhandel GmbH, die Notwendigkeit der internationalen Zusammenarbeit in der Aufschließung neuer Erz- und Kohlengruben, nicht zuletzt wegen des hohen Investitionsbedarfes.

Die Rohstahl-Erzeugung der westlichen Welt, so sagte Dr. Kaup, werde im Jahre 1980 auf 850 bis 950 Millionen Tonnen veranschlagt. Sie erforderten gegenüber 1970 einen Mehrverbrauch von 250 bis 300 Millionen Tonnen Eisenerz und 100 bis 150 Millionen Tonnen Koks-kohle. Um diesen Bedarf zu decken, seien in den kommenden zehn Jahren in der ganzen Welt Investitionskosten für neue Eisenerz-Projekte in Höhe von etwa 40 Milliarden DM notwendig.

Die Versorgung der Welt mit Erzen werde sich in den nächsten Jahren in zunehmendem Maße auf Australien und Südamerika verlagern. Während 1970 in Westeuropa 80 Millionen Tonnen Kontinental-Erze und 103 Millionen Tonnen Übersee-Erze eingesetzt wurden, habe in den USA das Schergewicht der Versorgung bei den heimischen Erzen gelegen. Die Japaner müßten sich ausschließlich aus dem Weltmarkt versorgen.

Die Erzeugung an Kontinental-Erzen, die sich gegenwärtig zu fast gleichen Teilen auf Westeuropa und die USA verteile, werde sich auf einer Höhe von rund 170 Millionen Tonnen jährlich stabilisieren. Die zusätzlichen Mengen müsse der Weltmarkt liefern. Dabei werde Australien, das erst 1965 den Export von Erzen und Kohle aufgenommen habe, mit rund 100 Millionen Tonnen Erz der Hauptanbieter sein, gefolgt von Brasilien mit 66 Millionen Tonnen, Kanada mit 50 Millionen Tonnen und Schweden mit 34 Millionen Tonnen, während Indien, Liberia und Venezuela je rund 25 Millionen Tonnen liefern dürften. Japan werde vor allem seine Bezüge aus Brasilien von bisher 15 Millionen Tonnen 1970 auf rund 40 Millionen Tonnen steigern. Auf Grund dieser Zahlen werde es 1975 noch einen Überschuß an Erzen geben. Für eine weitere Steigerung der Nachfrage nach 1975 müßten jedoch neue Projekte in Angriff genommen werden.

Dr. Kaup unterstrich die Bedeutung der langfristigen Verträge, die von den westeuropäischen Stahlwerken in den fünfziger Jahren abgeschlossen wurden, und der Inangriffnahme eigener Erzgruben-Projekte in den sechziger Jahren. Die deutschen Werke zum Beispiel bezögen aus ihren Beteiligungen an Gruben in Brasilien, Liberia und Mauretanien (1970) gut 11 Prozent, auf Grund langfristiger Verträge 34,5 Prozent und aus traditionellen



Dr. Herbert W. Köhler (Duisburg), Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie, berichtet im folgenden Beitrag über die schwierige Wettbewerbslage der deutschen Stahlindustrie

Deutscher Stahl im internationalen Wettbewerb

Der Stahlbedarf in der Welt ist in den vergangenen hundert Jahren ständig gewachsen. Dieser Wachstums-Trend ist auch für eine überschaubare Zukunft ungebrochen. Er kommt deutlich in der Entwicklung der Welt-Stahlproduktion zum Ausdruck.

In der Welt werden gegenwärtig im Jahr 600 Millionen Tonnen Stahl erzeugt. Im Jahre 1900 waren es noch 37 Millionen Tonnen, für 1980 erwarten Sachverständige eine Welt-Stahlproduktion von einer Milliarde Tonnen.

Auch der Stahlverbrauch in der Bundesrepublik ist seit dem letzten Kriege mit zwei Ausnahmen ständig gestiegen. Den ersten Rückgang haben wir 1966 erlebt, den zweiten erleben wir gegenwärtig.

Die Nachfrage nach Stahl lag im Jahre 1970 bei 42 Millionen Tonnen, die Erzeugung betrug 45 Millionen Tonnen Rohstahl. Alle Sachverständigen sind sich darin einig, daß wir die Sättigungsgrenze noch lange nicht erreicht haben. Für das

Jahr 1980 wird ein Stahlbedarf von über fünfzig Millionen Tonnen erwartet.

Diese eindrucksvollen Zahlen über die Entwicklung des Stahlbedarfs sagen allerdings noch nichts darüber aus, von welchen Standorten in der Welt er im freien, unverzerrten Wettbewerb gedeckt werden kann.

Rheinschiene günstiger Standort in Europa

Die Lage der wichtigsten Rohstoff- und Energiequellen Erz, Kohle, Schrott, Erdgas und elektrischer Strom spielt hierbei ebenso eine sich langfristig verändernde Rolle wie die Entwicklung der Kosten der Infrastruktur.

Berücksichtigt man allein diese Gesichtspunkte und ihre Entwicklung in den letzten zehn Jahren, so sind einige Standorte in der Bundesrepublik nicht mehr so günstig wie in der Vergangenheit.

Die Gesamtheit dieser natürlichen Standortfaktoren ist aber gerade

im Duisburger Raum, also entlang der sogenannten „Rheinschiene“, am günstigsten in Europa.

Die Wettbewerbsfähigkeit hängt allerdings nicht nur von diesen natürlichen Standortbedingungen ab. Sie ist auch abhängig von den währungs-, wirtschafts- und energiepolitischen Rahmenbedingungen, die von den Regierungen der konkurrierenden Industrieländer gesetzt werden.

Diese Bedingungen haben sich für die deutsche Stahlindustrie gerade in jüngster Zeit in außergewöhnlicher Weise verschlechtert.

Deutsche Kohle zu teuer

Während alle Stahlerzeuger der Welt nicht nur freien Zugang zu den Erzlagerstätten, sondern auch zu den Kohlengruben mit den niedrigsten Förderkosten haben, ist der deutschen Stahlindustrie der freie Zugang zur ausländischen Kohle gesetzlich verwehrt. Die deutsche Stahlindustrie ist ausschließlich auf den Bezug deutscher Kohle ange-

Schweden-Verträgen 25,9 Prozent — das sind 71,5 Prozent ihres Verbrauches an Übersee-Erzen.

Japan habe durch langfristige Verträge in fast allen großen Lieferländern der Welt seinen stark zunehmenden Bedarf weitgehend gedeckt. Jedoch sei die mittlere Entfernung des Seetransports etwa doppelt so groß wie die der europäischen Werke. Die USA deckten ihren Bedarf zu zwei Dritteln im Inland und zu einem Drittel aus eigenen Gruben in Übersee; hier hätten sie auch weitere, zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung.

Dr. Kaup untersuchte dann die wachsenden Anforderungen an die chemische und physikalische Beschaffenheit der Erze, die vor allem aus den höheren Qualitätsanforderungen beim Stahl, aus dem Bau neuer Großhöfen und angesichts der steigenden Kokspreise sowie des Problems der Umweltverschmutzung sich ergeben. Hierbei sei eine enge Zusammenarbeit zwischen Gruben und Stahlwerken notwendig, damit der Nutzen den Aufwand rechtfertigt.

Die Trennung der Feinerze nach Korngröße führe zu einem verstärkten Bau von Pelletisieranlagen, deren Kapazität von gegenwärtig 110 Millionen Tonnen auf 160 Millionen Tonnen im Jahre 1975 ansteigen werde. Nicht zuletzt der Umweltschutz erfordere zunehmend als Standort der Pelle-

tisieranlagen die Grube oder den Verschiffungshafen in Übersee.

Die Möllierung bei den Hüttenwerken habe sich in den letzten Jahren sehr verändert. Während der Anteil der Agglomerate am Erz/Agglomerat-Möller 1950 erst 15 Prozent betrug, sei er in den letzten zwanzig Jahren in Westeuropa — aber ähnlich auch in den USA und in Japan — auf 70 Prozent angestiegen.

Besonders eingehend befaßte sich Dr. Kaup dann mit den Fragen des Erztransportes. Etwa die Hälfte des Seeverkehrs an trockenen Massengütern entfalle gegenwärtig auf Eisenerz und Kohle. Die von Übersee zu den Hüttenwerken importierten Erzmengen hätten sich von 100 Millionen Tonnen im Jahre 1960 auf 249 Millionen Tonnen im Jahre 1970 erhöht und würden bis 1975 voraussichtlich um weitere 90 Millionen Tonnen anwachsen. Hinzukomme, daß der Verkehr weltweiter geworden sei.

Der Einsatz großer Schiffseinheiten habe zu billigeren Frachtkosten geführt. Von den über die Benelux-Häfen von deutschen Hütten bezogenen Eisenerzen seien 1960 nur 24 Prozent in Schiffen von mehr als 23 000 t dwt herangebracht worden, 1970 aber bereits zu 92 Prozent. Dabei würden 56 Prozent der Gesamtmenge in Schiffen von über 50 000 Tonnen transportiert. Es sei damit zu rechnen, daß 1971

etwa ein Sechstel des Erzbezuges in Frachtern mit Größen zwischen 130 000 und 150 000 Tonnen europäische Häfen erreichen würden. Für die deutschen Rhein-Werke rechne man sogar damit, daß die Hälfte ihrer Erze in Schiffen von über 100 000 Tonnen herangeholt würden.

Es sei erfreulich, daß die Transportkosten je Tonne Eisenerz über Rotterdam von 1960 bis 1970 um mehr als 50 Prozent gesunken und der Anteil der Seefracht an den CIF-Kosten von 30 auf 20 Prozent gefallen sei. Wichtig, so unterstrich Dr. Kaup, sei die Möglichkeit, den Gegenverkehr — der bisher zum größten Teil Ballastfahrt sei — mit Rückfracht auszunutzen. Dabei böten sich Kombinationsfahrten mit Kohle oder Koks und Erz zwischen USA/Kanada, Japan, Australien und Rotterdam an. Jedoch sei es wichtig, dabei vor allem einen größtmöglichen Vorteil für die eigene Versorgung zu erzielen.

Durch den Anstieg der Preise für Koks-kohle und Ruhrkoks habe sich die Struktur der Roheisen-Selbstkosten stark verändert, obwohl der spezifische Koksverbrauch zurückgegangen sei. Hinzu käme, daß steigende Lohnkosten der westdeutschen Stahlindustrie Wettbewerbsnachteile brächten gegenüber Stahlindustrien, die sich aus günstigeren Kohlenlagerstätten versorgen könnten.

wiesen. Früher war die deutsche Kohle in dreifacher Hinsicht vorteilhaft:

- sie war von hervorragender Qualität,
- sie wurde billig gefördert und
- sie lag in unmittelbarer Nähe der Stahlherzeugung.

Heute gibt es von diesen drei Vorteilen nur noch den der Qualität. Der Kohlepreis dagegen liegt gegenwärtig um mehr als zehn DM über dem Preis, den unsere Konkurrenten in den übrigen Montanunions-Ländern für Kohle aus eigener Förderung zahlen. Er liegt fast fünfzehn DM über dem Preis, zu dem Kohle heute auf den Weltmarkt angeboten wird.

Die Bundesregierung hat zwar für die zweite Hälfte des Jahres 1971 die Zahlung einer Koks-kohlen-Beihilfe in Höhe von vier DM je Tonne wieder aufgenommen, wegen der Differenz von zehn DM bis fünfzehn DM reicht dieser Betrag jedoch nicht aus, um der deutschen Stahlindustrie auch nur vergleichbare Bedingungen mit Konkurrenten in den übrigen Montanunions-Ländern zu verschaffen.

Währungspolitik verzerrt Wettbewerb

Diese Nachteile werden verstärkt durch die Folgen der gegenwärtigen Währungspolitik. Die noch nicht verkraftete DM-Aufwertung von 1969, die gegenwärtige Politik der gleitenden Wechselkurse und die Währungsmaßnahmen anderer Länder haben die Wettbewerbssituation der deutschen Stahlindustrie gegenüber Frankreich um fast dreißig Prozent, gegenüber Italien um sechzehn Prozent, gegenüber den Vereinigten Staaten um nahezu 20 Prozent — unter Einbeziehung der Importsteuer sogar um dreißig Prozent — und gegenüber Japan um mehr als zehn Prozent verschlechtert.

Es darf deshalb niemanden verwundern, wenn als Folge dieser Wettbewerbs-Verzerrungen auf der Kosten- und der Erlösseite die Importe in die Bundesrepublik sprunghaft angestiegen sind.

Gegenwärtig stammt jede dritte Tonne Stahl, die in Deutschland verarbeitet wird, aus dem Ausland. In Süddeutschland kommt bereits jede zweite Tonne über die Grenze, und bei einigen Erzeugnissen werden von drei verarbeiteten Tonnen inzwischen mehr als zwei Tonnen importiert.

Die Möglichkeiten für einen Beschäftigungsausgleich durch Exporte sind durch die gleichen staatlichen Wettbewerbs-Verzerrungen im gleichen Ausmaß verschlechtert worden.

Das Ergebnis schlägt sich in einer neuen Sorge um die Erhaltung der Arbeitsplätze in der Stahlindustrie nieder. Sie wäre ganz sicher unbegründet, wenn es sich nur darum handelte, sich der rückläufig gewordenen Konjunktur anzupassen. Damit sind die Unternehmen und ihre Belegschaften in der Vergangenheit allemal fertig geworden.

Was die Sorge so begründet macht, sind die strukturellen Veränderun-

gen durch politische und administrative Entscheidungen. Von derartigen Wettbewerbs-Verzerrungen muß unsere Industrie wieder befreit werden.

Die gemeinsamen Bemühungen hierum dürfen aber unsere Kräfte für eigene Anstrengungen nicht erlahmen lassen, denn die Wettbewerbsfähigkeit der Stahlindustrie wird in der Zukunft nicht nur von ihren natürlichen Standortbedingungen und der staatlichen Währungs-, Wirtschafts- und Energiepolitik, sondern vor allem auch von der Modernität der Anlagen und von der Leistungsfähigkeit der Unternehmer und ihren Belegschaften abhängen.

Investitionen sind notwendig

Um dem Weltstandard zu entsprechen, haben unsere Unternehmen seit 1969 nach einer längeren Investitionspause das für den Weltstandard Notwendige investiert. Das Investitions-Volumen erreichte mit 2,5 Milliarden DM pro Jahr mehr als zehn Prozent der Umsätze, mußte aber zu großen Teilen durch Kredite finanziert werden. Angesichts der strukturellen Verschlechterung der Wettbewerbs-Situation hat diese Investitionsneigung stark nachgelassen, was sich wegen der langen Bauzeit moderner Stahl-Erzeugungsanlagen erst in den Jahren 1972/73 und später bemerkbar machen wird.

Diese gefährliche Entwicklung ist nur zu verhindern, wenn die Unternehmen wieder in die Lage versetzt werden, genügend Erträge zu erwirtschaften, damit investiert werden kann. Gegenwärtig ist das nicht der Fall. Bereits seit Anfang des Jahres haben die Unternehmen die Zahlung der gewinnabhängigen Körperschaftssteuer eingestellt.

Schließlich und sicher nicht zuletzt kommt es aber auch darauf an, den hohen Qualitätsstandard unserer Belegschaften aufrechtzuerhalten.

Neben dem günstigen Standort und der Modernität unserer technischen Ausstattung waren es in der Vergangenheit vor allem Energie, Fleiß und Wissen unserer Belegschaften, die uns im Wettbewerb stark gemacht haben. Diesen Standard müssen wir aufrechterhalten und noch verbessern.

Nur im Zusammenwirken aller Kräfte kann die Position wieder zurückgewonnen werden, welche die deutsche Stahlindustrie zu einem so wichtigen Faktor der wirtschaftlichen Entwicklung der Bundesrepublik gemacht hat.

Belegschaft sammelte spontan für türkischen Mitarbeiter

Erst zwei Tage gehörte der türkische Mitarbeiter Omer Kesim zur Belegschaft der Zuchtigung I Bruckhausen, als er dort Mitte Mai einen Unfall erlitt. Seither liegt er mit einer Querschnittlähmung im Unfallkrankenhaus Duisburg-Buchholz. Ende November besuchten ihn Meister Vollmer und Vorarbeiter Stegmüller mit einem Dolmetscher und überbrachten ihm als vorweihnachtliches Geschenk rd. 350 DM — Ergebnis einer Spende der Belegschaft dieses Betriebschef Bienzeisler unterstehenden Betriebsbereichs.

Belegschaftsversammlung in Ruhrort

Viele Faktoren belasten die Produktion bei der ATH

Sachlich, aber mit allem Ernst, wurde in der Ruhrorter Belegschaftsversammlung am 19. November auf die Lage in der Eisen- und Stahlindustrie allgemein sowie auf die Situation bei der ATH und im Werk Ruhrort hingewiesen. Betriebsratsvorsitzender Sauerbier, Generalbevollmächtigter Höfges und Personaldirektor Billen nahmen hierzu und zu der seit einiger Zeit notwendigen Kurzarbeit Stellung.

Die Versammlungsleitung hatte Betriebsratsmitglied Karl Gottschlich, der unter den Gästen unter anderem Arbeitsdirektor Doese und IG-Metall-Sekretär Hahn begrüßen konnte. In seinem Referat ging Vorsitzender Eberhard Sauerbier zunächst auf die Harmonisierung im sozialen Sektor ein. Die Leistungen in den neuen Werksbereichen der ATH sollen einander angeglichen werden, ohne den bisherigen finanziellen Aufwand zu schmälern. Das bringe unter anderem mit sich, daß im nächsten Jahr die Jubilare aller Werke der ATH an einer Urlaubsschickung nach Österreich und zum Schwarzwald teilnehmen könnten.

In diesem Zusammenhang teilte er mit, daß der Zuschuß des Unternehmens zum Hausbrand seit dem 1. Oktober wegfallen. Die bisher hierfür aufgebraachte Summe soll zur Verschickung kranker Belegschaftsmitglieder dienen. Außerdem sei im Rahmen dieser Vereinbarung die Weiterzahlung von Lohn für die Hinterbliebenen von Lohnempfängern wesentlich erweitert worden.

Die negative Produktionsentwicklung, so fuhr er fort, sei bereits in der letzten Belegschaftsversammlung sowohl vom Vorstandsvorsitzenden Dr. Sohl als auch von ihm behandelt worden. Die weitere Verschlechterung habe unpopuläre Maßnahmen erfordert, so daß man in bestimmten Betriebsbereichen Kurzarbeit hätte einführen müssen. (Siehe hierzu die Notiz auf Seite 2.)

Eine ähnliche Situation sei bei den übrigen Werken der ATH festzustellen. In anderen Unternehmen der Eisen- und Stahlindustrie der Bundesrepublik sei die Lage zum Teil noch schlechter. Um so verständlicher müsse es daher für jeden sein, daß es von führenden Leuten so widersprüchliche Stel-

lungnahmen zur Wirtschaftslage gäbe. Dadurch werde nur Unsicherheit in die Bevölkerung getragen.

Mit einer Fülle von Zahlen wartete Generalbevollmächtigter Höfges auf; sie unterstrichen die rückläufige Konjunktur. So sei die Rohstahl-Erzeugung von Januar bis Oktober 1971 in der Bundesrepublik gegenüber dem Vorjahr um 9,8 Prozent zurückgegangen. Für das letzte Quartal müsse man sogar mit einem Rückgang von 20 bis 25 Prozent rechnen. Auch die Prognosen für 1972 seien nicht positiv.

Die Gründe hierfür lägen in einem vorübergehenden Stillstand des Stahlverbrauchs, in einer Kostenexplosion der letzten zweieinhalb Jahre und in der weltweiten Währungskrise. Die deutsche Wirtschaft sei entscheidend von der DM-Aufwertung im Herbst 1969 und den freien Wechselkursen im Mai 1971 getroffen worden. Die währungspolitischen Entscheidungen der USA hätten darüber hinaus den Export nach Amerika zusätzlich erschwert.

Zur Kostenexplosion führte Generalbevollmächtigter Höfges aus, daß sich für vier Positionen ganz entscheidende Verteuerungen ergeben hätten: Koks um siebzig Prozent, Erz um fünfzehn Prozent, Investitionsgüter um zwanzig Prozent und schließlich die Arbeitskosten um fünfzig Prozent.

All diese negativen Einflüsse hätten bewirkt, daß zur Zeit keine Neuinvestitionen vorgenommen werden könnten, daß zum Teil sogar laufende Investitionen gestoppt würden. Daher werde auch bei den Investitionsgüter-Industrien mit einem Rückgang der Produktion gerechnet. In einer solchen Situation müsse man so sparsam wie möglich produzieren und sich den Gegebenheiten anpassen. Die Erzeugung müsse auf die kostengünstigsten Anlagen gelegt werden.

Die Rohstahl-Erzeugung im ATH-Bereich werde im November auf 755 000 Tonnen zurückgenommen. Das sei eine Auslastung der Produktionsanlagen von 67 Prozent. Bei den Ruhrorter Walzwerken bedeute das Zurückfahren der Erzeugung auf 130 000 Tonnen sogar eine Auslastung von nur fünfzig Prozent. Die Produktionslage für Dezember sei ebenfalls sehr schlecht, weil sich noch die Feiertage negativ auswirken würden. Einzelheiten über die Arbeitsweise zu Weihnach-

ten und Neujahr würden gemeinsam mit dem Betriebsrat noch festgelegt.

Mit den jetzt eingeleiteten Maßnahmen könnten wahrscheinlich die Beschäftigungsprobleme noch nicht gelöst werden; vielmehr seien noch zusätzliche Dinge zu veranlassen, was angesichts der schwierigen Situation eine weitere enge Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat bedinge. Das Unternehmen wolle versuchen, die Belastung möglichst gleichmäßig auf die gesamte Belegschaft zu verteilen, wobei allerdings wirtschaftliche Gesichtspunkte berücksichtigt werden müßten.



Personaldirektor Billen gab Informationen über die gesetzlichen Grundlagen zur Kurzarbeit und über den Berechnungsmodus. Er betonte hierbei, daß das Unternehmen sämtliche Vorschriften eingehalten hätte. Über diese Einzelheiten berichtet die Werkzeitung ausführlicher unter der Überschrift: „Wichtiges für Kurzarbeiter.“

In der anschließenden recht lebhaften Aussprache befaßten sich die Diskussionsredner vor allem mit der augenblicklichen Situation, mit der sie sich — naturgemäß — nicht einverstanden erklärten. Außerdem aber behandelten sie die Tarifausschließung in der Eisen- und Stahlindustrie.

Wichtiges für Kurzarbeiter

In der Ruhrorter Belegschaftsversammlung machte Personaldirektor Billen einige grundsätzliche Ausführungen zur Kurzarbeit, die wir nachstehend im Auszug wiedergeben:

Wichtig für jeden Betroffenen ist:

- Die Errechnung des Monateinkommens für die Zeit der Kurzarbeit und
- die Höhe des Netto-Monateinkommens während der Kurzarbeit.

Die verkürzte Arbeitszeit wird in der bisherigen Weise abgerechnet und bezahlt.

Für die Ausfallzeit wird Kurzarbeitergeld gewährt. Maßgebend für die Berechnung ist das versicherungspflichtige Einkommen des Monats vor Beginn der Kurzarbeit, bestehend aus: dem Tätigkeitslohn bzw. -gehalt (einschl. Urlaub und Lohnfortzahlung), der Spätschichtzulage, der Zulage für Samstagsarbeit, laufende Vertretervergütung, der Vermögensbildung und den Sozialzulagen.

Das versicherungspflichtige Einkommen wird durch die bezahlten Stunden geteilt. Das so ermittelte Arbeitsentgelt je Stunde ist Grundlage für die Errechnung des Kurzarbeitergeldes und gilt für die gesamte Kurzarbeitszeit. Es kann sich nur durch wirkliche Umstufungen und tarifliche Lohn- bzw. Gehaltserhöhungen ändern.

In einer als Anlage im Arbeitsförderungs-Gesetz enthaltenen Tabelle sind für das jeweilige Arbeitsentgelt je Stunde in Frage kommenden Kurzarbeitergeldsätze je Ausfallstunde festgelegt. Für die Ehefrau und jedes in der Steuerkarte ausgewiesene Kind wird das Kurzarbeitergeld um 0,30 DM je Ausfallstunde erhöht, jedoch nur bis zu einer bestimmten in der Tabelle genannten Höchstgrenze.

Außer durch die Zahlung des Kurzarbeitergeldes wird der Netto-Einkommensverlust dadurch vermindert, daß wegen des geminderten Lohneinkommens weniger Steuern und geringere Beiträge zu den Sozialversicherungen zu zahlen sind.

Das Kurzarbeitergeld ist nämlich steuer- und sozialversicherungsfrei. Die gerin-

(Schluß des Berichtes siehe Seite 38)



Auf der IISI-Konferenz in Toronto

Drängende Probleme der Stahlindustrie: Energiequellen und Umweltschutz

Die fünfte Jahreskonferenz des International Iron and Steel Institute, die in der Zeit vom 11. bis 13. Oktober in Toronto stattfand und an der 250 Repräsentanten von Stahlunternehmen aus 27 Ländern teilnahmen, hat erneut gezeigt, daß das Institut in den wenigen Jahren seit seiner Gründung zu einem nicht mehr wegzudenkenden Faktor innerhalb der Stahlindustrie der freien Welt geworden ist.

Die Selbstverständlichkeit, mit der heute weittragende, gemeinsame Probleme diskutiert werden, wirft die Frage auf, wie die Stahlindustrie so viele Jahrzehnte ohne dieses internationale Forum auskommen konnte.

Zum Zeitpunkt der vierten Jahreskonferenz in Paris im Oktober vergangenen Jahres hatte die wirtschaftliche Entwicklung in der Stahlindustrie gerade ihren Höhepunkt erreicht. So war es naheliegend, daß das Hauptthema die künftige Rohstoffversorgung bei erweiterter Stahlproduktion war.

In der Zwischenzeit haben sich die Gegebenheiten verändert. Die diesjährige Jahreskonferenz stand unter dem Zeichen sinkender Produktion, sich verändernder Stahlmärkte, steigender Kosten und fallender Erlöse bei gleichzeitiger Unsicherheit der internationalen Währungsrelationen. Nach den vorliegenden Produktionszahlen und den Voraussagen für das restliche Kalenderjahr wird die Rohstahlproduktion in der Welt 1971 nicht wesentlich über 585 Millionen Tonnen liegen gegenüber 495 Millionen Tonnen im vergangenen Jahr.

Hauptthemen der diesjährigen Konferenz in Toronto waren die Energiequellen der Welt sowie Umweltfragen. Beide Themen wurden sowohl nach allgemeinen Gesichtspunkten als auch aus der spezifischen Sicht der Stahlindustrie behandelt.

Mr. Yoshihiro Inayama, Präsident der Nippon Steel Corporation, der zum neuen Chairman des Instituts gewählt worden war, eröffnete die Konferenz mit einem Dank an Dr. Sohl für seine Initiative zur Gründung des Instituts und seine tatkräftige Unterstützung während des Aufbaus in den ersten Jahren. Mr. Inayama betonte, daß es die Aufgabe der Stahlindustrie in erster Linie sei, Stahl besserer Qualität zu niedrigeren Kosten für die Welt von morgen zu erzeugen und daß dieses Ziel nur durch eine verstärkte internationale Zusammenarbeit erreicht werden könnte. Er wies in diesem Zusammenhang auf die weitgespannten wirtschaftlichen Entwicklungsvorhaben der Zukunft hin, für die Stahl eine der grundlegenden Voraussetzungen sei.

Die Energiequellen der Welt

Zu dem ersten Problemkreis — Welt-Energiequellen — berichtete Mr. Davis (Gulf Oil Corporation) im Rahmen eines umfassenden Vortrages über die Entwicklung des gesamten Energiebedarfs bis 1985. Mr. Davis rechnet mit einer durchschnittlichen Steigerung von fünf Prozent pro Jahr, wobei neunzig Prozent des Bedarfs aus fossilen Brennstoffen gedeckt werden wird, obwohl die Kernenergie beachtliche Wachstumsraten bis zu 25 Prozent aufweist.

Der während der letzten zwei Jahrzehnte vorherrschende Trend, der

durch die Verdrängung der Kohle durch das Erdöl gekennzeichnet war, wird auch in der absehbaren Zukunft anhalten, schon wegen des wesentlich höheren Lohnanteils bei der Kohle. Mr. Davis rechnet damit, daß der Kohle-Anteil am gesamten Energiebedarf bis zum Jahre 1985 auf dreizehn Prozent absinken wird. Die heute bekannten Vorräte an fossilen Brennstoffen reichen bis in die zweite Hälfte der achtziger Jahre. Erfahrungsgemäß werden jedoch ständig neue Vorkommen entdeckt.

In bezug auf die Entwicklung der Energiekosten schätzt Mr. Davis, daß die zukünftigen Steigerungen außer bei der Kohle beim Erdöl zu erwarten seien. Bei Erdöl seien sie im wesentlichen auf erhöhte Steuern zurückzuführen, während damit zu rechnen ist, daß die Preise für Erdgas langfristig stabil bleiben.

Dr. Eitz (Gesellschaft für Kernforschung) sprach zur Entwicklung der Kernenergie. Er betonte, daß der eigentliche Durchbruch der Kernenergie erst in den neunziger Jahren erfolgen werde. Dr. Eitz schätzt, daß bis zu diesem Zeitpunkt etwa zwanzig Prozent des Energiebedarfs durch Kernenergie gedeckt werden kann. Als Beispiele für die Anwendung der Kernenergie nannte er Fernheizungen größerer Städte, die Entsalzung von Meerwasser sowie chemische und metallurgische Prozesse.

Ferner hält Dr. Eitz in den achtziger Jahren Kraftwerke mit Einheiten von 3000 MW für durchaus realisierbar. Nach 1980 würden fortschrittliche Reaktortypen, insbesondere „schnelle Brüter“, an Bedeutung rasch zunehmen, da sie dann im Vergleich zu anderen Energiequellen energiewirtschaftlich interessant sein werden.

M. J. P. Gignac, Präsident der Sidbec/Dosco, zeichnete in seinem Referat die Entwicklung des Verbrauchs an elektrischer Energie in den achtziger Jahren auf. Dabei verwies er darauf, daß die Stahlindustrie nach seiner Ansicht in zunehmendem Maße elektrische Energie für die Erzeugung und Verarbeitung von Eisen und Stahl anwenden werde. Kleine Stahlwerkeinheiten unter Verwendung von Lichtbogenöfen hätten sich für bestimmte Standorte und für bestimmte Produkte als wirtschaftlich erwiesen und würden sich in den kommenden Jahren in verstärktem Maße durchsetzen.

Beim Bau weiterer Kraftwerkskapazitäten — sei es auf der Basis von Wasser- oder Atomkraft — bereite allerdings der rasant ansteigende Kapitalbedarf Sorgen. Nach Auffassung von M. Gignac ist der erhöhte Kapitalbedarf in erster Linie auf die Steigerung der spezifischen Investitionskosten zurückzuführen.

Die Bedeutung der Großhöfen

Zu der Frage des künftigen Energiebedarfs von Großhöfen sprach Mr. E. Iwamura, Chef der japanischen Kawasaki Steel Corporation. Er verwies in diesem Zusammenhang auf die stetigen Veränderungen der eingesetzten Energieträger,



sowohl hinsichtlich des Typs als auch der Menge. Die Entwicklung sei gekennzeichnet durch einen klaren Rückgang des Koksanteils bei verstärktem Einsatz von Erdöl bei gleichzeitiger Verbesserung der Hochofenproduktivität, die durch eine Reihe von Einzelmaßnahmen erreicht wurde.

Mr. Iwamura rechnet damit, daß in Japan der Kokeinsatz bis 1980 auf 300 Kilogramm je Tonne Rohstahl fallen wird. Bei einer Rohstahlerzeugung der Welt von 900 Millionen Tonnen im Jahre 1980 und einem durchschnittlichen Koksverbrauch der Stahlindustrie zu dieser Zeit in Höhe von 500 Kilogramm je Tonne Rohstahl würde der Bedarf an Kokskohle in den nächsten zehn Jahren nur um 25 Prozent steigen. Hierbei unterstellt Mr. Iwamura allerdings, daß der Anteil von Hochofen-Rohreisen an der Rohstahlproduktion während der Jahre 1970 bis 1980 unverändert bleibt, was von anderen Gesprächsteilnehmern jedoch angezweifelt wurde.

Thema Umweltschutz

Nachdem die Diskussion über Umweltfragen nicht nur in den USA, sondern auch in Japan und den europäischen Ländern immer stärker in den Vordergrund rückt und die Stahlindustrie von entsprechenden Maßnahmen zum Schutz der Umwelt direkt betroffen ist, lag es nahe, neben den Energiefragen auch diesen Themenkreis anlässlich der diesjährigen IISI-Konferenz zu erörtern. Hiermit befaßte sich ein Symposium unter Leitung von Dr. Hans Dichgans, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie. Mr. Heinen, Chef-Ingenieur der amerikanischen Chrysler Corpora-

tion, sprach sich insbesondere gegen die von den einzelnen Regierungen geforderten Normen hinsichtlich des Umweltschutzes aus. Sie könnten zum größten Teil in dem verlangten Zeitraum technisch nicht erreicht werden. Darüber hinaus würden durch die zu treffenden Maßnahmen Kosten verursacht, die jenseits jeder vernünftigen und wirtschaftlich vertretbaren Grenze lägen.

Neben der Industrie sei insbesondere das Automobil heute zu einem Synonym für die Luftverschmutzung geworden, was einen nicht unerheblichen Einfluß auf die künftige Expansion der Automobilindustrie haben werde. Mr. Heinen plädierte dafür, mit vereinten Kräften die Vorurteile abzubauen und die Lösung der Umweltprobleme unter realistischen Gesichtspunkten in Angriff zu nehmen.

Mr. Sundblad, Präsident von Stora Kopparbergs, berichtete aus schwedischer Sicht, daß eine enge Zusammenarbeit zwischen Industrie und Regierung in den Fragen des Umweltschutzes zu akzeptablen, wenn auch sehr strengen Umweltschutz-Gesetzen geführt habe. Auch er betonte, daß die Kosten für den Umweltschutz in vernünftigen Grenzen gehalten werden müßten, wenn man verhindern wolle, daß die Industrie abwandere.

Nach den heutigen Gesetzen müssen die Kosten für Umweltschutz-Anlagen in Schweden bei neuen Werken von der Industrie selbst getragen werden, allerdings bei Gewährung von Abschreibungs-erleichterungen. Bei alten Industrie-Anlagen gewährt die schwedische Regierung für den Bau von Umweltschutz-Anlagen Subventionen in Höhe von 25 Prozent der Investitionen für diese Anlagen,

allerdings beschränkt auf max. zwei Millionen Dollar pro Jahr und Unternehmen.

Auch Mr. Sundblad betonte, daß es Aufgabe der Industrie sei, ihre Probleme im Zusammenhang mit dem Umweltschutz der allgemeinen Öffentlichkeit verständlich zu machen.

Das Verständnis der Öffentlichkeit

In welchem Ausmaß das Umweltschutz-Bewußtsein von Regierungen und Behörden den Neubau von Hüttenwerksanlagen beeinträchtigen kann, wurde bei den Ausführungen von Mr. Bakker, Vorstandsmitglied von Hoogovens deutlich. Mr. Bakker erläuterte das Projekt des Baus eines integrierten Hüttenwerks von Hoogovens und Hoesch auf der Maasvlakte vor Hoek van Holland. Obwohl der Stadtrat von Rotterdam im Dezember 1969 das Projekt unter verschiedenen Voraussetzungen genehmigt habe und der Bericht eines speziell einberufenen Sachverständigenrates zur Klärung der Umweltfragen positiv ausgefallen sei, war der Protest der Umweltschutz-Organisation so stark, daß das Projekt letztlich doch abgelehnt wurde.

Mr. Bakker glaubt, daß auch in anderen Ländern künftig ein wesentlicher Teil des Plans eines Hüttenwerk-Neubaus die Auseinandersetzung mit den Umweltschutz-Organisationen und der Dialog mit der Öffentlichkeit sein werde.

Mr. Barker, Direktor der Armco Corporation, unterstrich die Ausführungen seines Vorredners, indem er darauf hinwies, daß die Öffentlichkeit in den Vereinigten Staaten sich heute sehr viel mehr Gedanken über die qualitativen Aspekte des Lebens als über die Quantität der Güter mache. Er ver-

trat die Auffassung, daß Gesetze zum Schutz der Umwelt weitgehend einheitlich konzipiert und angewendet werden sollten, nicht nur innerhalb Amerikas, sondern auch über die nationalen Grenzen hinweg. Nur so könnten Wettbewerbsverzerrungen, die auf unterschiedliche Umweltbestimmungen zurückzuführen seien, vermieden werden.

Mr. Barker glaubt weiter, daß es für die Stahlindustrie angesichts des ständigen Zuwachses an neuen Hütten- und Stahlwerks-Kapazitäten geradezu lebensnotwendig sei, neue umweltfreundliche Verfahren zur Stahlerzeugung zu entwickeln. Dies sei die Voraussetzung für unsere Industrie, um die erheblichen Kosten für den Umweltschutz aufbringen zu können.

Mr. T. Iwatake, Direktor der Kobe Steel, erläuterte im einzelnen die Rahmengesetzgebung zum Umweltschutz, die 1970 von der japanischen Regierung erlassen wurde. Der Regierungsbeschluß sieht vor, daß diese Gesetze eine Minimalforderung darstellen, wobei es den Kommunalverwaltungen überlassen ist, in Sonderfällen härtere Vorschriften zu erlassen. Mr. Iwatake berichtete, daß die Kosten für die erforderlichen Maßnahmen von der Industrie und der Wirtschaft Japans insgesamt getragen werden, gleichgültig ob einzelne Industriezweige hiervon direkt betroffen sind oder nicht.

Die japanische Stahlindustrie unternimmt gegenwärtig große Anstrengungen, um sowohl technisch als auch finanziell den hohen Anforderungen gerecht zu werden. Laut Mr. Iwatake werden sich die entsprechenden Investitionen zum Umweltschutz in den Jahren 1971 bis 1973 auf mehr als zehn Prozent der gesamten Investitionen der Stahlindustrie belaufen.

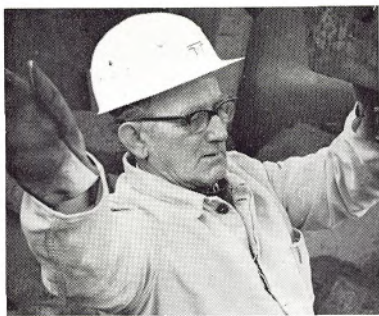


Die Konferenz — auf der, wie die Werkzeugung bereits berichtete, Dr. Sohl als erster die IISI-Medaille verliehen wurde — war durch eine lebhafteste Teilnahme an den Vorträgen und Podiumsdiskussionen gekennzeichnet. Den Abschluß bildeten verschiedene Besichtigungen der Werke der Steel Company of Canada und der Dominion Foundries and Steel Company sowie eine Befahrung der Sherman-Erzgrube in Temagami. Sie sollten den Teilnehmern einen Überblick über den Stand der kanadischen Stahlindustrie und des kanadischen Bergbaus vermitteln. Claus Siebel

DIE BILDER

zeigen die Teilnehmer der diesjährigen IISI-Tagung in Toronto, bei der — wie die Werkzeugung bereits berichtete — Dr. Sohl als erster die neugeschaffene Medaille des Internationalen Eisen- und Stahlinstituts (IISI) verliehen und durch den früheren Chairman der Republic Steel Corp. Mr. Patton (Bild rechts) übergeben wurde





FRIEDRICH FORST, der am 4. Oktober 1909 geboren wurde und 1931 zur Hütte kam, hatte 1938 einen Unfall. Damals fiel ihm ein dicker Brocken auf den Fuß. Da man Sicherheitsschuhe noch nicht kannte, verlor er ein Stück seines Zehs. Friedrich Forst kennt somit aus eigener Anschauung den Vorteil der Arbeitsschutzkleidung. Für ihn ist es wichtig, den jüngeren Kollegen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Die richtige Beurteilung der Umwelt ist ihm sehr wichtig.



FRANZ FROHSIN, 23. April 1910 geboren, trat 1924 in die Dienste der ATH. Sein Arbeitsbereich war stets das Stahlwerk, wo er zur Zeit als erster Kokillenmann tätig ist. Frohsin hat zwar Unfälle erlebt, aber selbst zum Glück keinen erlitten. Für ihn steht fest, daß früher mehr Kameradschaft am Arbeitsplatz geherrscht habe, was ein nicht unwesentlicher Beitrag zur Arbeitssicherheit sei, da man bewußt für den anderen einstehe.



WILLI KLEIN ist als Vorarbeiter im Walzbetrieb tätig. Er wurde am 15. August 1928 geboren und kam 1947 zur Hütte. Einen Unfall am Arbeitsplatz hat er nie erleiden müssen. Klein meinte im ersten Augenblick, daß er Glück gehabt habe. Doch dann fügt er sehr treffend hinzu, daß man die gegenseitige Erziehung nicht außer acht lassen dürfe. Sie spiele im Bemühen um mehr Sicherheit am Arbeitsplatz neben allen anderen Maßnahmen eine nicht zu übersehende Rolle.

ERICH MATTULAT (Jahrgang 1922) kam 1950 zur Hütte. SM-Werk II und SM-Werk I, so wie danach das Oxygen-Stahlwerk sind seine Stationen auf der Hütte. Heute ist Mattulat als Vorarbeiter tätig. Aus Ostpreußen stammend, hatte er vor 1950 nie ein Stahlwerk gesehen. Doch er weiß, daß man auch als Neuling den nie ganz zu beseitigenden Unfallgefahren ausweichen kann, wenn man nicht in sein Wissen die Umwelt des Arbeitsplatzes einbezieht.

20 Jahre unfallfrei

Hatten sie wirklich nur Glück?

Für unfallfreies Arbeiten in über zwanzig Arbeitsjahren wurden am 8. November vier Mitarbeiter des Werkes Hamborn belobigt. Wie bei dieser Gelegenheit von der Abteilung Arbeitssicherheit festgestellt wurde, ist die Zahl derjenigen Belegschaftsmitglieder, die ähnlich wie diese vier in zwei Jahrzehnten unfallfrei blieben, nicht gering.

Mit Stahlwerker Friedrich Forst, dem ersten Kokillenmann Franz Frohsin, dem Vorarbeiter Willi Klein und Erich Mattulat hatte man sich zu einem kurzen Gespräch zusammengesetzt.

Ihre Freude, für vorbildliches Arbeiten am Arbeitsplatz belobigt zu werden, wirkte fast zurückhaltend. Der Gedanke hieran mag auch neu gewesen sein. Ähnlich wird es auch manchen Leser ergehen. Dadurch wird deutlich, wie sehr wir alle in dieser Frage der Arbeitssicherheit umdenken müssen. Auf einer Arbeitssicherheits-Tagung sprach kürzlich ein Referent von der „Gewohnheit mit dem Unfall“. In dieser Feststellung ist zweifellos ein Fünkchen Wahrheit. Doch es wäre

falsch, hieraus Verallgemeinerungen zu machen. Der Beweis dafür sind die vier Mitarbeiter.

Obwohl sie zu dem sehr aktuellen Thema Arbeitssicherheit unterschiedliche Aussagen machen, trafen sie sich bei der Sitzung angesichts ihres über 20 Jahre unfallfreien Arbeitens: Es lohnt sich schon, wenn man Leid und Schmerzen von sich fernhalten kann und dieses Ziel stets vor Augen hat.



Informationstagung in Dortmund

Arbeitssicherheit in der Stahlindustrie unter internationalem Aspekt

Aktuelle Fragen der Arbeitssicherheit in der Stahlindustrie der Bundesrepublik beriet eine Informationstagung, die Ende Oktober von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften und der IG Metall gemeinsam in Dortmund veranstaltet wurde.

Wie das geschäftsführende Vorstandsmitglied der IG Metall Willi Michels hervorhob, sollte diese Tagung einer Fortführung des Gedankenaustausches dienen, der mit einem Kolloquium über Probleme der Arbeitssicherheit im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl im Oktober 1970 in Luxemburg begonnen wurde.

Teilnehmer dieser Veranstaltung waren Unfallobleute, Betriebsräte, Sicherheitskräfte und Arbeitsdirektoren aus dem Bereich der deutschen Stahlindustrie. Besonders begrüßt wurden der belgische Ehrengeneraldirektor der Kommission der Europäischen Gemeinschaft, M. Vink, sowie Mitglieder des allgemeinen Ausschusses für Arbeitssicherheit der Europäischen Gemeinschaften aus Italien, Frankreich, Luxemburg und der Bundesrepu-

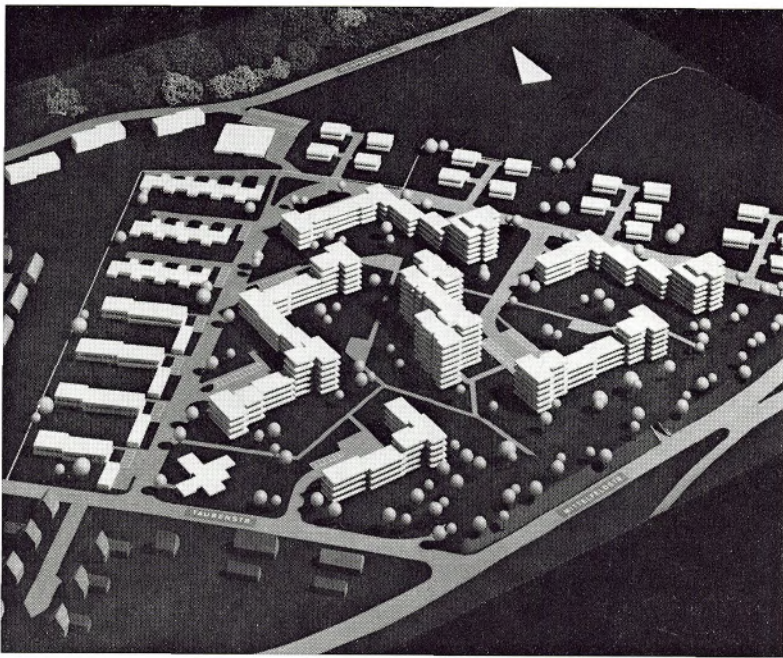
blik. Darüber hinaus nahmen von der Abteilung Betriebssicherheit und Arbeitsmedizin der Kommission die Herren Lemonine und Dubois, Ministerialrat Kliesch vom Arbeits- und Sozialministerium des Landes Nordrhein-Westfalen sowie zahlreiche Vertreter von Berufsgenossenschaften teil.

Auf der Tagung, auf der zahlreiche Referate gehalten wurden, gab Michael Schwarz (Werk Ruhrort der ATH) als stellvertretender Vorsitzender der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft einen Überblick über die Mitwirkung der Arbeitnehmervertreter in dieser Organisation. Dabei appellierte er an die Betriebsräte, sich noch mehr als bisher um die Arbeitssicherheit in ihren Betrieben zu kümmern und die Rechte wahrzunehmen, die ihnen das Gesetz einräumt.

DIE BILDER

zeigen oben: Blick in den Dortmunder Tagungssaal — Unten: links Michael Schwarz (Werk Ruhrort), Oberingenieur Hoppe, der Leiter der Abteilung Arbeitssicherheit von Thyssen-Niederrhein Oberhausen, und Dipl.-Ing. Becker (Röchling), rechts Generaldirektor Vink (Brüssel)





Auswirkungen des Städtebauförderungs-Gesetzes

Zunehmend stehen Sanierungsmaßnahmen auf dem Programm der Rheinischen Wohnstätten

„Sanierung“ heißt der Begriff, der in den nächsten Jahren die Bautätigkeit der Rheinischen Wohnstätten AG kennzeichnen wird. In einer Pressekonferenz gab das Meidericher Wohnungsunternehmen, das unter anderem auch für einen wesentlichen Teil der ATH-verbundenen Wohnungen zuständig ist, einen Bericht über das abgelaufene Geschäftsjahr. Gleichzeitig versuchte man, einen Blick in die Zukunft zu werfen.

Stellv. Vorstandsmitglied Dr.-Ing. Rainer Flasshoff befaßte sich zunächst mit dem Städtebauförderungs-Gesetz und seinen zu erwartenden Auswirkungen. Es werde seiner Meinung nach nur langsam wirksam werden können — vor allem wegen des die bisherigen Ausmaße sprengenden Finanzbedarfs. Sicherlich werde es auch im Laufe der Zeit erkennbar, daß für die Verwirklichung dieses Gesetzes eine neue Form der Zusammenarbeit zwischen den Kommunen und den Wohnungsbaugesellschaften gefunden werden müsse.

In diesem Zusammenhang erklärte Dr. Flasshoff, daß man gerade in Duisburg hoffe, bei der Stadt auf Verständnis zu stoßen. So erwähnte er, daß Mitarbeiter seines Unternehmens mit Oberbürgermeister Masselter eine Besichtigungsfahrt durch Duisburg gemacht hätten, um sich gemeinsam einen Überblick über die Sanierungsgebiete zu verschaffen. Der Oberbürgermeister habe dabei seine Bereitschaft zu erkennen gegeben, Sanierungsvorhaben zu unterstützen.



Diese Tatsache wird auch eine Reihe von Belegschaftsmitgliedern unseres Unternehmens interessieren, weil mit Hilfe dieses neuen Städtebauförderungs-Gesetzes das Sanierungsprogramm auf eine breitere Basis gestellt werden kann.

An dieser Stelle mag angebracht sein, den Begriff „Sanierung“ noch einmal zu erläutern. Auf dem Gebiet des Wohnungs- und Städtebaus versteht man darunter, gesunde hygienische Lebensbedingungen dort zu schaffen, wo es sie bislang in ausreichendem Maße nicht gab. Auf die Praxis übertragen

bedeutet es, Häuser, Straßenzüge oder gar ganze Stadtteile, deren Modernisierung nur mit wirtschaftlich nicht mehr vertretbaren Mitteln möglich wäre, zu ersetzen. Das heißt also, daß bestimmte Altbauten im Laufe der Zeit verschwinden werden, um neue Häuser nach modernen Konzeptionen an ihre Stelle zu setzen.

In verschiedenen Fällen haben die Rheinischen Wohnstätten, ohne daß dieses Gesetz bereits wirksam gewesen wäre, dankenswerterweise schon nach diesem Konzept verfahren. Als Beispiel möge das Gelände am Driesenbusch in Walsum dienen. Hier standen bis vor nicht allzu langer Zeit noch alte Fachwerkhäuser, deren Bauzustand einen Umbau und damit eine Modernisierung nicht gelohnt hätte. Sie wurden abgerissen, und an ihre Stelle kommen 176 neue Wohnungen mit neuzeitlichem Komfort, also mit Heizung und Badezimmer. Die Häuser sind inzwischen rohbaufertig. Sie sollen im Sommer des Jahres 1972 unseren Belegschaftsmitgliedern zur Verfügung stehen.

Man kann aber auch noch ein anderes Beispiel erwähnen. So wur-

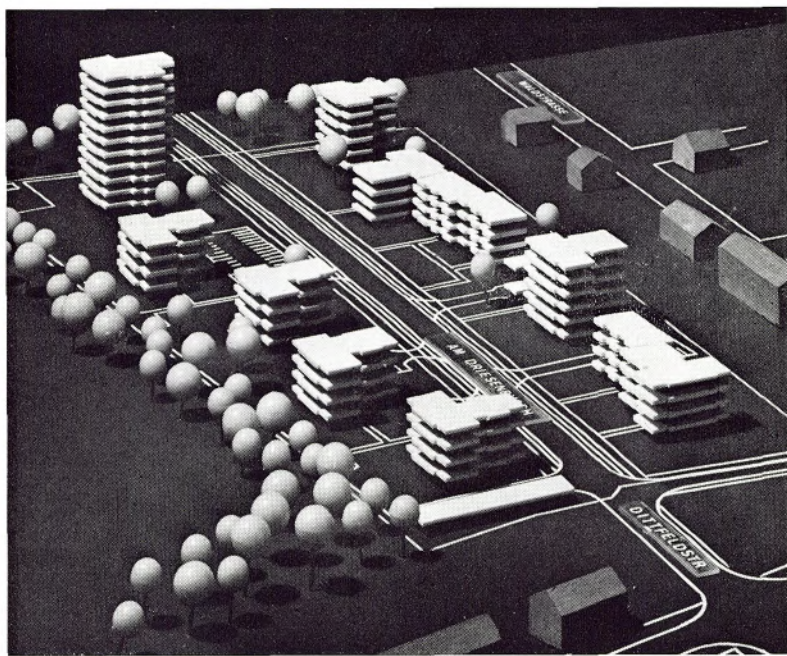
de im Bereich der Neumühler, Hagenauer, Wasgau- und Sundgaustraße in Meiderich ebenfalls die Sanierung in Angriff genommen. Hier werden ebenfalls die alten Häuser verschwinden und an ihrer Stelle moderne Wohnungen treten.



Ein Anfang ist also gemacht, ein Anfang, von dem man hoffen darf, daß er seitens der Wohnstättengesellschaft auch in den nächsten Jahren konsequent weitergeführt wird. Man kann dabei bereits auf gewisse Erfahrungen zurückblicken, denn auch das Gelände am Finkeplatz in Walsum-Vierlinden, das ein völlig neues Aussehen erhalten hat, fällt in den Bereich der Sanierung. Diese Bebauung ist damals gemeinsam zwischen ATH und Rheinische Wohnstätten AG erarbeitet worden.

Im Duisburger Stadtbereich, aber auch im Gebiet der Stadt Walsum, gibt es eine Reihe von Wohnsiedlungen, die auf dem Sanierungsprogramm der nächsten Jahre stehen sollten. Eine Rangfolge kann zur Zeit noch nicht genannt werden, aber eins dürfte heute schon





DIE BILDER ZEIGEN:

Linke Seite: An der Mittelfeldstraße in Dinslaken werden, wie das Modell oben zeigt, 450 Geschosswohnungen und 50 Eigenheime geplant. 96 Mietwohnungen, 34 Eigentumswohnungen und 36 Eigenheime sind bereits in Bau — Unten links: An der Humboldtstraße in Moers entstanden 184 Mietwohnungen — Rechts: An der Hoffschen Straße in Beeckerwerth wurden, wie die Werkzeilung bereits berichtete, Gastarbeiterwohnungen mit 560 Betten gebaut

Rechte Seite: Am Driesenbusch in Walsum werden 176 Mietwohnungen errichtet

zungen und die Einrichtung von Bädern in Häuser, die zu einem Zeitpunkt gebaut wurden, als es zunächst einmal darum ging, überhaupt Wohnraum zu schaffen. Während dieser Modernisierungsarbeiten haben die Bewohner zwar mit einigen Unbequemlichkeiten zu rechnen, dafür stehen ihnen aber nach dieser Zeit Wohnungen mit einem zeitgemäßen Komfort zur Verfügung.

Ein solches Programm wurde gerade in der ATH-Wohnsiedlung Ratingsee in Meiderich für 600 Wohnungen abgeschlossen. In der Planung befinden sich die Stahlarbeiter-Siedlung in Walsum, der nördliche Teil von Walsum-Vierlinden und die ATH-Siedlung im Eickelkamp. Am linken Niederrhein ist vorgesehen, 144 Wohnungen in Moers mit einem Kostenaufwand von 720 000 DM auszubauen. Außerdem stehen 225 Wohnungen in Homberg-Hochheide auf dem Modernisierungsprogramm. Auch hier läßt sich, bei dem gewaltigen Umfang der Arbeiten verständlich, noch keine Rangfolge aufstellen.

Parallel dazu laufen selbstverständlich die normalen Instandsetzungsarbeiten, für die jährlich etwa sieben Millionen DM zur Verfügung gestellt werden müssen. Mit diesem Jahresbetrag ist wohl auch in Zukunft zu rechnen.



Das Neubauprogramm der Gesellschaft wird — wenn man Sanierungsmaßnahmen nicht als reine Neubauten versteht — in den kommenden Jahren etwas zurücktreten. So wurden im abgeschlossenen Geschäftsjahr von der Rheinische Wohnstätten AG 1136 neue Wohnungen fertiggestellt. Für das laufende Jahr stehen zwar noch 1200 auf dem Programm, dann allerdings wird es deutlich weniger, nämlich im engeren Stadtbereich nur noch 200. Den Ausgleich versucht die Gesellschaft in der Nachbarschaft zu finden, so zum Beispiel in Dinslaken-Hiesfeld oder in Voerde.

feststehen: Das Gesicht mancher Stadtteile wird sich im nächsten Jahrzehnt ganz gewaltig verändern. Die kleinen, sehr alten Einfamilienhäuser, die für heutige Verhältnisse völlig unzureichend sind, werden neuen Häusern Platz machen müssen.

Dazu bleibt festzustellen, daß nach den heutigen gültigen Bauvorstellungen weitaus mehr Wohnungen geschaffen werden können als vorher. Dennoch wird viel mehr Platz für Grünflächen und Spielplätze vorhanden sein — eine Vorstellung, zu der man den Rheinischen Wohnstätten nur gratulieren kann. Hierzu einige Zahlen: Die Rheinische Wohnstätten AG verfügt zur Zeit über rund 40 000 Wohnungen, davon allein im Duisburger Raum 25 000. Die Schwerpunkte liegen in Hamborn, Meiderich und Ruhrort sowie außerhalb vorwiegend in Voerde, Homberg und in Moers. Zu einem erheblichen Teil sind es werksverbundene Wohnungen der August Thyssen-Hütte.



Unabhängig von den reinen Sanierungsmaßnahmen führt die Gesellschaft in den nächsten Jahren ein umfangreiches Modernisierungsprogramm durch. Dazu gehört im wesentlichen die Installation von Hei-

Einkäufertreffen in Oberhausen

Gute Einkäufer können dem Unternehmen Millionen sparen

Der Industrie-Umsatz der Bundesrepublik beträgt gegenwärtig im Jahr etwa 500 Milliarden DM. Rund die Hälfte davon geht durch die Hände der industriellen Einkäufer. Diese Zahlen zeigen die Bedeutung der Materialwirtschaft, in der gute Einkäufer den Unternehmen durch verantwortungsbewußte Arbeit jährlich viele Millionen sparen können.

Zum westdeutschen Einkäufertreffen des Bundesverbandes Industrieller Einkauf (BIE) am 15. und 16. November in Oberhausen hatten sich über 500 Einkäufer aus der Bundesrepublik eingefunden. Durchgeführt wurde das Treffen vom Duisburger Einkäuferclub.

Dipl.-Kaufmann Edgar Schwarz, Prokurist in der Materialwirtschaft der ATH und Vorstandsmitglied des Bundesverbandes Industrieller Einkauf, konnte Staatsminister a. D. Gerhard Kienbaum (MdB), Vorstandsmitglied der Thyssen Handelsunion AG Fritz Arendt, Shell-Generalmanager van Heeswijk (den Haag) und Vizedirektor Oscar Sigg (Neuenburg) begrüßen.

Professor Dr. Cordes, unter dessen Schirmherrschaft die Informationstagung durchgeführt wurde, unterstrich in einem Geleitwort die besonders verantwortungsvolle Aufgabe, die den Einkäufern der deutschen Industrie angesichts des ungewöhnlichen Kostenanstiegs in den letzten Jahren zufällt. Mehr denn je könne die kostengünstige Beschaffung von Materialien und Dienstleistungen, so stellte er fest, entscheidend dazu beitragen, den Unternehmen eine gesunde wirtschaftliche Grundlage zu erhalten. Der erweiterte Markt, den schon die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, erst recht aber der Welthandel böten, gebe dabei gegenüber früher größere Möglichkeiten, diesen schwierigen Auftrag zu erfüllen.

Das westdeutsche Einkäufertreffen hatte nicht nur die Aufgabe, fachliche Fragen des Berufsstandes zu diskutieren; es wollte die Teilnehmer auch mit gesamtwirtschaftlichen Fragen im deutschen und internationalen Markt vertraut machen. Zu Fragen der deutschen Wirtschaftspolitik und über die Wechselbeziehungen beim Bemühen um Stabilität und wirtschaftlichen Erfolg sprach Minister a. D. Kienbaum. Er analysierte dabei die Wirtschafts- und Stabilitätspolitik der Bundesregierung, die Lage am Arbeitsmarkt sowie die gegenwärtige

Tarifpolitik und forderte eine Verstärkung aller Bemühungen um Stabilität und wirtschaftlichen Erfolg.

In einem sehr interessanten Überblick skizzierte Herr van Heeswijk die Entwicklung des europäischen Beschaffungsmarktes seit dem Anlaufen des Gemeinsamen Marktes vor dreizehn Jahren.

Europäische Einkäufer könnten heute ihre Lieferquellen nicht nur innerhalb der nationalen Grenzen ihrer Länder sehen, sondern müßten ihren Blick auch auf andere Gebiete sowohl innerhalb als auch außerhalb Europas richten.

Die Erweiterung des Gemeinsamen Marktes durch den Beitritt Großbritanniens und der nordischen Länder werde den Rahmen noch weiter abstecken, zumal die internationalen Unternehmensgruppen künftig zwangsläufig größer sein müßten als der Durchschnitt der heutigen Unternehmen. Es sei damit zu rechnen, daß die Zahl der Zusammenschlüsse und der Kooperationen über die Ländergrenzen hinweg ansteigen werde, was auch zur Entwicklung des europäischen Beschaffungsmarktes beitrage.

Aus der Tatsache, daß die Beschaffungskosten in großen Industrieunternehmen heute im Durchschnitt fünfzig Prozent oder mehr der Endkosten der verkauften Produkte oder der Dienstleistungen ausmachten, könne man die Verantwortung der Unternehmensbereiche erkennen, die für den Einkauf zuständig seien.

Noch weiter in die Zukunft ging Direktor Sigg mit seinem Beitrag über den „Einkauf im Jahre 2000“. Die Entwicklung dränge darauf, die Einkaufstätigkeit in großen Unternehmen immer stärker zu zentralisieren und ihre Arbeit nach modernsten wissenschaftlichen Methoden auszurichten. Dies stelle auch höhere Anforderungen an die berufliche Qualifikation der Einkaufsfachleute, bei denen sich die Spezialisierung verstärken werde.

Direktor Arendt sprach über das Anlagen- und Investitionsgütergeschäft, insbesondere aus der Sicht des Exporthandels. Dabei beleuchtete er vor allem die Bedeutung der Entwicklungsländer, deren Selbsthilfe durch die Hilfe der westlichen Länder angeregt werden müsse. Werde die allgemeine Währungsunsicherheit nicht beseitigt, nehme der Aufbau in den Entwicklungsländern ernsthaft Schaden. Zahlreichen Industriegruppen in den westlichen Ländern fehlten zudem Aufträge, die zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage benötigt würden.



ATH-Beteiligung in Holland

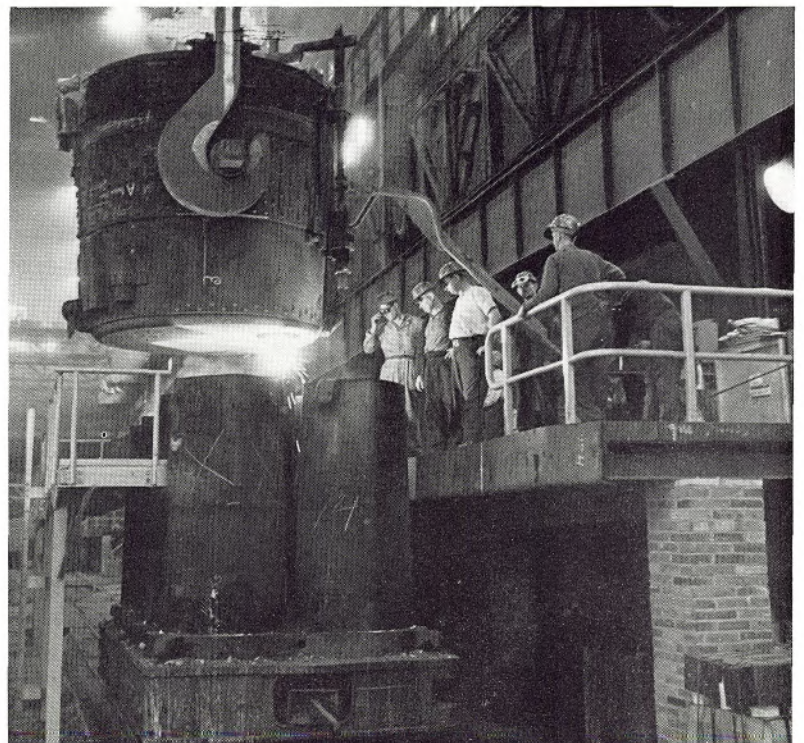
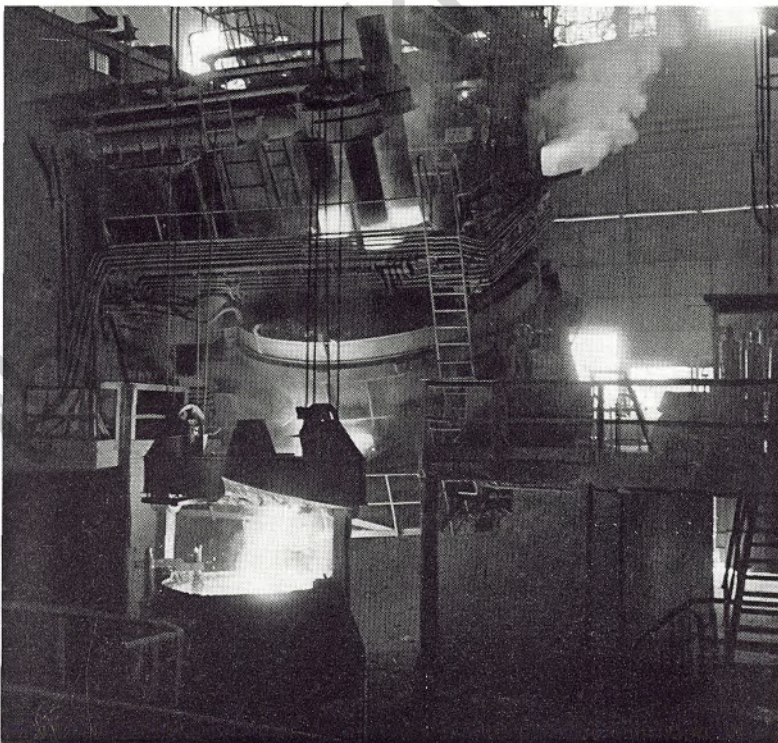
NKF Staal N.V. in Alblasserdam produziert Stahl, Draht und Stahlband

Die ATH hat am 1. Januar 1971, wie die Werkzeugzeitung bereits berichtete, mit Genehmigung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften in Brüssel 49 Prozent des Grundkapitals der NKF Staal N. V. in Alblasserdam erworben. Die Gesellschaft ist eine selbständig produzierende Gesellschaft der NKF Groep N. V. in Rijswijk, des größten Kabelproduzenten der Niederlande. Die Verbindung zwischen der ATH und der NKF

Staal hat das Ziel, zu einer besseren Auslastung der Walzkapazitäten dieser holländischen Gesellschaft zu führen und zu ihrer weiteren Entwicklung beizutragen. Die Produktion von NKF Staal umfaßt Walzdraht, gezogenen Draht, patentierten Stahldraht, verkupferten und verzinkten Draht sowie warm- und kaltgewalztes Band in SM- oder Elektrogüten. Sie ergänzt deshalb sinnvoll das Erzeugungsprogramm der Thyssenhütte.

Alblasserdam ist ein kleines, verträumtes Städtchen unweit Dordrecht am Noord-Waal, einem Mündungsarm des Rheins. Wer sich ihm auf der Autobahn nähert, wird in der Bannmeile der Stadt überrascht durch eine Vielzahl von Mühlen, die das Bild der fast ebenen Landschaft beherrschen.

Die Betriebe der NKF Staal N. V. liegen unmittelbar am Strom. Sie entstanden 1937 und nahmen im darauffolgenden Jahr die Produktion auf. Ihren Bau gerade an dieser Stelle verdanken sie nüchternen wirtschaftlichen Überlegungen des Gründers und Besitzers der damaligen Kabelwerke Delft, von Lindern. Er besaß in Alblasserdam eine Seilerei, Restbetrieb einer ihm gehörenden Reederei und einer Werft, deren Holzschiffe nach der Jahrhundertwende durch die modernen Stahlschiffe immer mehr ins Hintertreffen gerieten.



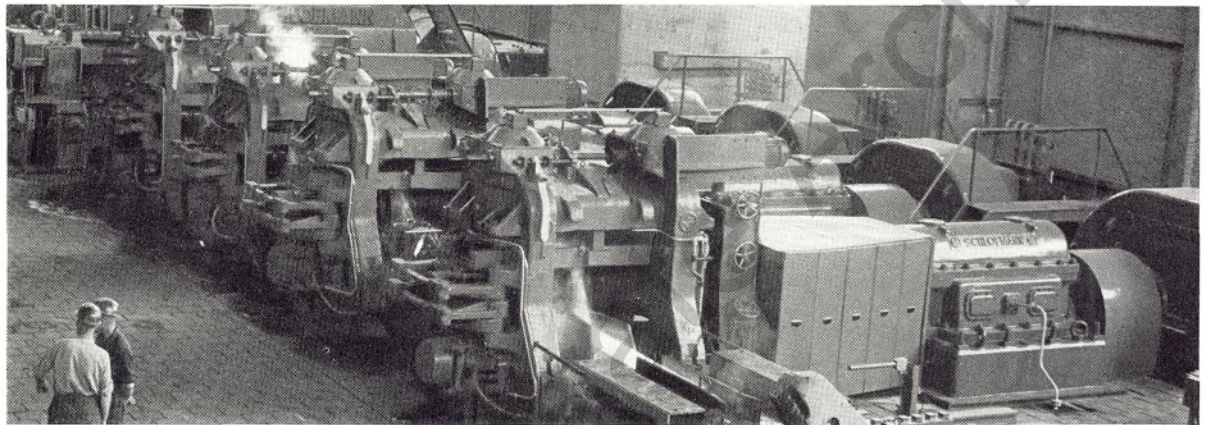
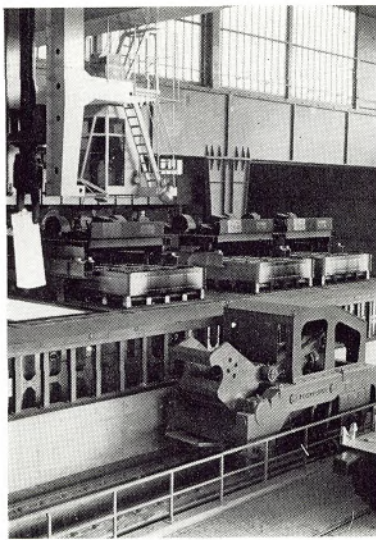
ZU DEN BILDERN:

Linke Seite:

Vierzehn Windmühlen — das typische Zeichen für die Landschaft vor Alblasserdam — Mitte: Herr von Lindern, der Gründer des Unternehmens — Unten links: Abstich eines Elektro-Ofens, rechts: Beim Kokillenguß

Rechte Seite:

Obere Reihe: Im Block-Walzwerk — Mitte: Die moderne Knüppelstraße und (darunter) die kontinuierliche Drahtstraße — Unten links: In der Beize, rechts: Das Labor



Kurz vor dem Ersten Weltkrieg baute er ein Kabelwerk, dem er vor dem Zweiten Weltkrieg, 1937/38, mit dem Werk Alblasserdam die vom Import unabhängige Stahl- und Drahtbasis gab. Umfang und Ausrüstung der Anlagen wurden vor allem in den letzten zwanzig Jahren laufend vervollkommen und erweitert, um der wachsenden Nachfrage und den technischen sowie qualitativen Anforderungen gerecht zu werden.

Heute besitzt das Werk Alblasserdam auf der Stahlseite zwei SM-Ofen und vier Elektro-Ofen mit einer Jahreskapazität von rund 430 000 Tonnen Stahl. Die Walzseite besteht vor allem aus einem Block- und Brammen-Walzwerk, einem kontinuierlichen Halbzeug-Walzwerk, einem Schmalband- und Feineisen-Walzwerk sowie einer erst 1969 erbauten kontinuierlichen Drahtstraße mit Stelmor-Drahtkühlanlage, auf der hauptsächlich

hochwertige Qualitäten gewalzt werden.

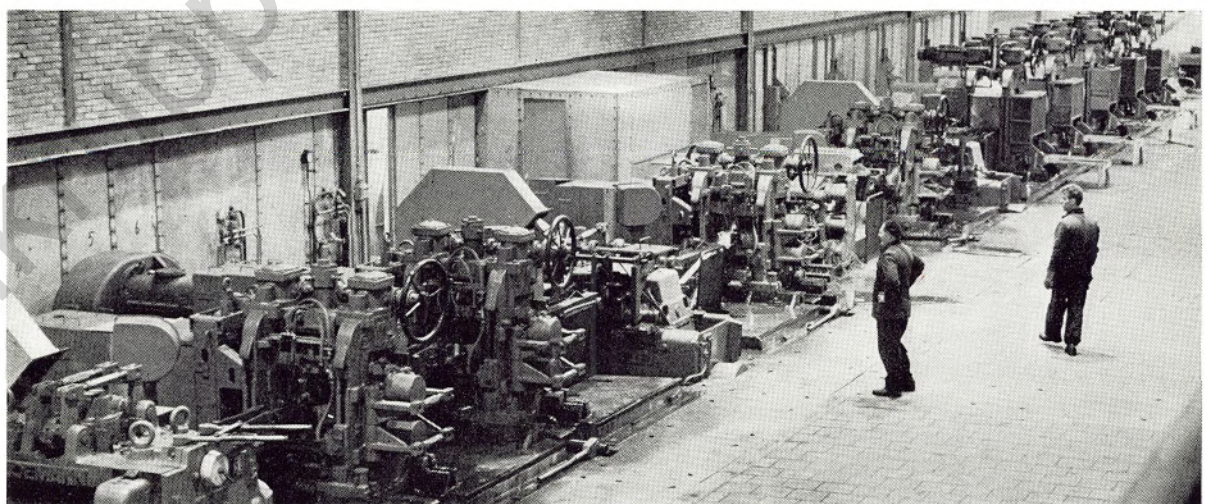
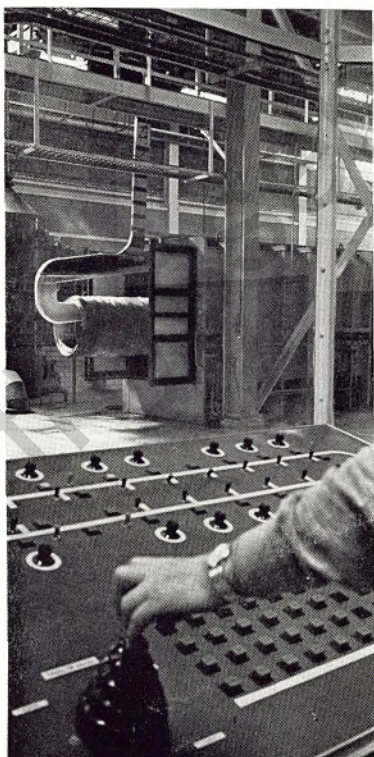
Ein Großteil dieser Investitionen erfolgte in den Jahren 1947 bis 1953 sowie 1965 bis 1970. Die beiden ersten Elektro-Ofen kamen 1949 und 1952, zwei weitere 1957 und 1965 in Betrieb. In den Jahren

1965 bis 1967 wurde eine neue Stripperhalle gebaut, neue Band- und Drahtstraßen mit höheren Bundgewichten konnten die Produktion aufnehmen.

Beim Walzen von Draht und Band wird in Alblasserdam von einem 4-Tonnen-Gießblock ausgegangen,

der im Block- und Knüppel-Walzwerk zu Knüppeln von neun Meter Länge ausgewalzt wird.

Ein Teil dieser Produktion wird im eigenen Betrieb dann kalt gezogen bzw. kalt gewalzt und kann verschiedenen thermischen Behandlungen unterworfen werden. Zur



DIE BILDER ZEIGEN
das Drahtlager (links) und (rechts) den
Versand von Stahldraht unmittelbar in
Kümos am Kai des Noord-Waal



Überwachung der Produktion stehen moderne Einrichtungen, unter anderem zur Stahlanalyse und Qualitätskontrolle, zur Verfügung. Die NKF Groep N. V. Rijswijk, damals die Nederlandsche Kabelfabriek, Delft, hatte 1955 das zweitgrößte Unternehmen der Branche, die N. V. Hollandsche Draaden Kabelfabriek in Amsterdam übernommen. Sie hat jetzt eine Belegschaft von 13 000 Mitarbeitern. Von diesen sind 2100 — darunter

300 Ausländer — im Werk Alblas-serdam beschäftigt. Die Kapital-mehrheit liegt seit 1970 beim hol-ländischen Elektrokonzern Philips. Der Vorstand von NKF Staal N. V.

Alblasserdam besteht aus Direktor Kooper sowie den Unterdirektoren Smit und Hartman. In einem mit ihnen gebildeten deutsch-holländischen Steering-Komitee, dem von

seiten der ATH die Herren Schütte, Kron und Dr. Gödde angehören, werden die technischen und wirtschaftlichen Probleme der Gesellschaft beraten.

Wer infolge Vollendung des 65. Lebensjahres Alters-Ruhe-geld aus der gesetzlichen Rentenversicherung bezieht, kann jede Arbeit verrichten und Verdienst in jeder Höhe erzielen, ohne daß hierdurch die Rente in irgend einer Weise beeinträchtigt wird.

Das muß beachtet werden

Wenn Rentner arbeiten gelten besondere Rentenbestimmungen

Diese Regelung gilt jedoch nicht für Empfänger von vorgezogenem Alters-Ruhegeld, das nach Erfüllung gewisser Voraussetzungen Versicherten bereits nach Vollendung des sechzigsten Lebensjahres auf Antrag gewährt wird, solange sie eine Beschäftigung oder Tätigkeit nicht ausüben. Diese Bestimmung wird dadurch gelockert, daß sowohl Einkünfte aus gelegentlichen Aushilfen als auch aus laufend oder in regelmäßiger Wiederkehr verrichteten Nebenbeschäftigungen oder -tätigkeiten auf die Gewährung des vorgezogenen Alters-Ruhegeldes ohne Einfluß sind und sich auch nicht auf dessen Höhe auswirken.

Im einzelnen muß bei diesem „Zusatzverdienst“ folgendes beachtet werden:

Gelegentliche Aushilfen

Die Beschäftigung darf nur gelegentlich, insbesondere zur Aushilfe ausgeübt werden, und zwar für eine Zeitdauer, die im Laufe eines Jahres seit dem Beginn auf nicht mehr als drei Monate oder insgesamt 75 Arbeitstage nach der Natur der Sache beschränkt zu sein pflegt oder im voraus durch Arbeitsvertrag beschränkt ist.

Näheres regeln die „Richtlinien für die versicherungsrechtliche Beurteilung von Nebenbeschäftigungen und Nebentätigkeiten“. Hiernach gilt die zeitliche Begrenzung von „nicht mehr als drei Monaten“ für Fälle, in denen die Aushilfe an fünf oder mehr Arbeitstagen je Woche ausgeübt wird. Wird sie dagegen an weniger als fünf Arbeitstagen in der Woche verrichtet, dürfen „insgesamt 75 Arbeitstage“ nicht überschritten werden.

Nebenbeschäftigung

Hier handelt es sich um eine Tätigkeit von geringem Ausmaß, die vorübergehend oder auch laufend „allein“ ausgeführt wird. Die wöchentliche Arbeitszeit darf zwanzig Stunden und der erzielte Verdienst im Monat durchschnittlich ein Achtel der für die Monatsbezüge in

der gesetzlichen Rentenversicherung geltenden Beitrags-Bemessungsgrenze oder bei höherem Verdienst ein Fünftel des Gesamteinkommens des Empfängers von Alters-Ruhegeld nicht überschreiten.

Die Bezieher von Rente wegen Berufsunfähigkeit dürfen grundsätzlich durch Arbeit „hinzuverdienen“, jedoch mit der Einschränkung, daß der erreichbare Verdienst nicht mehr als die Hälfte des durchschnittlichen Verdienstes vergleichbarer Personen betragen darf.

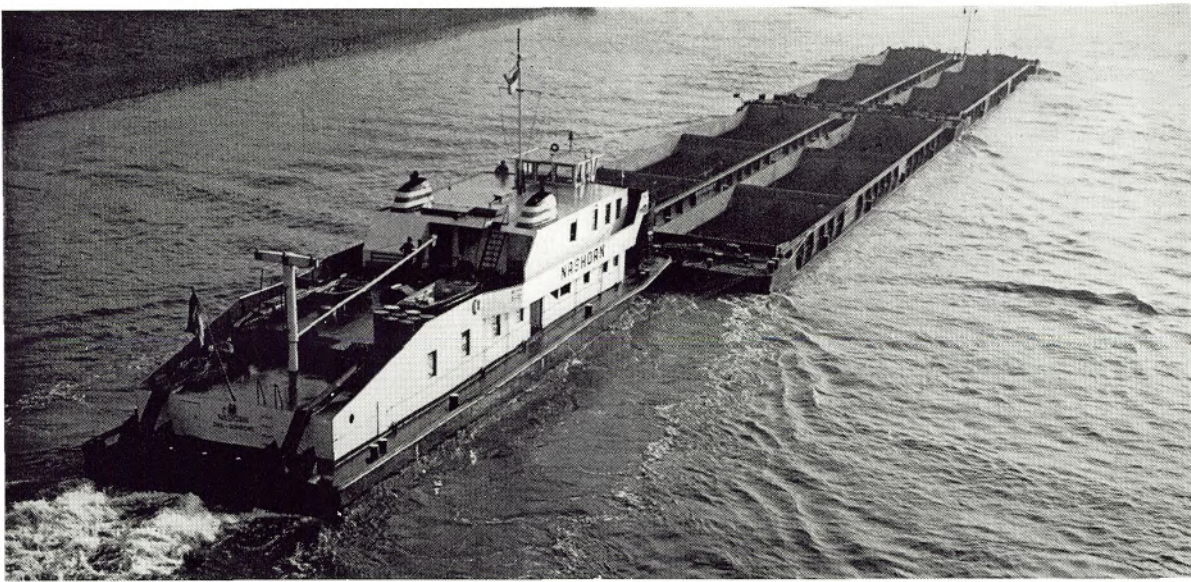
Ebenso wie das Alters-Ruhegeld nach Vollendung des 65. Lebensjahres wird auch die Witwenrente aus der Rentenversicherung unabhängig von Erwerbstätigkeit und sonstigen Einkünften gewährt. Witwen unter 45 Jahren, die nicht

mindestens ein waisenrentenberechtigtes Kind erziehen, wird die erhöhte Witwenrente (auch große Witwenrente genannt) allerdings nur gewährt, solange sie berufs- oder erwerbsunfähig sind. Soweit diese Personen berufsunfähig sind, gelten für sie bei Aufnahme von Erwerbstätigkeit die gleichen Bestimmungen wie für Personen, die Berufsunfähigkeitsrente aus eigener Versicherung beziehen.

Wird eine Rente wegen Erwerbsunfähigkeit gewährt, ist in der Regel anzunehmen, daß irgendeine regelmäßige Tätigkeit nicht mehr ausgeübt werden kann und nur noch geringfügige Einkünfte durch Arbeit erzielt werden können, welche die Gewährung der Rente nicht beeinflussen. Nur in Einzelfällen wird zu prüfen sein, ob eine Rente wegen Erwerbsunfähigkeit nicht in eine — niedrigere — Rente wegen Berufsunfähigkeit umzuwandeln ist. Die Kürzung einer Rente um den durch die Arbeit erzielten Verdienst oder um einen Teil dieses Verdienstes ist jedoch grundsätzlich nicht möglich.

Personen, die ein Alters-Ruhegeld aus der Rentenversicherung der Angestellten oder der Rentenversicherung der Arbeiter oder der knappschaftlichen Rentenversicherung beziehen, unterliegen bei Aufnahme einer Arbeit nicht der Rentenversicherungs-Pflicht. Jedoch hat der Arbeitgeber den Beitragsanteil zu entrichten, den er entrichten müßte, wenn der Arbeitnehmer versicherungspflichtig wäre. Dagegen unterliegen alle übrigen Rentenempfänger der Versicherungspflicht.

Dr. F. St.



Wie alle Zweige der Transportwirtschaft befindet sich auch die europäische Binnenschifffahrt mitten in einem Strukturwandel. Teilweise unterstützt durch staatliche Abwrackprämien, vermindert sich die Zahl vor allem der kleinen, älteren Fahrzeuge. Gleichzeitig werden moderne größere Einheiten mit geringerem Personalbedarf in Dienst gestellt.

Strukturwandel geht weiter

Schubleichter setzen sich immer mehr in der Binnenschifffahrt durch

Zu Anfang der sechziger Jahre gab es in der Europäischen Gemeinschaft, wie ihrem jüngsten Bericht zu entnehmen ist, 45 415 Binnenwasser-Fahrzeuge, 1969 waren es nur noch 41 618. Zu Beginn der sechziger Jahre waren 27 440 Motorschiffe mit 9,8 Millionen Tonnen registriert. Bis Anfang des Jahres 1969 erhöhte sich die Zahl der Motorschiffe auf 29 013 mit 11,7 Millionen Tonnen.

Mit 12 152 Motorschiffen, aber nur 3,7 Millionen Tonnen, liegen die Holländer an der Spitze. Die Flotte der französischen Binnenschifffahrt umfaßt 5677 Motorschiffe mit 2,1 Millionen Tonnen. Der Zahl nach liegt die Bundesrepublik auf Platz drei mit 5586 Motorschiffen. Aber mit 3,4 Millionen Tonnen rangiert sie vor Frankreich. 5180 belgische Motorschiffe verfügen nur über 2,3 Millionen Tonnen. Italien ist arm an Binnenwasserstraßen. 403 Motorschiffe mit 54 000 Tonnen sind registriert. Luxemburg schließlich meldet fünfzehn Motorschiffe mit 8000 Tonnen.



Die neuen Personal- und Antriebskosten sparenden Schubleichter, die in der Erzzufuhr auch der ATH von Rotterdam Europoort und dem Botlek-Hafen seit 1957 in zunehmendem Maße eingesetzt werden, setzen sich immer mehr durch. Zu Beginn der sechziger Jahre waren 312 Schubleichter im Einsatz, davon in Frankreich 209, in den Niederlanden 59, in der Bundesrepublik 41, in Belgien zwei und in Italien einer. Bis Anfang 1969 erhöhte sich die Zahl auf 1054. Frankreich führt weiterhin mit 724 Schubleichtern. Dann folgen: Niederlande 131, Bundesrepublik 125, Italien

44, Belgien 30. Die Gesamttonnage der Schubleichter erhöhte sich in diesem Zeitraum von 348 000 auf 973 000 Tonnen.

Wie die Industrie- und Handelskammer in ihrem Jahresbericht für 1970 feststellte, hat die Schubschiff-Flotte allein auf dem Rhein in den letzten Monaten die Tragfähigkeit von einer Million Tonnen überschritten. Das bedeutet eine Verzehnfachung der Schubschiff-Tonnage innerhalb von zehn Jahren. Der Anteil der Schubschifffahrt an der internationalen Rheinflotte liegt gegenwärtig bei einem Neuntel der Tragfähigkeit. Die transportwirtschaftliche Bedeutung ist jedoch weit höher einzuschätzen.

Die Kammer erinnert daran, daß die ersten Schubeinheiten auf dem Rhein im Jahre 1957 zunächst versuchsweise in Fahrt kamen. Das erste Schubboot hatte mit vier

Leichtern von je 1250 Tonnen insgesamt jeweils 5000 Tonnen Massengüter befördert. Heute dagegen transportiert ein Schubverband mit vier Leichtern auf dem Niederrhein in der Regel 8000 bis 9000 Tonnen. Da die Leichter laufend größer werden, dürften demnächst Viererverbände mit 10 000 bis 11 000 Tonnen Tragfähigkeit regelmäßig zum Einsatz kommen.

Die beiden stärksten Schubboote auf dem Rhein sind mit einer Leistungsfähigkeit von je 4800 PS für Verbände mit sechs Schubleichtern gebaut worden. Sechserverbände sind zwar bislang noch nicht zugelassen; dazu bedarf es offensichtlich noch bestimmter wasserbaulicher Maßnahmen an einigen besonders schwierigen Stromabschnitten. Erste Versuchsfahrten im August 1970 bei Nimwegen und Ende März 1971 bei Düsseldorf sind mit

gutem Ergebnis durchgeführt worden.



Der gute alte Schleppkahn ohne eigenen Antriebsmotor ist zwar noch im Einsatz, aber die Zahlen sind stark rückläufig.

17 663 Kähne waren zu Beginn der sechziger Jahre in den sechs Partnerstaaten registriert. Anfang 1969 schwammen nur noch 11 566. Die Tonnage verminderte sich von 6,8 auf 4,6 Millionen Tonnen. Die Zahl der holländischen Kähne verminderte sich nur von 8463 auf 8196. In Frankreich dagegen sind von 3928 Kähnen innerhalb eines Jahrzehnts nur noch 1131 übrig geblieben. Die Abwrackaktion in der Bundesrepublik verminderte die Zahl von 2428 auf 1355. Italien meldet einen Rückgang von 2039 auf 326. Belgien verringerte die Zahl von 805 auf 558.

Die jetzt erst vorgelegte Verkehrstatistik der europäischen Binnenschifffahrt des Jahres 1968 zeigt vor allem die Bedeutung der Süßwasser-Kapitäne für die holländische Wirtschaft. Hier wurden 242,2 Millionen Tonnen befördert, davon 147,4 Millionen über die Landesgrenzen hinweg. Die deutsche Binnenschifffahrt brachte es auf 233,4 Millionen Tonnen, davon 133,3 Millionen im Auslandsverkehr. Frankreich meldet 101,8 Millionen Tonnen, davon 39,5 Millionen über die Landesgrenzen hinweg. Von 93,3 Millionen Tonnen in Belgien wurden 65,1 Millionen im Auslandsverkehr transportiert. Italien beförderte 3,9 Millionen Tonnen im Jahre 1968. Eine Verkehrsbeziehung zu anderen Ländern ist hier für die Binnenschifffahrt nicht möglich.

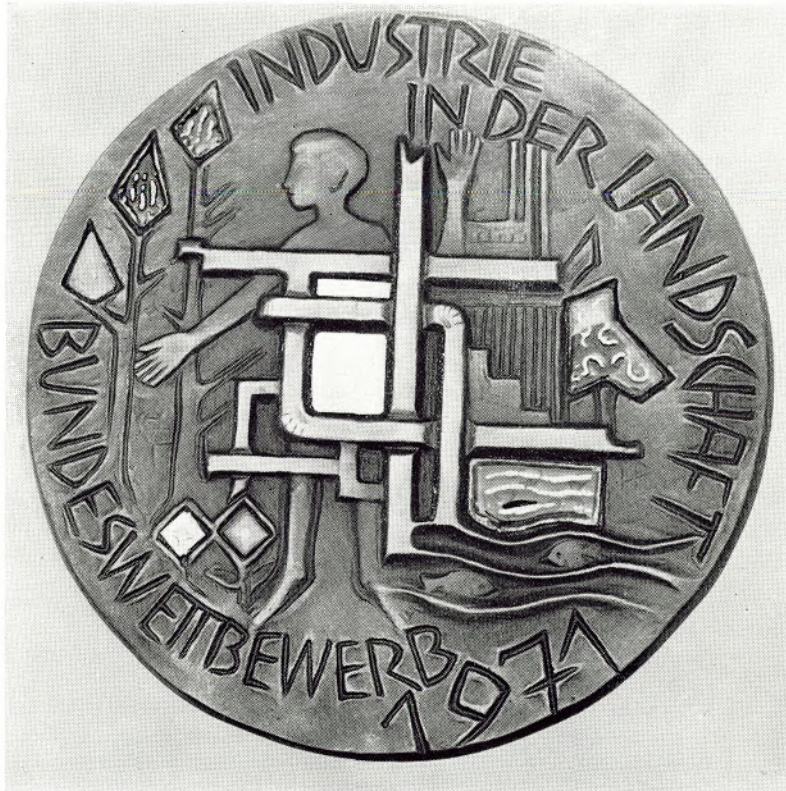


Nach der letzten Erhebung vom 31. Dezember 1968 beträgt die Gesamtlänge der Kanäle, Flüsse und Seen in der Europäischen Gemeinschaft 24 822 Kilometer. Davon sind als Binnenwasserstraßen qualifiziert 21 644 Kilometer. Zahlreiche in den vergangenen Jahrhunderten gebaute Kanäle entsprechen nicht mehr den heutigen Verkehrsanforderungen. 4325 Kilometer des europäischen Wasserstraßennetzes sind nur für Schiffe unter 250 Tonnen befahrbar.



Die Thyssen-Gruppe auf Ost-Messen

Im Herbst 1971 beteiligte sich die Thyssen-Gruppe an den beiden internationalen Messen im jugoslawischen Zagreb und im tschechoslowakischen Brunn. Beide Messen, die Internationale Herbstmesse Zagreb und die Internationale Maschinenmesse Brunn, ermöglichten es, die bestehenden guten Kontakte mit beiden Ländern zu vertiefen. Während der Zagreber Messe besuchte auch der jugoslawische Staatspräsident, Marshall Tito (unser Bild), den Thyssen-Stand.



Goldplakette für Beeckerwerth

Hohe Auszeichnung an die ATH für „Industriewerk im Grünen“

Eine Goldplakette erhielt die August Thyssen-Hütte, wie die Werkzeitung bereits berichtete, im Wettbewerb „Industrie in der Landschaft 1971“ vom Bundesministerium für Städtebau und Wohnungswesen. Damit wurden die intensiven Bemühungen des Unternehmens anerkannt, das Werk Beeckerwerth organisch der Landschaft anzupassen und für einen zeitgemäßen Umweltschutz zu sorgen. In einer Feierstunde am 9. November nahm Hüttendirektor i. R. Dr. Michel in Bonn-Bad Godesberg diese hohe Auszeichnung entgegen.

Rund 180 Unternehmen aus dem gesamten Bundesgebiet hatten ursprünglich ihr Interesse bekundet, an diesem zum zweitenmal ausgeschrieben Wettbewerb teilzunehmen. Ein großer Teil von ihnen beteiligte sich dann aber doch nicht, als die sehr streng gefaßten Ausschreibungsunterlagen vorlagen. So blieben schließlich insgesamt 43 Firmen übrig, an die sechs Goldplaketten ausgegeben wurden.

Der erste Wettbewerb dieser Art, an dem sich allerdings die ATH nicht beteiligt hatte, war 1968 durchgeführt worden. Damals hatte man noch nicht so strenge Bewertungsmaßstäbe erarbeitet. Außerdem wurde bei dem ersten Wettbewerb die Bewertung in anderer Weise durchgeführt, als es diesmal der Fall war.



Was vor drei Jahren weitgehend auf Grund von Plänen, Zeichnungen und Fotos entschieden wurde, nahm diesmal eine neutrale Bewertungskommission in Augenschein. Wo-

chenlang war sie im gesamten Bundesgebiet unterwegs, um sich an Hand der eingereichten Unterlagen an Ort und Stelle selbst ein Bild

von den einzelnen Unternehmen machen zu können.

Diese Bewertungskommission besuchte am 1. Oktober das Werk

Beeckerwerth. Auf der Neuen Schwelgernstraße unmittelbar vor dem vorbildlich begrünten Petersberg wurden die Sachverständigen von dem Leiter unserer Neubaubau-Abteilung, Direktor von Branconi, begrüßt. In seiner Begleitung befanden sich Prokurist Koch und Dipl.-Ing. Tiedemann von unserer



UNSERE BILDER

zeigen oben links die Goldplakette, die der ATH für das Werk Beeckerwerth verliehen wurde — Mitte: Minister Lauritzen und Graf Bernadotte überreichen die Auszeichnung an Hüttendirektor i. R. Dr. Michel — Unten, von links: Die Bewertungskommission bei ihrem Besuch in unserem Werk (von links) Dipl.-Ing. Gessner, Generalsekretär Hammler, Prokurist Koch, Redakteur Dahlheim, Direktor von Branconi, Dipl.-Ing. Tiedemann und Dr. Strack — Minister Lauritzen begrüßt Dipl.-Ing. Tenter und Prokurist Stempel vor den ausgestellten Plänen des Werkes Beeckerwerth — Dr. Michel und Gartenarchitekt Fabritius im Gespräch



Das Urteil der Kommission

Begründung für Verleihung der Goldplakette

Der Standort dieses vor einigen Jahren errichteten neuen Hüttenwerkes war vorgegeben durch die zwingende räumliche Nachbarschaft zu bestehenden Anlagen der gleichen Firma und zu den Verkehrswegen. Beachtlich ist, daß eine Fläche für die Betriebsansiedlung gewählt wurde, die zum größten Teil nur als Halde genutzt war. Außerdem mußten umfangreiche städtebauliche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Angesichts des schwierigen Standorts im Westen der Stadt Duisburg waren umfangreiche Vorkehrungen erforderlich, um die Beeinträchtigung der angrenzenden Gebiete so niedrig wie möglich zu halten. Besondere Bedeutung wurde auch der Bekämpfung von Staubbelastungen durch technische Maßnahmen sowie durch die Anlage von Grünflächen, vor allem der fast geschlossenen Bepflanzung entlang der Bundesbahn und des Rheinufer, beigemessen.

Gestaltung und Farbgebung der baulichen Anlagen sind positiv hervorzuheben. Die Möglichkeit zur Anlage von Pflanzungen und Rasenflächen innerhalb der Werksanlagen wurden restlos ausgeschöpft. Dem Werk Beeckerwerth der ATH wird eine Goldplakette zugesprochen.

Grundstücksabteilung. Die Bewertungskommission setzte sich zusammen aus Dipl.-Ing. Gessner (Bundesanstalt für Vegetationskunde, Naturschutz und Landschaftspflege), Generalsekretär Hammler (Deutsche Gartenbau-Gesellschaft) und Dr.-Ing. Strack (Institut für Städtebau, Siedlungswesen und Kulturtechnik der Universität Bonn).

Mit einem Autobus fuhren die Besucher am Petersberg entlang weiter über die Neue Schwegelstraße durch das Tor 18 zum Werk Beeckerwerth. In einer Rundfahrt um und durch das Werksgelände konnten sich die Mitglieder der Kommission davon überzeugen, daß die ATH hier nicht nur umfangreiche Grünanlagen geschaffen hat, sondern daß sie auch bemüht war, das architektonische Bild des Werkes entsprechend aufzulockern.

Die Besucher erkannten, daß in Beeckerwerth ganz bewußt der in alten Industriebauten vorherrschende grau-braune Ton durch farbfreudige Akzente überwunden wurde. Hinzu kam an einer Reihe von Stellen die geschickte Abschirmung durch Sträucher — beispielsweise der Werksbahnstrecken. Auch die Trennung zwischen Werksgelände und Wohngebieten sowie zum Vor-



DIE BILDER ZEIGEN:

Oben: Das Werk Beeckerwerth liegt unmittelbar am Rhein. Unser Foto von der linken Rheinseite läßt kaum erkennen, daß zwischen dem Kornfeld im Vordergrund und den Werksanlagen der Rhein fließt — Mitte: Im ganzen Werk bilden Anpflanzungen von Sträuchern und blühende Pflanzen farbenfrohe Unterbrechungen — Unten: Blick von Tor 16 auf die Hoff'sche Straße; links der Meerberg Rangierbahnhof

gelände des Rheins ist mit Grüngürteln landschaftlich reizvoll gestaltet worden.

Vom Werk Beeckerwerth aus ging es dann ins Hochhaus zu einer abschließenden Besprechung. Der Weg führte vom Tor 6 quer durchs Hamborn/Bruckhausener Werk zum Tor 3. Obwohl dieser Teil des Werksbereiches nicht in den Wettbewerb einbezogen worden war, zeigten sich die Besucher doch stark beeindruckt davon, daß auch kleinste Grundstücksecken für die Anlage von Rasen oder das Anpflanzen von Sträuchern genutzt wurden.



Sämtliche Unterlagen der am Wettbewerb beteiligten Firmen waren im Bundesministerium für Städtebau und Wohnungswesen in einer Ausstellung zusammengefaßt worden. Hier konnte man auch an Hand von Zeichnungen und Plänen die Entwicklung vornehmlich der Begrünungsflächen im Werk Beeckerwerth erkennen. Fotos und umfangreiches Textmaterial ergänzten die Unterlagen.

Zu diesen Unterlagen gehörte auch eine Kurzbeschreibung des Werkes Beeckerwerth mit den Konsequenzen, die das Unternehmen auf Grund der Erkenntnisse über die Bedeutung einer sauberen Umwelt gezogen hat. Es wurde u. a. hingewiesen auf den Einbau von Filtern für die Luftreinhaltung bei den Produktionsanlagen sowie auf die Anlage von Kläranlagen für die



DIE BILDER:
Links: Im Werk mit zwei der modernen Belegschaftshäuser — Unten: Blick in den Innenhof des Verwaltungsgebäudes in Beeckerwerth

Reinigung des Abwassers und für den innerbetrieblichen Wasserkreislauf.

Erkennbar wurde aber hieraus auch die Verkehrserschließung des Werksgeländes, die sich auch nach dem betrieblichen Ablauf richten mußte. Die sich so ergebenden freien Flächen boten sich für eine Begrünung an — wobei man hier dem Grün zusätzlich die Wertung als „ordnender Faktor“ zuerkennen muß.

Bei der Fahrt durch Beeckerwerth, an der sich auch Direktor Dr. Koenitzer beteiligte, wies Direktor von Branconi auf alle diese Gesichtspunkte hin. Er erklärte vor allem, daß das Werk unter der Leitung von Hüttendirektor Dr. Michel geplant und gebaut worden sei und daß Dr. Michel sich persönlich für die Schaffung von Grünanlagen eingesetzt habe.

Alle diese Dinge zusammengekommen fanden die gebührende Beachtung bei der Bewertung. Dieser Bundeswettbewerb war vom Bundesminister für Städtebau und Wohnungswesen im Zusammenwirken mit dem Bundesministerium des Innern ausgeschrieben worden. Die Geschäftsführung hatte die Deutsche Gartenbau-Gesellschaft. Schirmherr war Bundespräsident Heinemann.



Im großen Saal des Bundesministeriums für Städtebau und Wohnungswesen, in dem diese Ausstellung aufgebaut war, befand sich auch eine Deutschlandkarte. Mit bunten Stecknadeln waren die Orte markiert, aus denen sich Firmen beteiligt hatten. Hier konnte man die interessante Feststellung machen, daß die Schwerpunkte der Bewerbungen sowohl im Ruhrgebiet als auch im Saargebiet lagen. Die alten Industriezentren sind also offenbar am meisten bemüht, sich

modernen Erkenntnissen des Umweltschutzes aufzuschließen.

Besondere Beachtung sollte eigentlich finden, daß ein großer Teil der nicht nur bei der ATH erkennbaren Maßnahmen freiwillig erfolgte, also weder unter gesetzlichem Zwang noch unter Druck von außen.



Diese Tatsache wurde auch mehrfach in der Feierstunde am 9. November unterstrichen. Bundesminister Dr. Lauritzen zitierte zu Anfang seiner Ausführungen einen Passus aus der „grünen Charta von der Mainau“, in der es um den Ausgleich zwischen Technik, Wirtschaft und Kultur geht. Heute werde deutlicher als je, wie wegweisend diese Worte seien. Als diese Sätze geprägt worden seien, habe es noch keine intensive Diskussion um den Umweltschutz gegeben. Sie

sei nötig, um das Reformbewußtsein zu fördern. Er zeigte die Bemühungen der Politiker auf, die sich speziell auf dieses Thema konzentrierten. Verbote allein könnten nicht weiterhelfen, erforderlich sei eine vorausschauende Planung.

Der Bundesminister regte an, die Ergebnisse dieses Wettbewerbs wissenschaftlich auszuwerten. Eine solche Auswertung sei im Verein mit Verständnis und gutem Willen bei allen Stellen geeignet, landschaftsschützende Leistung zu erzielen.

Der Wettbewerb sei keineswegs eine Auszeichnung für „schöne Fabriksichten“. Vielmehr wolle er eine Aufklärung über die funktionellen Zusammenhänge der Industriebauten mit der Landschaft, mit ihrem ursprünglichen Gefüge und den sonstigen Gegebenheiten erreichen.



Sein Dank galt sowohl den an der Bewertung beteiligten Gesellschaften und Instituten als auch den Teilnehmern, die er wegen ihrer lobenswerten Beispiele besonders beglückwünschte.

Professor Dr.-Ing. Gassner, Direktor des Instituts für Städtebau, Siedlungswesen und Kulturtechnik der Universität Bonn und gleichzeitig Vorsitzender der Bundesprüfungskommission „Industrie in der Landschaft“, zeigte in seinem Referat einige grundsätzliche Aspekte des Umweltschutzes auf. Er erläuterte, daß die moderne Konsumgesellschaft inzwischen zu begreifen beginne, daß es Grenzen gäbe, die man nunmehr streife. Praktiker bei Ländern und beim Bund seien ebenso tätig geworden wie in der Industrie. Erfreulicherweise könne man das auch international feststellen.

Dieser Wettbewerb sei ein zunächst nur bescheidener Beitrag zu diesem komplexen Thema. Immerhin seien damit die Aufgaben für die Zukunft angerissen worden. Zu ihnen würde in erster Linie der vorbeugende Umweltschutz gehören. Nachdem Professor Gassner die Bewertungskriterien dieses Wettbewerbs aufgezeigt hatte, traf er die Feststellung, daß einige Betriebe mehr tun würden, als man in der Öffentlichkeit bisher angenommen habe.



Graf Lennart Bernadotte, Präsident der Deutschen Gartenbau-Gesellschaft und Sprecher des Deutschen Rates für Landespflanze, zeigte die Schwierigkeiten auf, die die Deutsche Gartenbau-Gesellschaft seit ihrer Neugründung vor sechzehn Jahren in Kassel habe ausräumen müssen. Auch er unterstrich das Ministerwort: „Dies ist keine Schönheitskonkurrenz der deutschen Industrie.“ Seine Anregung an Bundesminister Dr. Lauritzen, in einer reisenden Pressekonferenz die besonders erfolgreichen Werke vorzustellen, fand allgemeinen Beifall. Das Fazit seiner Betrachtungen zog er mit den Worten: „Wir müssen gärtnern um des Menschen Willen.“ Dann erfolgte die Verleihung der Plaketten. Als Dr. Michel für die August Thyssen-Hütte die Goldplakette in Empfang nahm, bezeichnete ihn der Generalsekretär der Deutschen Gartenbau-Gesellschaft, Horst Hammler, als „Menschenfreund und Gärtner aus Passion“.

In einem anschließenden Rundgang durch die Ausstellung hatten die Vertreter unseres Unternehmens Gelegenheit, an Hand der dargelegten Unterlagen den Minister und weitere Gäste über zahlreiche Einzelheiten des Werkes Beeckerwerth und der ATH zu informieren.

主子が
笑っています

KEIKO LÄCHELT

Japan —
Inselreich mit
vielen Gesichtern

Eine Delegation der ATH-Betriebsräte informierte sich im September, wie die Werkzeugzeitung in der letzten Ausgabe mitteilte, auf einer zweiwöchigen Reise über Sozialprobleme der japanischen Stahlindustrie. Werkzeugzeitungs-Redakteur Günter Meyer, der die Gruppe begleitete, berichtet in seinem heutigen zweiten Beitrag über Eindrücke und Erlebnisse, die ihm am Rande dieser Studienfahrt begegneten.

Über der Tokio-Bucht kurvt der Düsenclipper dem Flugplatz Haneda zu. Spätestens in diesem Augenblick entruckt die Schulweisheit dem Gedächtnis des Betrachters dieser Szenerie, daß in dieser Bucht im Jahre 1853 der amerikanische Kommandant Matthew C. Perry mit vier Kriegsschiffen aufkreuzte, um einen Friedens- und Freundschaftsvertrag zwischen Japan und den USA zu schließen.

Das Bild dieser Zwölf-Millionen-Stadt ist schon aus der Luft verwirrend. Doch das ist erst der Anfang dieses Fortissimos, das direkt nach der Landung anschwillt, herausfordernd — jedoch auch irgendwie ansprechend. Ein Gewirr von Lauten umbrandet das Ohr. Es sind Laute, die einem Europäer sehr fremd sind. Wer sich hier ärgert, nichts zu verstehen, sollte sich das japanische Sprichwort einprägen,

daß einmal sehen viel besser ist als hundertmal hören.

Trotz der Zeitverschiebung von acht Stunden, die man auf dem Flug von Deutschland nach Japan überwinden muß, wird hier selbst ein müdes Auge munter. Das Fremde reizt und lockt.

Im Grunde genommen ist Haneda ein Flugplatz wie jeder andere, der wie ein riesiger Schwamm Men-

DIE BILDER:

Oben: Eine Japanerin von heute — modern und selbstbewußt wie die jungen Frauen in Europa und anderswo — Unten: An einem Sonntag in Kyoto; eine junge japanische Familie im Park des alten Kaiserpalastes — Die japanischen Pinselzeichen der Überschrift „Keiko lächelt“ — von oben rechts nach unten links zu lesen — lauten in japanisch „Keiko ga waratte imasu“



schen aufsaugt und wieder abtropfen läßt. Doch die Akzente sind asiatisch.

Obwohl hier in Tokio täglich viele Menschen ankommen, scheinen noch mehr erwartet zu werden. Die Menschenansammlung hinter der Zollabfertigung läßt keinen anderen Schluß zu. Über ihren Köpfen werden Fähnchen und Schilder emporgehalten, um nicht den Gast oder Freund zu verpassen. Da man von irgendwelchen guten Geistern aus der ankommenden Masse herausgefischt wird, denkt man nicht weiter darüber nach, ob hier jemand vielleicht vergebens wartet.

Der Gast zählt sehr in diesem Lande. Selbst wenn man sprachlich nicht verstanden wird, die guten dienstbaren Geister in schmunzigen Hostess-Uniformen lächeln. Sollten sie alle etwa Keiko — zu deutsch „die immer Gute“ — oder vielleicht Meyoko — „die Schöne“ — heißen?



DAS MODERNE JAPAN VON HEUTE: Ein eindrucksvolles Lichtermeer ist die Millionenstadt Osaka (oben)



bei Nacht. Der zu nächtlicher Zeit lichtdurchflutete Tokioter Stadtteil Shinjuku bietet nur am frühen Morgen (links) Ruhe und Beschaulichkeit, die in der inner-japanischen Kleinstadt Fukuyama (unten rechts) zum Bild des ganzen Tages gehört. Für den starken Auto-

verkehr hat Japan in den Großstädten moderne Hochstraßen (unten links) angelegt. Für einen Europäer, der die japanischen Schriftzeichen nicht kennt, ist der Wegweiser (unten Mitte) aber wie ein Buch mit sieben Siegeln

Wem diese Steigerungsform noch nicht genügt, der wird, was die Schönheit anbetrifft, zugeben, daß auch einige Mokos — was Teufelskinder bedeutet — darunter sind.

Mit dieser Feststellung ist man schon mitten in einer Anhäufung von spontanen Wahrnehmungen, die dieses Land dem interessant scheinen lassen, der es fernab von Operetten- und Geisha-Schablonen sehen und erleben möchte. Bei derartigen Beobachtungen wird augenfällig, daß der Gesichtsausdruck des japanischen Mannes in der Öffentlichkeit kaum eine spontane Regung verrät. Bei der Japanerin scheint es jedoch nur im ersten Augenblick so zu sein. Doch irgendwo haben diese Frauen einen Bereich in ihrer Wesensart, wo sie sich gelöst zeigen. So ist ihnen, im Gegenteil zum Manne, selbst am Ende eines schweren Arbeitstages oft ein Lächeln eigen, das mitreißt. Auch die Hostess des Omnibusses, mit dem ich vom Flugplatz in die

Stadt gebracht werde, lächelt, obwohl sie schon mehr als zwölf Stunden auf den Beinen ist. Sie ist nicht nur hübsch, sondern auch sehr jung und hat vor wenigen Monaten ihre Mittlere Reife erlangt.

Dreißig Kilometer außerhalb von Tokio, in einem kleinen Ort wohnend, war diese Keiko bereits schon morgens um 5.30 Uhr aufgestanden, um ihren Dienst in Tokio antreten zu können. Im Haus ihrer Eltern lebt man noch in Traditionen, die selbst bei sehr intensivem Streben nach einem modernen Japan alle Zeitläufe überdauert haben.

Keiko legt morgens den Kimono für die Nachtruhe ab und greift zu Strumpfhose und Minirock. Die Mutter hat inzwischen das Frühstück auf japanische Art zubereitet. Ein Teigfladen, der mit einer dünnen Reisschicht bedeckt wird und als Füllung Seegras, etwas Fisch und Gemüse erhält, wird zusammengerollt und gebacken.

Als Keiko mir von ihrem Tagesbeginn erzählt, ist es fast 21 Uhr. Hektik umbrandet mich. Das ist Tokio zu einer Tageszeit, zu der in den meisten deutschen Städten schon die Nachtruhe eingekehrt ist. Hier dagegen scheinen sich ganze Häuserzeilen beim Hereinbrechen der Dunkelheit zu Leuchtreklamen verwandelt zu haben.

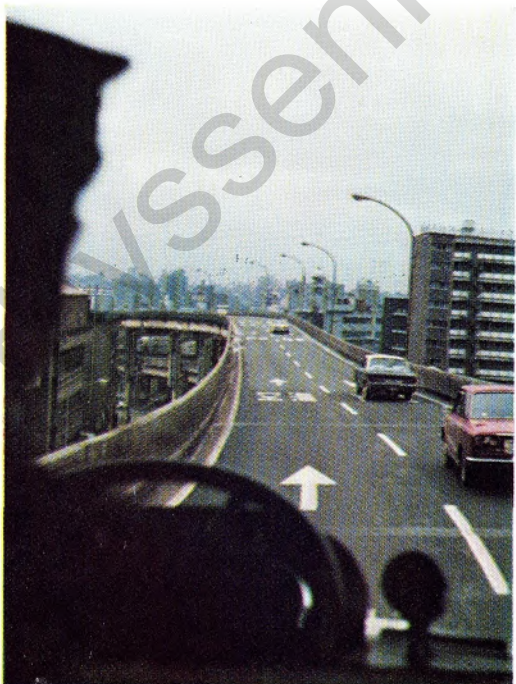
Man könnte in einen rauschähnlichen Zustand versetzt werden, wenn man längere Zeit direkt in diese Vielzahl der Leuchtreklamen blicken würde. Nichts von alledem verstehe ich, und doch bin ich im Bann dieser leuchtenden Symbole oder Schriftzeichen. Mitgerissen vom Strom der Menschen fragt man nicht nach dem Wohin und Woher. Doch meine Gedanken jagen der Frage nach, ob Tokio irgendwann im Laufe von vierundzwanzig Stunden einmal zur Ruhe kommt.

Greift man bei dieser oder ähnlichen Fragen nach Schablonen, so können einem wesentliche Feinhei-

ten entgehen. Sie sind so mannigfaltig, daß man als Maler beim Beginn eines Farbtupfers den Pinsel sofort wieder absetzen und verzweifelt zur Palette sehen würde in der Sorge, den soeben aus der Masse reflektierten Farbton nicht richtig mischen zu können.

Mit einer solchen Einstellung sollte man sich auch einmal in einem der vielen Bahnhöfe begeben. Selbst abends um einundzwanzig Uhr brodelte es noch auf der Shinjuku-Station. Doch es gibt nicht nur die Bahnstation, die unter der Erde liegt. Man könnte hier im ersten Augenblick einen ganzen Stadtteil für sich vermuten. Jaques Offenbach, würde er noch leben, hätte hier sicherlich statt seines Orpheus vielleicht Keiko in der Unterwelt als Musical geschrieben.

Ein Vorteil der abendlichen Beobachtungen liegt zweifellos an meiner Körpergröße von über 1,80 Metern im Gegensatz zur Durchschnittsgröße von 1,60 Metern bei



DIE BILDER:

Die Hüttenwerke der japanischen Stahlindustrie liegen durchweg unmittelbar am Meer. Unsere Luftaufnahme (rechts) zeigt das Werk der Sumitomo Metal Corporation in Wakayama — Mitte: Eine Werksgärtnerin des Werkes Fukuyama der Nippon Kokan Co. — Die beiden unteren Bilder der Seite zeigen Tempelanlagen mit der Stadt Kyoto (im Hintergrund der rechten Fotos)

den Japanern. Man kann alles überschauen, was hier bei diesen Menschenmassen ein Vorteil ist.

Jeder Quadratzentimeter ist im Inselreich Japan sehr wertvoll. Das spürt man auch bei der Shinjuku-Station, wo nach dem Verlassen der Sperre eine Vielzahl von Gängen folgt. Sie ungenutzt zu lassen, würde dem Japaner widerstreben. Hier reihen sich in den Gängen unter der Erde Restaurants, Bars oder Teestuben aneinander. Jeder kann hier einen Platz zum Verweilen nach seiner Art und Stimmung finden.

Wem das nicht genügt, der steigt empor in das lichtdurchflutete nächtliche Shinjuku. Nur wenige Kilometer entfernt ist die in allen Ländern gerühmte Ginza. Doch sie scheint im Vergleich zum Zentrum von Shinjuku eine alte Dame zu sein, die sich schon lange vor Mitternacht zur Ruhe begibt. Das noch junge Shinjuku lebt zu dieser Zeit noch einmal auf.

Es wäre ungerecht, würde man in diesen betriebsamen Straßen und engen Gassen an St. Pauli denken. Man schlendert unbehellig hindurch und findet neben Stätten des Lasters und der Spielleidenschaft immer noch ein Plätzchen, wo man sich zu normalen Preisen von gepflegter fernöstlicher Gastlichkeit verwöhnen lassen kann.

Wem nicht danach zumute ist, der erlerne das Pachinko-Spiel. In supermarkthähnlichen Räumen findet man dichtgedrängt diese den Japaner so begeistern Spielautomaten. Die davor stehenden Menschen scheinen so stark im Bann des Spiels zu sein, daß sie selbst schon wie Maschinen wirken. Sie halten eine bestimmte Menge Kugeln in der Hand und werfen in unregelmäßigen Zeitabständen jeweils eine in den Automaten. Die rechte Hand betätigt einen Hebel. Hastig folgen dann die Augen dem Lauf der im Spielautomaten dahinhüpfenden Kugel.

Während sich hier der Mensch im Spielrausch auf den eigenwilligen Lauf der Kugel konzentriert, konzentriert sich wenige Schritte weiter ein auf einem Klappstuhl sitzender älterer Japaner auf die Handfläche, die ihm ein hübsches Mädchen hinhält. Die Linien in der Hand sind Orakel der Zukunft. Das Reelle bei diesem Geschäft ist, daß gute und weniger gute Weissagungen am Ende im Preis keinen Unterschied aufweisen.

Das alles begeistert, weil es auch irgendwie die Eigenart einer Stadt ist. Die Frage, wann dieses Tokio zur Ruhe kommt, verblaßt. Hektik

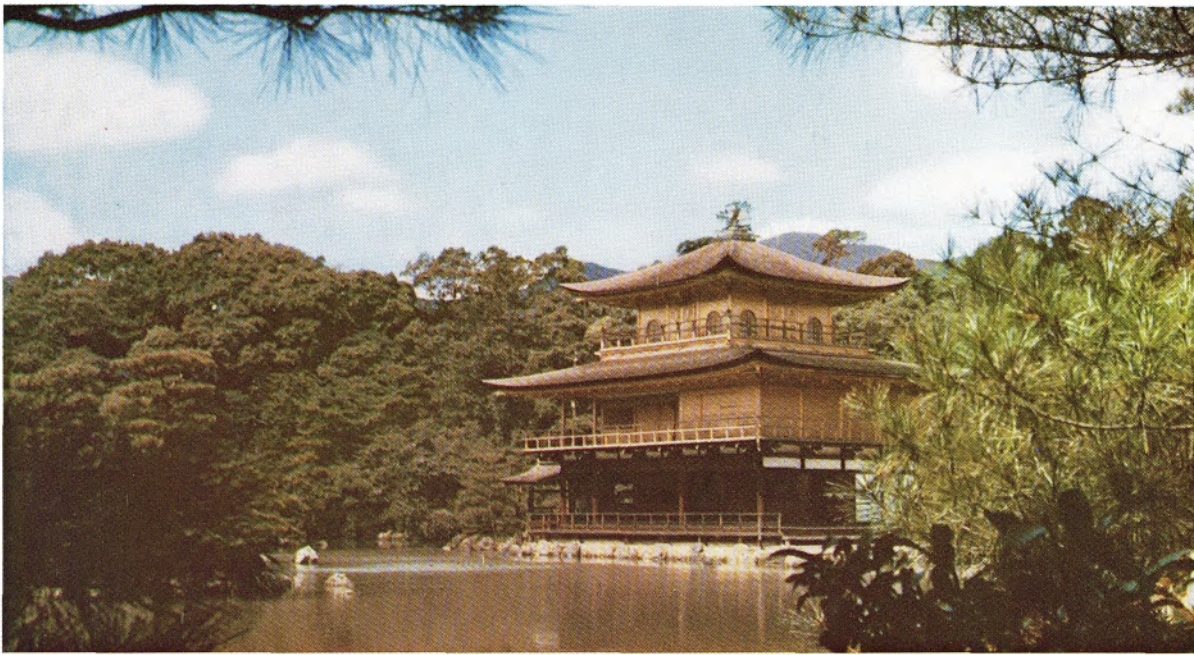


und Straßenverkehr ebbent irgendwann nach Mitternacht ab. Doch am anderen Morgen wird man wieder von diesem Brodeln aufgesogen.

Es hat mich stets gereizt, eine mir fremde Stadt auch in den Morgenstunden zu erleben. So gehe ich etwas müde blinzeln in das noch jungfräuliche Tageslicht, das zwar fahl, aber nicht unfreundlich ist. Bald ist die Müdigkeit wie weggeblasen. Ich bin hineingetropt in den Strom der Fußgänger, der sich scheinbar mit dem Strom der Autos im Widerstreit befindet. In den letzten Sekunden der Grünphase hämmert die Fußgängerampel durch Unterbrechungen unruhig auf die Augen der Straßenpassanten ein. Bald wird sich der Stau der Autos in Bewegung setzen. Hat man den Bürgersteig auf der anderen Seite erreicht, fühlt man sich wieder gelöst.

Dieser Gedanke wirft natürlich die Frage auf, ob ich als Europäer mit derartigen Gesichtszügen nicht auffalle. Denn die Japaner scheinen,





DIE BILDER:

Linke Seite oben: Der Kinkaku-Ji-Tempel, der weltbekannte Goldtempel in Kyoto — Unten: Der Park von Nara ist berühmt durch seine zahmen Rehe

Rechte Seite: Glück und Wohlergehen erbitten von Buddha junge und alte Japanerinnen durch Räucherstäbchen am Tor zum Todaiji-Tempel in Nara (oben links) oder aus dem Horoskop eines Mönchs in Kyoto (oben rechts) — Unten: Der Kiyomizu-Tempel in Kyoto

was ihren Gesichtsausdruck anbe trifft, alle Manager zu sein, die gerade vor der größten Transaktion ihres Lebens stehen. Heitere Farbtupfer bilden die vielen kleinen und auch schon größeren Damen in marineähnlichen weißen Blusen und blauen Faltenröcken. Es sind keine Angehörigen eines weiblichen Marinehilfskorps, wie man meinen könnte. Die Damen sind Schülerinnen auf dem Wege zum Unterricht. Ähnlich einheitlich sind auch die Jungens gekleidet, wenn sie die Schule besuchen.

Der Japaner liebt offensichtlich sehr diese einheitliche Schulkleidung. Eine Erklärung dafür war sehr einleuchtend. Der Sohn des Bankbeamten unterscheidet sich in der Klassengemeinschaft nicht von dem Sohn des Hafenarbeiters. Es mag sein, daß das eines von vielen Geheimnissen für den tiefen Gemeinschaftssinn des Japaners ist.

Die Straßen mit den vielen Restaurants im Stadtteil Shinjuku machen in der Frühe deutlich, wie umfangreich die Morgentoilette der Zwölf-Millionen-Stadt Tokio ist. Behälter mit Abfällen werden an den Straßenrand gestellt. Wenn man aus einer deutschen Stadt normaler Größe kommt, stellt man sich die Frage, wie es hier in der größten Stadt der Welt mit der Abfuhr derartiger Abfallmassen klappt. Ich habe das Rätsel nicht lösen können.

Vielleicht wurde ich auch von den dienstbaren Geistern abgelenkt, die mit Besen und viel Wasser für die gebührende Reinlichkeit vor den Häusern sorgen. Mein morgendlicher Spaziergang ist in dieser Geschäftigkeit mehr mit einem Slalom zu vergleichen. Dabei muß man darauf achten, nicht mit den Lieferanten zusammenzustoßen, die mit ihren Waren die Basis für weitere Gaumenfreuden schaffen.

Ich habe plötzlich Hunger und lande nach einigem Zögern in einem der typischen Lokale, in denen der Durchschnittsjapaner gleichfalls zu speisen pflegt. Ich weiß nicht, ob es mutig ist, sich dieser Ungewißheit auszusetzen. Die Kenntnisse der englischen Sprache sind nämlich

bei dem Chef des Hauses nur spärlich vorhanden. Der Monolog zwischen dem Gastwirt und mir mag für die übrigen Gäste dieses kleinen Restaurants erheiternd sein. Klärend ist er keineswegs. Nach einigem Hin und Her entschieße ich mich für eine Speisefolge, bei deren Wahl ich mich nur von der Geste des Gastwirts leiten lasse.

Dann kann die Zeremonie beginnen. In diesem Augenblick — das muß ich offen zugeben — bin ich aufgeregt wie ein Bühnenstar vor einer Uraufführung.

Das heiße Frotteetuch, das man überall in Japan vor dem Essen erhält, ist mir eine willkommene Ablenkung. Beim Abreiben meines Gesichts und der Hände mit diesem erstaunlich erfrischenden Tuch kann ich noch den welterfahrenen Globetrotter spielen. Doch als die Schale mit der ersten Speise gereicht wird, sitze ich nicht nur kleinlaut da, sondern auch ganz schön in der Klemme. Das Essen duftet exotisch, mein Magen knurrt auf altdeutsch, und neben der Schale liegen die Stäbchen. Sie kommen mir plötzlich so unüberwindlich vor wie für einen Reiter ein mächtiges Hindernis auf seinem Parcours.

Als Kind schon benutzte ich, wo ich nur konnte, die Gabel nur selten, falls es niemand merkte. In jenen Tagen haßte ich die Gabel zum Leidwesen meiner Mutter. Karotten bekam ich mit den Fingern eben schneller vom Teller. Hier nun bedeutet mir die Gabel fast so viel wie ein Königreich. Doch am Ende dieses Ringens setzt sich die Einsicht durch, daß man fremde Menschen nur dann richtig erlebt, wenn man sich mit ihren Lebensgewohnheiten auseinandersetzt.

So ergebe ich mich dem Schicksal und damit auch den Stäbchen. Ich bin ernsthaft bemüht, mit diesen Stöckchen fertigzuwerden. Doch irgendwie muß dieser Versuch wie eine Clownerie wirken; denn am Nebentisch quietscht eine Keiko vor Vergnügen. Das geschieht keineswegs herausfordernd, sondern mehr in einer vornehmen, eben asiatischen Zurückhaltung. Vielleicht ist sie es auch, die für Hilfe sorgt; denn plötzlich steht der Japaner, den ich für den Chef dieses Speiselokals halte, neben mir. In wenigen Minuten erkenne ich, daß dieser Mann sicherlich auch ein guter Pädagoge hätte sein können. Er bringt nämlich das Kunststück fertig, mir

die sachgerechte Handhabe der Stäbchen beizubringen. Aber erst als ich das letzte Stückchen Gemüse und den Rest vom zarten Rindfleisch aus der Sojasauce gefischt habe, bin ich mit meiner Leistung zufrieden. Spätestens hier lerne ich auch etwas von der asiatischen Geduld kennen und schätzen.

Bei diesem ständigen Hineintasten in japanische Lebensgewohnheiten geht es mir nicht darum, mich zum Sachkenner dieses Landes emporzustrampeln; nein, dazu wäre viel Zeit erforderlich. Selbst wenn ich sie hätte, würde ich am Ende sicherlich zu keinem anderen Resultat kommen. Aber es lohnt sich, dieses „Land der aufgehenden Sonne“ kennenzulernen. So mache ich mich gerne weiter auf den Weg, um auch das Japan über Tokio hinaus zu erkunden. Neugier treibt mich aus dieser Riesenstadt.

Das Bild verändert sich, ganz gleich welchem Verkehrsmittel man sich anvertraut, um diesem Häusermeer zu entfliehen. Häuser alten Stils bestimmen das Bild der freien Landschaft. Doch ist diese Landschaft wirklich so frei?

Die Bevölkerungsdichte in Japan läßt leider keinen großen Spielraum zu. Reisfelder haben sich teilweise, wo es nur irgend möglich war, wie große Stufen in die Hügellandschaft zwischen Tokio und Osaka gefressen. Berge und Wälder engen sehr die Landwirtschaft ein. Allein zwei Drittel des Landes sind Waldflächen.

Jeder Quadratmeter Boden wird genutzt — sei es für den Reis- und Gemüseanbau oder für die Errichtung eines kleinen Holzhäuschens. Nicht nur in den Städten ist alles dicht und gedrängt, sondern auch in den Dörfern. So spürt man auch hier die doppelt so hohe Bevölkerungsdichte wie in der Bundesrepublik. Bei der Schaffung von Industriegelände hat man beispielsweise an einigen Küstenstreifen durch Aufschwemmen in das Meer hinein die erforderlichen Flächen geschaffen. Dort wo heute Produktionsanlagen einiger Stahlwerke stehen, brandete vor nicht allzu vielen Jahren das Meer.





Boden ist in Japan knapp und teuer. Das spüren auch die Autobesitzer der Großstädte wie etwa in Tokio, wo ein Parkplatz 400 Mark Miete im Monat kostet. In Osaka sieht es im wesentlichen nicht anders aus. Auch hier geht man beim Bauen in die Höhe.

Wie man sich aber auch in Osaka unter der Erde einzurichten weiß, kann man bei der Untergrundstation Umeda bewundern. Es ist ein Zentrum für junge Leute. Hier schlägt das Herz einer jeden Keiko höher. Doch die Boutiquen mit ihrem unvorstellbar großen Angebot sind nicht die einzige Attraktion. Auch nicht der Laden mit Waffen und Dingen aus allen nur erdenklichen Winkeln dieser Welt, unter denen Hakenkreuzfahnen und -abzeichen sowie sonstige Embleme nicht fehlen.

Die längste Wegstrecke dieser neon-erhellten Unterwelt wird von einem künstlichen Flußlauf geziert. Auf seinem Grund glitzern Münzen, die junge Japanerinnen und Japaner über ihre Schultern hinweg hineingeworfen haben. Die Absicht ist hier die gleiche wie bei dem berühmten Brunnen in Rom. Man hofft, wieder hierher zu kommen.

Ich habe keinen Yen hineingeworfen. Doch ich würde nicht minder glücklich sein, wenn das Schicksal mich wieder hierher spülte. Dann werde ich mit Sicherheit an einem der kleinen Tische nahe dem künstlichen Flußlauf und den Wasserspielen sitzen, behaglich meinen Kaffee schlürfen und die vielen Menschen beobachten, deren Gesichter auch die kleinste Freude reflektieren.

Es mag an der Wesensart dieser Menschen liegen: Sie glauben, frei und modern zu sein und keine Buddhisten. Doch irgendwo in ihrer Seele ist etwas, das vom Buddhismus geprägt oder beeinflusst wurde. Es äußert sich etwa in ihrer heiteren und fröhlichen Art, die in allen Schichten der Bevölkerung zu finden ist, selbst bei den Armen.

So sind die Japaner wahre Meister darin, einfach und doch glücklich zu leben. Ob bei den Industriear-

beitern oder den Menschen auf dem Lande, ihr Wohnraum ist einfach ausgestattet. Kleine niedrige Tische und Sitzkissen. Der Boden ist mit Tatanu, einem Strohgeflecht, ausgelegt. Das Fernsehgerät steht natürlich auf dem Boden. Hieraus wird ersichtlich, daß sich das Moderne in das Traditionelle einfügt. Nun sind diese Maßstäbe nicht endgültig; denn alles ist in Fluß. Einen entscheidenden Faktor hierbei spielt sicherlich die japanische Frau. Ihre Rolle in der Gesellschaft ist nach außen hin unauffällig. Doch die Geschmeidigkeit und der Mut zum Wagnis sind spürbar vorhanden. Das zeigt sich ganz allgemein, besonders aber bei der jungen Generation. In der Industrie sind es seit einiger Zeit junge Mitarbeiter, die ihrer persönlichen Entwicklung wegen die Firma wechseln, was vor einigen Jahren unvorstellbar war. Dabei geht ihnen aber nicht der Sinn für die Gemeinschaft und die Kultur verloren.

An den historischen Plätzen wie etwa in Kyoto oder Nara, wo im Strom der Besucher viele junge und modern gekleidete Japanerinnen und Japaner anzutreffen sind, stellt man das fest. Hatten sie kurze Zeit

zuvor noch den neuesten Hit aus dem Transistor-Radio gehört, so entzündeten sie nun am Eingangstor zum Todaiji-Tempel Räucherstäbchen in einer großen Schale und erhofften sich von Buddha Glück und Wohlergehen.

Ich bin fasziniert und zücke vor dieser Schale meine Kamera. Eine Meyoko — die Schöne — bemerkt mein Tun. Mit einem entzückenden Lächeln macht sie mir Mut, den Auslöser der Kamera zu betätigen, während sie das Räucherstäbchen in die große Schale steckt.

Wenig später, als ich in der großen Schutzhalle, dem größten Holzbauwerk der Welt, stehe und die über sechzehn Meter große Buddha-Statue staunend betrachte, sehe ich diese junge und entzückende Japanerin wieder. Sie und einige junge Paare greifen für einige Yen bei einem beim Ausgang sitzenden Mönch nach einer Metalltrommel. Sie schütteln diese, bis ein Stab aus einer kleinen Öffnung fällt. Nach der auf dem Holzstab vermerkten Ziffer reicht der Mönch das entsprechende Horoskop.

Es ist fast eine Zeremonie. Auch das intensive Lesen gehört dazu. Beim Verlassen dieser Kultstätte

faltet man das mit altjapanischen Schriftzeichen bedruckte Blatt und knüpft es zu den anderen an die Äste eines nahen Baumes.

Von der Neugierde des Erlebens getrieben, gehe auch ich zu dem buddhistischen Mönch. Für umgerechnet fünfzig Pfennig schüttelte ich gleichfalls die Messingtrommel, bis ein kleiner Holzstab sie verläßt. Mit dem danach überreichten Horoskop kann ich jedoch nicht viel anfangen. Ein hilfreicher Japaner erklärt mir den Inhalt dieses eigenwilligen Druckwerkes. Danach soll es mir nicht schwerfallen, alt zu werden; Buddha möge recht behalten. Darüber hinaus werde ich neben dem Wohlergehen etwas wiederfinden, was mich beglücken wird. Aus diesem Grunde binde ich mein Horoskop nicht an den Ast. Ich stecke es verstohlen umherblickend in meine Hosentasche.

Sollte ich dieses herrliche Land voller Gegensätze wiedersehen und diese freundlichen Menschen abermals erleben dürfen, habe ich etwas wiedergefunden und werde dann mein Horoskop auch zu den anderen knüpfen.

Diese Gedanken gehen mir noch einmal durch den Kopf, als ich mit dem Omnibus die letzte Wegstrecke meiner zwanzigtägigen Japan-Reise zum Flugplatz Haneda in Tokio zurücklege. Ich weiß, daß nun der Wettlauf mit der Zeit beginnt. Ein letztes Mal begeistere ich mich an diesen Menschen, deren Laute ich nicht verstehe. Wehmut steigt in mir auf, als die Passagiere des Flugzeuges 001 aufgerufen werden.

So, als sollte es ein Trost sein, genieße ich noch einmal den Charme der Keikos, der Meyokos oder gar der entzückenden Mokos. Meine Seele schwingt in Moll mit Vibrationen, die den japanischen Volksliedern sehr eigen sind. Dabei denke ich an den zarten und gekonnten Gesang der Omnibus-Hostess; sie lächelte, während sie in schöner Schwermut sang. In dieser Stimmung schaue ich mich noch einmal um, deute eine Verbeugung an und sage im Geiste „aligato“ — danke — „sayonara“ — auf Wiedersehen.



THYSSEN

Erzeugnis-Programm

AUGUST THYSSEN-HÜTTE AG

7,285 Kilogramm ...

So schwer wäre das Paket mit gedruckten Informationen, das die Abteilung Markt- und Verkaufsförderung der ATH interessierten Kunden zusenden müßte, wenn diese über alle Erzeugnisse unseres Unternehmens unterrichtet werden wollten.

Zu diesen von der Werbe-Abteilung in Zusammenarbeit mit den Betrieben gestalteten Informationsschriften gehören Fachprospekte über Roheisen, Formstahl/Breitflanschträger, Stabstahl, Gleisbremsen und Fördereinrichtungen, Oberbau-

material, Grubenausbau, Warmgewalztes Blech, Kaltgewalztes Feinblech, Belagblech, Sendzimir-verzinktes Feinblech, Elektrolytisch verzinktes Feinblech und Bandbeschichtetes Feinblech.

Zu den jüngsten Prospekten zählt eine Übersicht über das gesamte Erzeugnis-Programm des Unternehmens. Er ist ein Beispiel für die moderne, farbenfrohe Gestaltung, die — wie in den Anzeigen — die ATH auch in diesem Bereich ihrer Werbung pflegt.

Übrigens: Kunden können die Prospekte bei der Abteilung Markt- und Verkaufsförderung der ATH (4 Düsseldorf, Postfach 8006) erhalten.

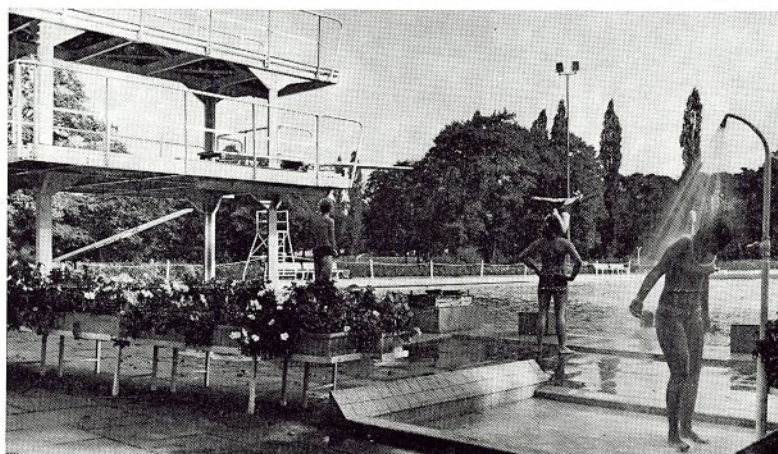
Ein neuer Freizeitpark entsteht

Dinslaken arbeitet intensiv an riesiger Tages-Erholungsanlage

Nach der Statistik sind es genau 2358 Belegschaftsmitglieder der ATH, die in Dinslaken wohnen. Hierzu kommen noch zahlreiche Pensionäre. Ihnen und allen anderen will die Stadt Dinslaken in den nächsten Jahren ein riesiges Freizeitzentrum in Hiesfeld errichten.

Liegewiese wird erheblich erweitert und an ein neu anzulegendes Hochwasser-Rückhaltebecken des Rotbaches grenzen, das eine ständig überflutete Fläche von etwa 60 000 Quadratmeter haben wird. Hier wird Ruder- und Segelsport möglich sein. Auf der anderen Seite dieses künstlichen Sees ist eine Spiel- und Liegewiese von etwa 12 000 Quadratmeter geplant.

Aber auch die Belange der Kinder werden berücksichtigt. So wird in



Dinslaken hat schon mit dem vor einigen Jahren erfolgten Umbau des Freibades im Stadtteil Hiesfeld — es war eine der ersten beheizten Freibadeanstalten in der Bundesrepublik — den ersten Schritt zu dieser neuen Tages-Erholungsanlage geschaffen. Hier sollen in idealer Weise Sport- und Freizeiteinrichtungen verknüpft werden.

Kern dieses Zentrums wird das bereits genannte Schwimmbad sein. Es wird demnächst umgestaltet und soll im Endausbau ein sportgerechtes Schwimmerbecken, ein Sprungbecken, ein Nichtschwimmerbecken und ein Planschbecken mit den nötigen Umkleide- und Aufenthaltsräumen umfassen. Die vorhandene



Schrebergärtner bauten sich ein Vereinshaus

Der „Kleingartenverein am Mattlerbusch e. V.“ besitzt seit dem Sommer dieses Jahres ein eigenes Vereinshaus. Die diesjährige Bilanz des Vereins, dem viele Männer der ATH angehören, ist deshalb besonders stolz. Denn ein schon langgehegter Wunsch ging mit

der Fertigstellung des Vereinshauses, das die Mitglieder selbst bauten, in Erfüllung. Innen- und auch außenarchitektonisch ist das Haus eine beachtliche Freizeit- und Gemeinschaftsarbeit, zu der die gärtnerisch gut gestaltete Umgebung den schönen Rahmen bildet.



dem nahgrenzenden Waldgelände an der Heistermannstraße ein etwa 3000 Quadratmeter großer Kinderspielfeld angelegt. Die ersten Arbeiten hierzu haben bereits begonnen. Das angrenzende Waldgebiet des Scholtenbusches — das ist allerdings noch Zukunftsmusik — bietet sich dazu an, ein Wildgehege zu schaffen.

Die genannte Planung wäre aber unvollständig, wenn nicht die Möglichkeit bestünde, hier auch Sport zu betreiben. Wesentlicher Bestand dieses Zentrums sind drei Sportplätze, die den Leichtathleten, den Fußballern und den Handballern zur Verfügung stehen. Das Hauptspielfeld wird das jetzige Stadion

sein, das bereits über eine Turnhalle verfügt.

Geplant ist auch eine Tennis-Sportanlage mit insgesamt sechs Spielfeldern und entsprechenden Umkleide-, Dusch- und Geräteraum. Der Turnverein Jahn Hiesfeld hat für alle diese Maßnahmen in eigener Hilfe bereits ganz erhebliche Vorleistungen erbracht. Auch weiterhin rechnet er auf die Hilfe seiner Mitglieder.

Das gleiche gilt auch für die bereits vorhandene Reithalle, den Turnier- und den Dressurplatz. Hier hat sich der Hiesfelder Reitverein besonders verdient gemacht. Er hat die Gebäude der ehemaligen Försterei angepachtet und in weitgehender Eigenleistung die Reithalle errichtet. Eine bereits vorhandene Schießanlage ergänzt die sportliche Seite dieses Plans.

Zahllose Spazierwege, zum Teil jetzt schon vorhanden, sollen das ganze Gelände erschließen, das in seinem Nord-Ost-Teil an den Naturpark „Hohe Mark“ anschließt. Die Planer bei der Stadt Dinslaken rechnen damit, daß bis zum Jahre 1980 alle diese Maßnahmen durchgeführt worden sind. Ergänzend sei gesagt, daß das Hallenbad in Dinslaken in unmittelbarer Nähe der ATH-Siedlung Baßfeldhöfe in absehbarer Zeit um ein Freibadteil erweitert werden soll.



DIE BILDER

zeigen die erweiterte Turnhalle (links) im Anita-Thyssen-Heim sowie junge Mitarbeiter des Werkes Ruhrort bei ihrem ersten Aufenthalt in Testerberge

Minigolf und Turnen, Tier- und Gartenpflege, Unterricht in Gemeinschaftskunde und geselliges Beisammensein — das war für 32 Ruhrorter Jugendliche, die am 1. September ihre Arbeit bei uns aufgenommen haben, vierzehn Tage lang der Hauptinhalt ihrer Ausbildung.

Turnhalle in Testerberge erweitert

Auch Ruhrorter Jugendliche leben jetzt zwei Wochen im „Anita-Thyssen-Heim“

Wer sich mit dieser Problematik noch nicht auseinandergesetzt hat, mag verwundert darüber den Kopf schütteln, daß sich junge Leute während ihrer Ausbildung zu Facharbeitern in einem Hüttenwerk mit diesen Dingen beschäftigen.

Für die Jugendlichen des Werkes Hamborn ist das „Anita-Thyssen-Heim“ schon lange ein Begriff, während die Ruhrorter Jugendlichen bisher nur davon gehört hatten, ohne es zu kennen. Das soll jetzt anders werden. Auch die Ruhrorter Jugendlichen werden in ihrem ersten Ausbildungsjahr vierzehn Tage hier in Bucholtswelmen im Norden des Kreises Dinslaken eine Arbeitszeit besonderer Art verbringen. Das wird nicht nur die persönlichen Bindungen vertiefen und das Gemeinschaftsgefühl stärken, das wird auch die Kontakte zu den hier anwesenden Ausbildern verbessern. Darüber hinaus wird der Aufenthalt in der frischen und hier noch sehr reinen Luft den Jungen überaus guttun.

Natürlich bedingt ein so enges Zusammenleben eine bestimmte Art von Ordnung, wobei sich aber Aus-



bilder und Jugendliche einig sind: Es gibt keinen Drill. Hier herrscht ein freundlich-lockerer Ton, der seine Wirkung nicht verfehlt. Das hat zur Folge, daß Anordnungen normalerweise ohne jedes Murren ausgeführt werden.

Wie sieht nun ein Tagesablauf in den Testerbergen aus? Nach dem

Wecken um 6.30 Uhr (für Berufstätige keine unübliche Zeit) gibt es einen kurzen Waldlauf. Und schon wartet ein reichhaltiges Frühstück auf die Jungen. Die ersten Vormittagsstunden werden zu Referaten genutzt, so zum Beispiel „Gewerkschaft und Demokratie“, „Aufgaben des Betriebsrates“, „Die Jugend-



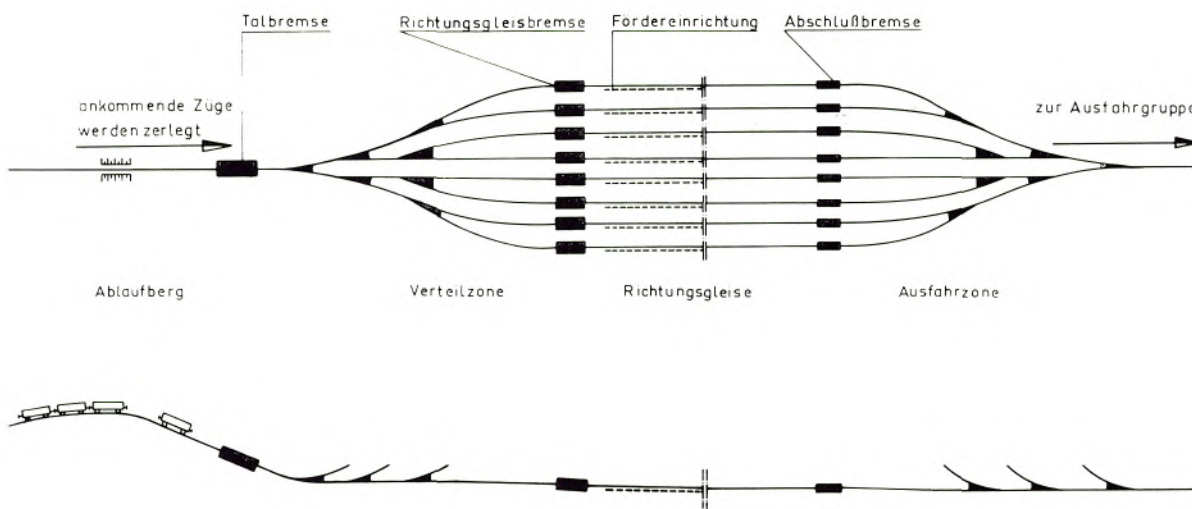
Pflege der zahlreichen Tiere. Das erstreckt sich sowohl auf das Hirschgehege als auch auf die Fasanerie und die Bewohner der Völiere.

Nach dem Mittagessen und der Mittagspause, die von einigen sogar zu einem kurzen Schläfchen genutzt wird, steht der Nachmittag meist im Zeichen der körperlichen Betätigung. So werden alle Arten von Bewegungsspielen betrieben; darüber hinaus wird ein regelrechter Sport- und Gymnastikunterricht in der Turnhalle erteilt.

Das Wort Turnhalle ist eigentlich schon nicht mehr ganz richtig gewählt. Das Gebäude wurde erheblich erweitert und modernisiert und verdient inzwischen durch diesen Umbau den Namen Sporthalle. Nach dieser Renovierung konnte sie jetzt erstmalig wieder benutzt werden. Ein Nachmittagskaffee unterbricht diese an sich angenehme Tätigkeit, die meist mit einer abendlichen Wanderung endet.

Auch den Feierabend gestaltet man gemeinsam mit Wanderungen und Spaziergängen durch die hügelige Waldlandschaft, mit Gesellschaftsspielen, Tischtennis oder Fernsehen. Eine Betätigungsart, die in jeder freien Stunde mit immer größerer Begeisterung ausgeführt wird, ist das Spiel auf dem Gelände des „Anita-Thyssen-Heimes“ gehörenden Minigolf-Platz.





DIE BILDER:
Links oben: Schema eines vollautomatisierten Rangierbahnhofs — Mitte: Alle Rangiervorgänge im Rangierbahnhof werden im Stellwerk überwacht und auf dem Stellisch ausgeleuchtet — Unten links: Rangierlokomotiven drücken den Güterzug über den Ablaufberg des Rangierbahnhofs Mannheim; am Ende der Steilrampe sind Thyssen W-Bremsen für die Abstandhaltung installiert — Unten Mitte und rechts: Im Rangierbahnhof von Lausanne; die Bremskraft der TW-Bremse wird durch seitliches Anpressen der Bremsbalken an die Räder der ablaufenden Waggons erzeugt

1924 wurde die erste Thyssen-Gleisbremse auf einer Verkehrsausstellung in Seddin bei Berlin der Öffentlichkeit vorgestellt. Nach Gründung der Vereinigte Stahlwerke AG im Jahre 1926 kam die Rangiertechnik mit ihrem technischen Büro zur Rangiertechnischen Gesellschaft mit Sitz in Berlin. Als diese 1936 in die Siemens AG aufging, wurden bei der ATH auch weiterhin bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges Gleisbremsen gebaut. 1947 begann die Bremsenfertigung aufs neue. Sie kam 1960 zum Bereich der Thyssen Industrie GmbH und wurde 1966 wiederum in die ATH eingegliedert. Seitdem gehört sie zum Bereich der Zentralen Werkstätten und Reparaturabteilungen. Durch sinnvolle Neuentwicklungen in den vergangenen Jahren sind neben der verbesserten alten Gleisbremse zusätzliche Rangiereinrichtungen geschaffen worden, die eine Automatisierung des Rangierbetriebes ermöglichen. Hierüber berichten Dr.-Ing. Franz H. Preinfalk und Ing. (grad.) Günter Meuters.

Produkte mit Tradition

Thyssen-Rangiereinrichtungen für vollautomatisierten Rangierbetrieb

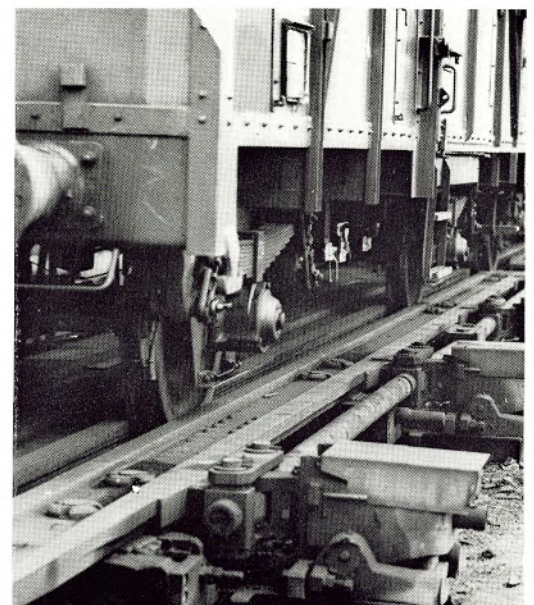
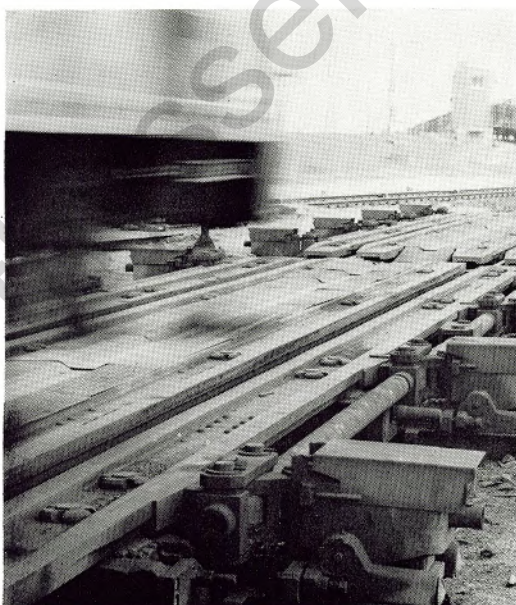


Die Automatisierung des Rangierbetriebes zum schnellen und wirtschaftlichen Gütertransport ist von der Deutschen Bundesbahn weniger spektakulär begonnen worden als zum Beispiel die Maßnahmen zur Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit im Personenverkehr.

Nun liegt das Problem des Güterverkehrs auch nicht in der Geschwindigkeitserhöhung auf der Fahrstrecke, sondern bei der schnellen und wirtschaftlichen Verteilung der beförderten Güter. Zu diesem Zweck wird der Rangierbetrieb in der Zukunft auf relativ wenige vollautomatisierte Hochleistungs-Bahnhöfe konzentriert sein.

Mit zum Teil beträchtlichem Investitionsaufwand werden die schon heute vorhandenen Großbahnhöfe weiter ausgebaut und die bereits installierten Rangiereinrichtungen durch zusätzliche ergänzt. Hierzu gehören die Rangierbahnhöfe Hannover, Mannheim, Hamm und Kornwestheim, um nur einige zu nennen. Aber auch völlige Neuplanungen und Neubauten sind erforderlich. Ein Beispiel dafür ist der Rangierbahnhof Hamburg-Maschen, der auf der „grünen Wiese“ geplant und voraussichtlich 1973 gebaut wird.

Auch die schweizerischen Bundesbahnen sind dabei, ihren Rangierbetrieb zu automatisieren. Dieser soll in den nächsten Jahren auf



ZU DEN BILDERN:

Rechts: Vormontierte TW-Bremse in W 6 — Werkstätten für Bergbau- und Hüttenbedarf der ATH in Hamborn, die Bremse ist für den Rangierbahnhof Mannheim bestimmt — Mitte: Thyssen Gummibremse; beim Überrollen der Waggonbalken sinken die Räder der Waggonen entsprechend dem Gewicht ein und werden dadurch abgebremst — Unten links: In den Richtungsgleisen des ersten vollautomatisierten Rangierbahnhofs der Bundesbahn in Hannover-Seelze sind 34 Thyssen Gummibremsen im Einsatz. Die Geschwindigkeit der ablaufenden Wagen wird mit einer zwischen den Gleisen eingebauten Radarantenne (unten rechts) gemessen

fünfzehn Großbahnhöfe konzentriert werden. Gegenwärtig werden im Versuchsbahnhof Basel-Muttenz I Rangiereinrichtungen erprobt, die für den Einsatz in Lausanne, Zürich und Basel-Muttenz II in Frage kommen.



So wie Bahnhöfe für den Personenverkehr den Reisenden die Möglichkeit geben, in andere Fernzüge umzusteigen oder mit Nahverkehrszügen ihr Ziel zu erreichen, dient ein Rangierbahnhof zum Umschlag der beförderten Gü-

ter. Da es jedoch unwirtschaftlich wäre, die zum Beispiel mit Südfürchten, Lebensmitteln, Porzellan oder Automobilen beladenen Waggonen umzuladen, wird der ankommende Güterzug auseinandergekuppelt, und einzelne Wagen oder Wagengruppen des Zuges werden mit anderen Wagen zu einem neuen Zug zusammengestellt. Die Zugbildung findet in den etwa 30 bis 50 Richtungsgleisen des Rangierbahnhofs statt; die Länge der Richtungsgleise beträgt ca. 500 bis 700 Meter.

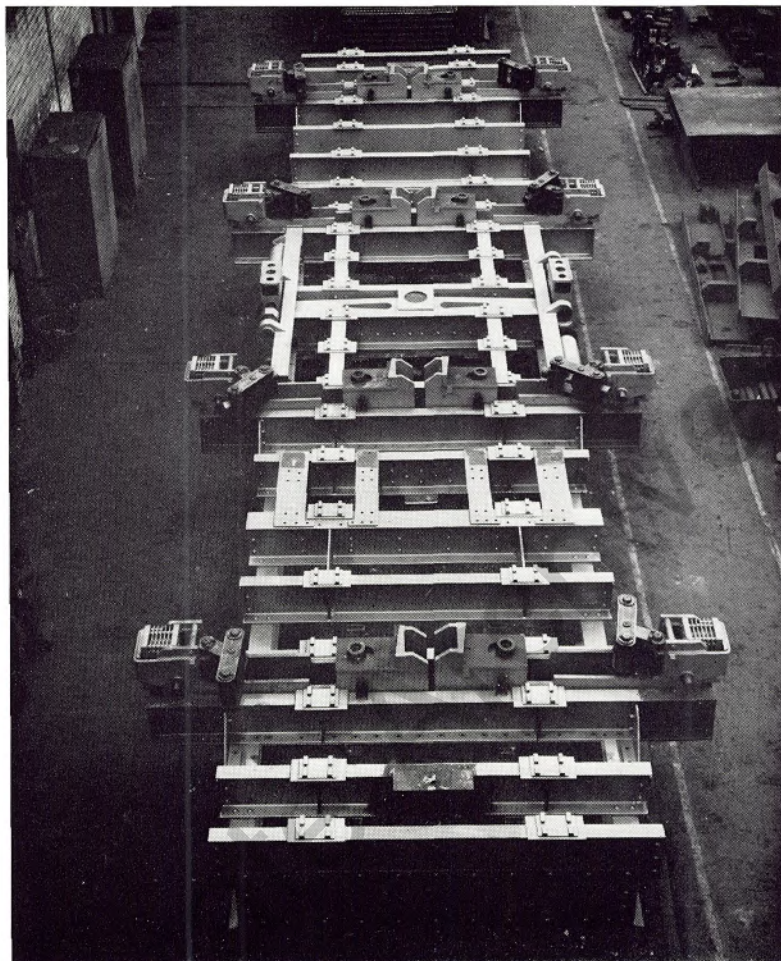
Um in einem Hochleistungs-Bahnhof die Zugbildung schnell und wirtschaftlich durchführen zu können, bedient man sich elektronischer und mechanischer Einrichtungen, die zum Teil erst in den letzten Jahren entwickelt und erprobt wurden. Bevor auf den Einsatz der mechanischen Rangiereinrichtungen näher eingegangen wird, ist die Betrachtung eines schematisierten modernen Rangierbahnhofs erforderlich.

Lange bevor der Zug im Rangierbahnhof eintrifft, kennt man seine Zusammensetzung. Jeder einzelne Wagen ist mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung registriert und bereits für eines der Richtungsgleise vorgesehen. Ferngesteuerte Rangierlokomotiven drücken den entkuppelten Güterzug über den Ablaufberg. Auf der Steilrampe erreichen die Wagen Geschwindigkeiten bis ca. zehn Meter je Sekunde.

Tal-Bremsen

Unmittelbar hinter dem Ablaufberg (im „Tal“ des Rangierbahnhofs) werden vor den Verteilweichen Gleisbremsen eingebaut. Sie haben die Aufgabe Abstandsbremsungen vorzunehmen, um Auflauf- oder Eckstöße in der Verteilzone zu vermeiden. Die Auslaufgeschwindigkeit aus der Talbremse beträgt je nach Laufeigenschaft der Wagen ca. vier Meter je Sekunde. Hier findet die schwere Thyssen Gleisbremse der Bauart TW ihre Anwendung.

Seit mehr als fünfzig Jahren wird dieser Bremsentyp gebaut und mit größtem Erfolg zwischen Südafrika und Finnland eingesetzt. Die Fer-



tigung und Montage dieser Bremse wird in unserer Werkstatt 6 — WBH durchgeführt. Eine massive Stahlkonstruktion macht diese Bremse für den rauen Rangierbetrieb einsatzbereit.

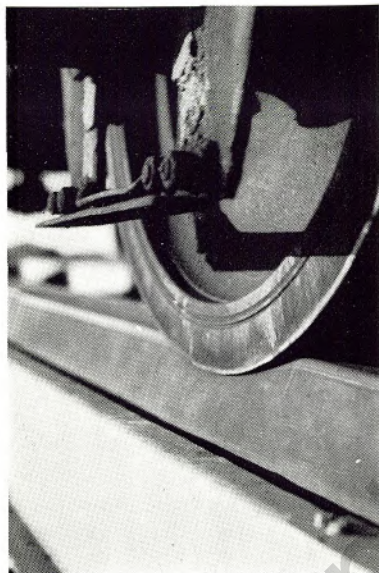
Während früher hauptsächlich wasserhydraulisch betätigte Balken-Gleisbremsen zum Einsatz kamen, sind es heute die ölhydraulisch betätigten. Bei beiden Ausführungen wird die Bremskraft dadurch erzeugt, daß die längs des Fahrgleises angeordneten Bremsbalken an die Räder der ablaufenden Waggonen angepreßt werden. Während des Bremsvorganges mißt ein Radargerät kontinuierlich die Geschwindigkeit der Waggonen. Erreichen die Wagen eine vom Prozeßrechner ermittelte Soll-Auslaufgeschwindigkeit, so werden die

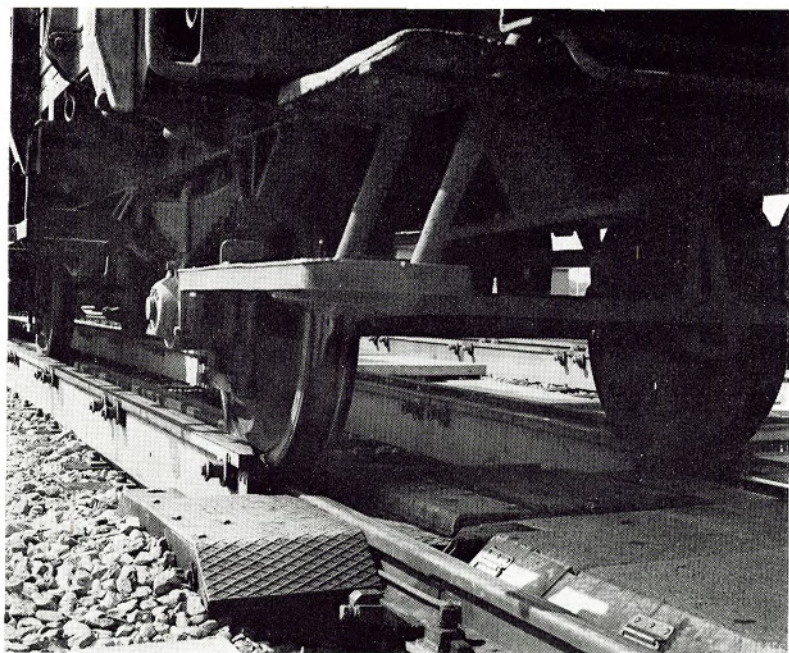
Bremsbalken von den Radbandagen zurückgezogen; damit wird die Bremsung beendet.

Richtungsgleis-Bremsen

Die Auslaufgeschwindigkeit aus der Talbremse beträgt ca. vier Meter je Sekunde. Die Wagen laufen dann durch die Weichen der Verteilzone und erreichen das für sie bestimmte Richtungsgleis.

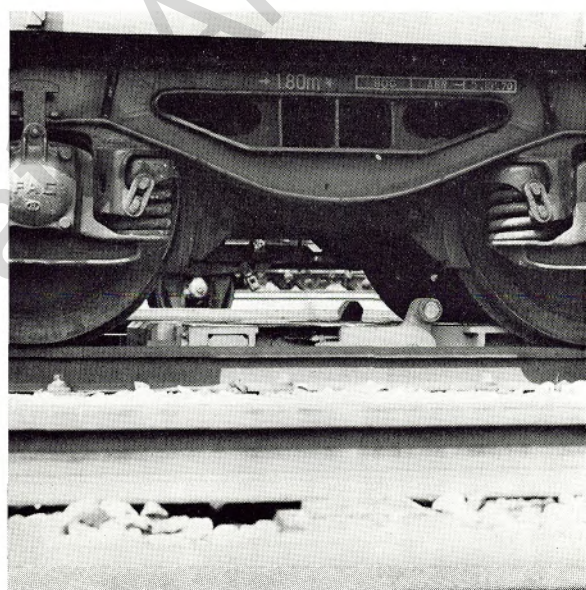
Durch das Auflegen von Hemmschuhen in nichtautomatisierten Rangieranlagen werden die Güterwagen unter 1,5 Meter je Sekunde abgebremst, damit das Ladegut beim Aufprall auf die in dem Richtungsgleis schon neu aufgestellte Zuggruppe nicht beschädigt wird. Beschädigungen von Ladegut kommen jedoch relativ häufig vor, weil die Bremsseigenschaften der





DIE BILDER:

Bei den Wirbelstrom-Bremsen wird die Bremskraft an den ablaufenden Waggonrädern (oben links) durch unsichtbare Wirbelströme erzeugt. Für den Versuchsbahnhof Basel-Muttenz I (oben rechts) wurden von der ATH elf Wirbelstrombremsen gefertigt und installiert — Unten: Eine Darstellung des Prinzips der Thyssen Fördereinrichtung. Der Förderwagen (Bild Mitte links) läuft profilfrei innen auf den Füßen der vorhandenen Gleise. Verschwenkbare Mitnehmerarme der Thyssen Fördereinrichtung (Mitte rechts) greifen mit zulässigen Kräften an den Spurkränzen der Räder an



Hemmschuhe im voraus nicht bestimmbar sind. Abgesehen von der Störung des Ablaufbetriebes ist diese Tätigkeit für den Hemmschuhleger verhältnismäßig gefährlich. Im Zuge der Rationalisierung soll der Hemmschuhleger als rar gewordene menschliche Arbeitskraft entfallen. Dafür muß aber am Anfang des Richtungsgleises eine stationäre Gleisbremse eingebaut werden, um die aus der Talbremse entlassenen Wagen von ungefähr vier Meter je Sekunde auf $1,25 \pm 0,25$ Meter je Sekunde abzubremsen.

Als Richtungsbremse findet die in den letzten Jahren neu entwickelte Thyssen Gummibremse ihre Verwendung. Mit ihr wurde ein neues Bremsprinzip verwirklicht. Im Bereich der Bremse wird das normale Fahrgleis durch Balken aus gummi-elastischem Material ersetzt. Beim Überrollen der Gummibalken sinken die Räder des Wagens je nach seinem Gewicht ein und verrichten Walkarbeit. Entsprechend

dieses Anteils der inneren Walkarbeit wird ein über den Gummibalken rollender Wagen abgebremst. Die Geschwindigkeit der in der Bremse befindlichen Wagen wird ebenfalls kontinuierlich mit einem Radargerät gemessen. Bei Erreichen der Soll-Auslaufgeschwindigkeit wird durch hydraulisches Absenken der Gummibalken die Bremswirkung aufgehoben. Als Bremsunterbau ist eine kräftige Stahlkonstruktion erforderlich, die den Anteil der Gummibremsbalken voluminmäßig klein erscheinen läßt.

Eine andere Art der Richtungsgleis-Bremse ist die Wirbelstrombremse. In einem U-förmigen, um die Fahrschiene gelegten Stahlkörper werden isolierte elektrische

Leiter eingelegt, die von relativ hohen elektrischen Strömen durchflossen werden. In das nun zwischen den Schenkeln des U-förmigen Magnetjoches durchlaufende Wagenrad werden Wirbelströme induziert und dadurch der Wagen abgebremst. Die Bremswirkung wird durch Abschalten des Speisestromes aufgehoben.

Fördereinrichtung

Bei einer Auslaufgeschwindigkeit des Waggons von $1,25 \pm 0,25$ Meter je Sekunde aus der Richtungsgleis-Bremse würden diese je nach ihren Laufeigenschaften unmittelbar hinter der Bremse stehenbleiben. Um nun das Richtungsgleis über die gesamte Länge füllen zu können, werden alle aus der Rich-

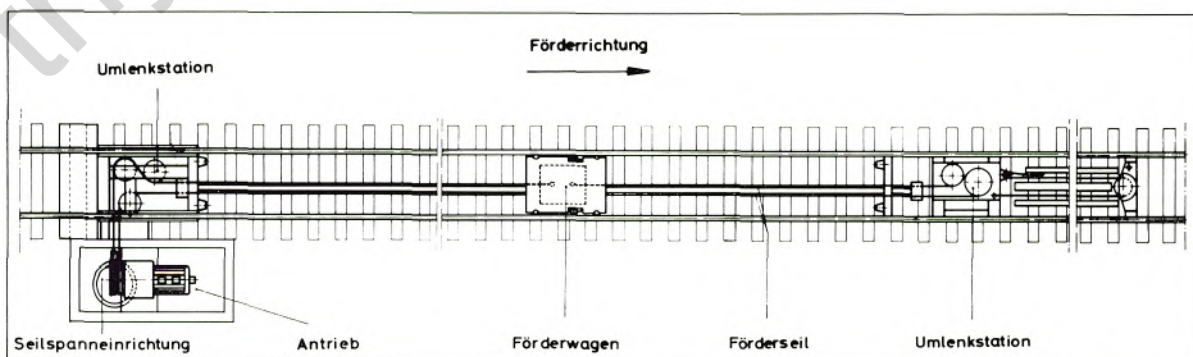
tungsgleis-Bremse auslaufenden Wagen über 500 Meter abgeschleppt. Für dieses Einsatzgebiet wurde von der ATH eine Fördereinrichtung entwickelt, die die aus der Richtungsgleis-Bremse entlassenen Wagen kuppelreif beidrückt.

Die Thyssen Fördereinrichtung besteht im wesentlichen aus einem vom Seil gezogenen Förderwagen sowie einer Antriebsstation mit Seilspanneinrichtung, die neben den Gleisen ins Erdreich eingelassen ist, und einer Umlenkeinstation am Beginn und Ende der Förderstrecke.

Der Förderwagen greift mit zwei verschwenkbaren Mitnehmerarmen am Spurkanz der Räder an und hat eine Schubkraft von drei Tonnen. Die Fördergeschwindigkeit beträgt nach den Vorschriften der Deutschen Bundesbahn 1,25 Meter je Sekunde und die Rücklaufgeschwindigkeit 2,5 Meter je Sekunde.

Beim Rücklauf des Förderwagens in Ausgangsstellung sind die Mitnehmerarme abgesenkt, und der gesamte Förderwagen ist profilfrei, so daß er von Waggons und Lokomotiven ungehindert überfahren werden kann.

Die Steuerung der Thyssen Fördereinrichtung geschieht in Funk-



tion der Ablauffolge. Bei dichter Waggonfolge werden nur Kurzhübe durch den Förderwagen ausgeführt. Er darf nur so weit beidrücken, daß er gerade noch rechtzeitig in die Ausgangsstellung zurückkehren kann, bevor der nächste Ablauf aus der Richtungsgleis-Bremse ausläuft. Haben sich nun zu viele Waggon in der „Gefahrenzone“ unmittelbar hinter der Richtungsgleis-Bremse angesammelt, so wird durch einen Langhub das gesamte Wagenmaterial durchgefördert.

Die vorgeschriebenen Fördergeschwindigkeiten der Deutschen Bundesbahn von 1,25 und bei den schweizerischen Bundesbahnen von 1,5 Meter je Sekunde entsprechen

mählich in die Ausfahrzone, so daß es erforderlich ist, diese Waggon vor der Weichenzone zur Ausfahrzone abzubremsen und festzuhalten. Dies geschieht mittels der neu entwickelten Thyssen Abschlußbremse.

Die bekannteste Art des Gleisabschlusses für Stumpfgleise ist der Prellbock, jedoch ist ein derartiger Abschluß in einem Rangierbahnhof nicht zu verwenden, da beim Ausziehen des neu zusammengestellten Zuges die Abschlußbremse überfahren werden muß. Die neue Thyssen Abschlußbremse ermöglicht dies dadurch, daß ein sehr flacher Bremswagen auf den Füßen der normalen Fahrgleise fährt. Der Bremswagen hat verschwenkbare



DAS BILD ZEIGT:

Die Installation einer Thyssen Abschlußbremse für den Versuchsbahnhof der Bundesbahn in Duisburg-Wedau. Gut zu erkennen ist der mit Druckarmen an die Spurkränze angreifende Bremswagen, der sich gegen Bremspuffer abstützt

Druckarme, die an den Spurkränzen der abzubremsenden Räder angreifen. Der am Spurkranz angreifende Bremswagen stützt sich gegen Bremszylinder im Gleis ab. Die Bremswirkung wird durch Abklappen der Druckarme aufgehoben. Jetzt kann die Abschlußbremse ungehindert von Waggon und Lokomotiven überrollt werden.

Vor fünfzig Jahren baute die ATH bereits die ersten mechanischen Gleisbremsen, die sich vorwiegend als Talbremsen in zahlreichen Rangierbahnhöfen bewährt haben. Die 1970 mit der Inbetriebnahme von Hannover-Seelze begonnene Vollautomatisierung des Ablaufbetriebes verlangt nach neuen zusätzlichen Rangiereinrichtungen. Die ATH hat deshalb in den letzten Jahren sinnvolle Entwicklungen auf diesem Gebiet betrieben, mit der sie zu einem der bedeutendsten Hersteller von Rangiereinrichtungen geworden ist. Sie leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Automatisierung des Rangierbetriebes.

einerseits gerade der Geschwindigkeit, die zum Ankuppeln der in Zukunft mit automatischen Kupplungen ausgestatteten Waggon erforderlich ist, andererseits besteht keine Beschädigungsgefahr für die transportierten Güter.

Abschlußbremse

Die durch Fördereinrichtungen kuppelreif im Richtungsgleis aufgestellten Wagen stoßen mit ihren Fördergeschwindigkeiten von max. 1,5 Meter je Sekunde zusammen. Durch diese dauernden Auflaufstöße rollt der bereits aufgestellte Wagen oder die Wagengruppe all-

Glückwünsche über Glückwünsche

100jähriger Jubelchor MGV „Frohsinn“ feierte ein großes Jubiläum

Die Fülle der Glückwünsche zum hundertsten Geburtstag des MGV „Frohsinn“ des Werkes Ruhrort hielt sich in etwa die Waage mit der Fülle des Beifalls anlässlich des Festkonzertes zu diesem seltenen Jubiläum.

Am 22. Oktober konnte der Saal des Evangelischen Gemeindehauses in Mittelmeiderich die große Anzahl der Konzertbesucher kaum alle aufnehmen. In einer Duisburger Tageszeitung hieß es hierzu: „Da beklagt man wiederholt den Schwund von Sängern und Interessenten hierzulande. Und zur 100-Jahrfeier des MGV „Frohsinn“ der ATH, Werk Ruhrort, vermochte der Gemeindesaal die Teilnehmer am Festkonzert nicht zu fassen. Also doch Hoffnungszeichen am Sängerkimmel der Volksmusik.“

Der Jubelchor wußte unter Leitung seines langjährigen Chordirektors Heinz Becker diese Hoffnungen zu erfüllen. Es war ein anspruchsvolles und in sich abgerundetes Programm zusammengestellt worden, in dem vor allem namhafte Komponisten dieses abgelaufenen Jahrhunderts interpretiert wurden. So hörte man Kompositionen von Mozart, Grieg, Gluck, Liszt, Rische, Rein, Desch, Kaun bis hin zu Otto Jochum und Heinz Becker.

Diesen weitgespannten Programmteil ergänzten die Vorträge des Baßbaritons Heinz Eisenhut, der sich mit Liedern von Franz Schubert, Ludwig van Beethoven, Hugo Wolf und Richard Strauß verdienten Beifall und lebhaftes Zustimmung der Musikkritiker ersang. Ergänzt wurde das Programm durch das Sinfonieorchester der Mannes-

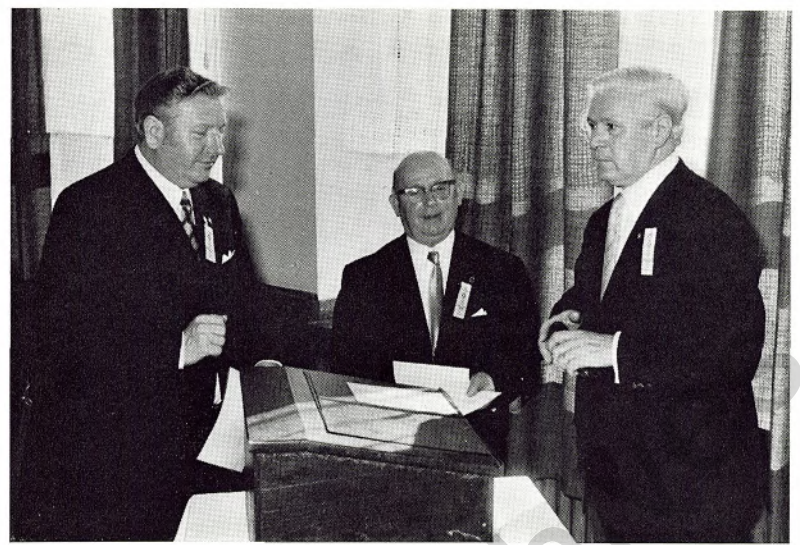
mannröhren-Werke AG, Mülheim (Ruhr), unter der Leitung von Musikdirektor Schmidt-Pauly.

Die enge Freundschaft, die den Jubelchor mit dem Bruderverein „Sangeslust“ und dem Mülheimer Orchester verbindet, bewährte sich auch diesmal aufs neue. Das war nicht nur musikalisches Einfühlungsvermögen, das war auch nicht nur die Freude an der Musik, sondern im Zusammenwirken aller drei Klangkörper waren es gekonnte Darbietungen, die schon fast auf blindem Verständnis beruhten. Der überaus lebhaftes Applaus sowohl nach jeder einzelnen Darbietung als auch am Schluß des Konzertes bewies zweierlei, nämlich die große Musikalität der Veranstalter und das aufgeschlossene Verständnis der Zuhörer.

Zwei Tage später, am 24. Oktober, fand mit zahlreichen Ehrengästen, unter ihnen auch Arbeitsdirektor Doese, im Meidericher Bahnhofshotel eine Feierstunde aus Anlaß

Zu Ehren des Gründers und ersten Vorsitzenden des MGV „Frohsinn“ vor 100 Jahren, Wilhelm von Othegraven, führten die Sänger am 3. Oktober an der Familiengruft auf dem katholischen Friedhof an der Von-der-Mark-Straße in Meiderich eine Feierstunde durch. Anwesend waren auch die beiden Töchter Maria und Christine von Othegraven sowie eine Enkelin, Frau Gisela Patters. Vorsitzender Wilhelm Hüsch, der im Namen des Vereins einen Kranz niederlegte, sagte, daß Wilhelm von Othegraven schon vor einem Jahrhundert die gemeinschaftsbildende Kraft des Chorgesanges erkannt habe. Dafür wolle man ihm im hundertsten Jahr des Bestehens des Vereins in dieser Feierstunde herzlichen Dank sagen. Mit zwei Liedvorträgen gaben die Sänger diesem Dank Ausdruck.





dieses seltenen Jubiläums statt. Inzwischen hatte man von dem Erfolg des Konzertes Abstand gewonnen, aber die Sänger wurden in den zahllos dargebrachten Glückwünschen immer wieder an diesen Abend erinnert.

Für die Stadt Duisburg gratulierte Bürgermeister Josef Krings, der dem Dank für die Kulturpflege während der letzten 100 Jahre die Frage gegenüberstellte: „Was geschieht in den nächsten 100 Jahren?“ Zu der bisherigen Aufgabe der Musik müsse mehr hinzutreten. Die Musik und damit der Chorgesang sollten den modernen Menschen veranlassen, Grenzen zu überwinden und den Weg zum



Nachbarn zu finden. Als Geschenk der Stadt überreichte er eine Nachbildung des alten Stadtsiegels.

Namens des Sängerbundes Nordrhein-Westfalen gratulierte dessen Präsident Erich Schumacher. Seine Glückwünsche erwuchsen aus der langjährigen Tradition des deutschen Männergesanges und der verdienstvollen Vergangenheit des Vereins.

Der Präsident nahm anschließend die Ehrung langjähriger Mitglieder vor. Für 60 Jahre Mitgliedschaft zeichnete er Josef Schmitt und August Laschkowski aus. Goldnadel und Urkunde für fünfzig Jahre Sängertreue erhielten Oskar Spitzbart, Fritz Naujokat, Josef Düster und Heinrich Caspers. Mit der Silbernadel für 25 Jahre Zugehörigkeit zum Deutschen Sängerbund wurden Anton Kliemek und Johann Rack ausgezeichnet.

Eine Ehrung besonderer Art widerfuhr dem Jubilar Josef Schmitt, Ehrenvorsitzender des Vereins. Er



wurde für seine Verdienste als langjähriger Vorsitzender des „Frohsinn“ außerdem mit der Verdienstmedaille des Deutschen Sängerbundes für besondere Verdienste geehrt.

Die Glückwünsche des Unternehmens überbrachten Personaldirektor Billen und Generalbevollmächtigter Höfges, der gleichzeitig Protektor des Chores ist. Beide verbanden ihren Dank für die in der Vergangenheit geleistete Arbeit

mit der Hoffnung, daß es auch weiterhin so bleiben würde.

Und dann eine schier endlose Gratulations-Cour, angeführt vom Bruderverein aus dem Hüttenbetrieb, dem MGV „Sangeslust“. Als Geburtstagsgeschenk hatte dieser etwas Besonderes mitgebracht, nämlich die Ehrenmitgliedschaft für den Präsidenten Dr. Schacky und den Vorsitzenden Willi Hüsche. Zahlreiche befreundete Vereine hatten ihre Vertreter entsandt, um zu

UNSERE BILDER

vermitteln einen Eindruck vom Jubiläumskonzert und von der Feierstunde des MGV „Frohsinn“ aus Anlaß des 100-jährigen Bestehens — Mitte: ein Blick in den Saal des ev. Gemeindehauses — Oben links Präsident Dr. Schacky, Arbeitsdirektor Doese, Vorsitzender Hüsche, Bürgermeister Krings und Ehrenvorsitzender Schmitt (von links) — „Sangeslust“-Vorsitzender Edgar Krämer (rechts) verleiht die Ehrenmitgliedschaft seines Vereins an Präsident Dr. Schacky und Vorsitzenden Hüsche — Mitte links: Die Damen des Vereins gratulieren

diesem seltenen Jubiläum Glückwünsche auszusprechen. Besonders herzlich applaudiert wurde eine Abordnung des MGV Oberstdorf, die während der Jubiläumstage den Besuch der Ruhrorter Sänger vom vergangenen Jahr erwiderten.

Festlich umrahmt wurde die Feierstunde durch Gesangsvorträge des Jubelhors und Darbietungen des Streichquartetts des Sinfonieorchesters der Mülheimer Mannesmannröhren-Werke AG. Hier erlebte dann auch erstmals ein größerer Zuhörerkreis die Aufführung des von Musikdirektor Becker vertonten Wahlspruchs des Jubelvereins „Wie im Stahl der Klang, tönt unser froher Sang“.

Jugendversammlung mit Podiumsgespräch

Die letzte Jugendversammlung für die jungen Mitarbeiter der Werke Hamborn und Beeckerwerth im Hamborner Atlantis-Kino war recht gut besucht. Der neue Vorsitzende der Jugendvertretung, Gerd Nickel, konnte neben den Leitern des Kaufmännischen und des Technischen Ausbildungswesens besonders herzlich den zweiten Betriebsratsvorsitzenden, Heinz Willing, begrüßen. Dieser beteiligte sich zusammen mit dem Duisburger Beigeordneten Himmelberg, Horst Klemke von der Abteilung Berufsausbildung der Industriegewerkschaft Metall (Frankfurt) und dem Leiter des Technischen Ausbildungswesens Hamborn der ATH, Obering. Becker, an einem Podiumsgespräch zum Thema „Für eine bessere Berufsausbildung“.

Mit dem 1969 in Kraft getretenen Berufsausbildungs-Gesetz, so der allgemeine Tenor der Äußerungen, sei ein wesentlicher Schritt zu einer modernen Berufsausbildung getan worden, wenn es auch nicht das beste aller möglichen Gesetze sei. Die Gesprächsteilnehmer befaßten sich im Verlaufe ihrer Unterhaltung auch mit der Frage, die sicherlich manchen Jugendlichen verwirrte, ob auch eine Kurzausbildung möglich und erstrebenswert wäre und zur allgemeinen Verbesserung der Berufsausbildung beitragen könne. Hier zeigte sich ein starkes Für und Wider in den Ansichten der vier Gesprächsteilnehmer.

Zu den jugendlichen Teilnehmern der Versammlung kam bei dieser Podiumsdiskussion zwar kaum Kon-

takt auf. Die unmittelbaren Fragen zu diesem interessanten Problemkreis gerieten zweifellos ins Hintertreffen, und dort, wo sie von Jugendlichen zwischendurch gelegentlich angeschnitten wurden, befriedigten die Antworten nicht. Aber das Gespräch war immerhin ein neuer, lohnender Versuch, die Jugendversammlungen interessanter und attraktiver zu machen.

Es ist zu hoffen, daß ihm weitere Gespräche folgen — vielleicht auch mit einer anderen Zusammensetzung der Podiumsgäste, zu denen sicherlich auch junge Mitarbeiter aus dem Kreis der Auszubildenden gehören sollten.

Zum Schluß der Versammlung gab es eine lebhaft diskutierte Diskussion der jugendlichen Mitarbeiter über eine Vielzahl von Problemen aus ihrem Lehr- und Arbeitsbereich.

Nachdenken und Team-Arbeit machten sich wieder gut bezahlt

Prämien in Höhe von insgesamt 12 000 DM konnte Personaldirektor Billen am 3. November an 22 Belegschaftsmitglieder des Werkes Ruhrort für Verbesserungsvorschläge auszahlen. Erfreut stellte er fest, daß dies die bisher höchste Summe für diesen Zweck gewesen sei.

Diese Belegschaftsmitglieder, so sagte Direktor Billen, hätten nicht nur ihre Pflicht getan, sondern sich darüber hinaus Gedanken gemacht, welche Verbesserungen in ihrem Arbeitsbereich eingeführt werden könnten. Da zu diesen Ideen noch ein gerüttelt Maß an fachlichem Können gekommen sei, habe es nicht ausbleiben können, daß zum Teil sehr wertvolle Verbesserungsvorschläge das Ergebnis gewesen seien. Hierfür sagte er im Auftrag von Arbeitsdirektor Doese den Dank des Vorstandes und den der Ruhrorter technischen Werksleitung.

Zu dieser Dankbarkeit gehöre aber auch die Anerkennung, die sich in diesem Fall in Mark und Pfennig ausdrücke. Direktor Billen stellte dann Betrachtungen darüber an, wie sinnvoll es sein könne, wenn man auch bei Verbesserungsvorschlägen in Team-Arbeit vorgehe. Wie schon bei der letzten Prämierung konnte auch diesmal festgestellt werden, daß sich bei bestimmten Vorschlägen regelrechte Arbeitsgruppen gebildet haben.

Als besonders charakteristisch bezeichnete er den von Obergeringenieur Johann Scholtheis, Betriebschef Gerhard Fischer, techn. Angestellten Wilfried Gaudy und Meister Ferdinand Dawirs gemeinsam erarbeiteten Vorschlag, der das Planfräsen für Graphitböden bei bodengekühlten Hochöfen zum Gegenstand hatte. In diesem Fall hatten gemeinsame Überlegungen dazu geführt, daß diese Arbeit in Zukunft schneller, weniger arbeitsaufwendig und genauer durchgeführt werden kann. Direktor Billen bat alle, auch weiterhin ihre Ideen in Verbesserungen umzumünzen.

Drei Beispiele mögen zeigen, wie sinnvoll Arbeitsgruppen auch auf diesem Gebiet sein können. So gab es in einem Fall 5000 DM, im zweiten 2400 DM und in einem dritten 1200 DM als Prämien, die unter den Beteiligten gleichmäßig ausgeschüttet wurden.

Meister Haverkamp und Kolonnenführer Borowski, beide Bauabteilung Werk-

stätten: Zustellung der Sandrinnen an den Tieföfen.

Techniker Hülse, technisches Büro der Maschinenabteilung: Absaugung der Rauchgase an der Kaltbrammen-Flämsanlage der Halbzeugzurichtung 7.

Meister Knebel, Maschinenbetrieb Hochöfen: Änderung des Antriebes zu den Koksgas-Sicherheitsklappen an den Cowpern der Hochöfen 7 und 8 und eine Kettensicherung zum verstellbaren Schlagpanzer der Hochöfen 7 und 8.

1. Pfannenmann Wilhelm Haus, Oxygen-Stahlwerk: Änderung der Zusammensetzung der Ausgußfüllung für Pfannen mit Schiebeverschluß.

Obergeringenieur Johann Scholtheis gemeinsam mit Betr.-Chef Gerhard Fischer, technischem Angestellten Wilfried Gaudy und Meister Ferdinand Dawirs, alle Werkstätten: Radial-Fräsmaschine zum Planfräsen von Graphitböden bei bodengekühlten Hochöfen.

Kolonnenführer Ludwig Drescher, Sauerstoffwerk: Abdrückvorrichtung für Rohrbündel der Kühler im Sauerstoffwerk.

Meister Hans Wasserlos mit Vorarbeiter Johann Hoffmann und Kolonnenführer Horst Linscheid, alle Werkstätten: Änderung der Handbrennmaschine FM 12—FM 15.

Schlosser Dieter Plewa, Kraftwerk Hermann Wenzel: Trennwand des Zwillingsentschlackers Block III im KHW.

Vorarbeiter Arthur Buss, Werkstätten: Unfallsichere Spanntaschen für Kanthalen.

Mechaniker Rudolf Eul, Werkstätten: Änderung an der Betätigung für den Schneidsauerstoff am Flämmgerät C 39.

Schlosser Bernd Knobel, MB Stahlwerke: Verbesserung der Druckregelung für die Richtrolle Treiber-Stranggießanlage.

Schlosser Wilhelm Schwamm, MB Stahlwerke: Änderung an den Wasserabscheidern zur Dampfabsaugung in den Kühlkammern.

Meister Heinz Schemuly zusammen mit Techniker Friedel Werner und Techniker Horst Lemken, Walzendreherei: Änderung der Kaliberaufteilung an den Richtrollen für Rundstahl 65—85 mm ϕ der Rollenrichtmaschine FRM 80, Zurichtung Feinstr. 4.

Meister Karl-Heinz Mietz, Betriebswirtschaft-Stoffwirtschaft: Kokillenbestandsführung im Rechner der Technischen Datenverarbeitung.

Über tausend Schwerbeschädigte arbeiten in den Werken Hamborn und Beeckerwerth

In einer gut besuchten Versammlung der schwerbeschädigten Belegschaftsmitglieder der Werke Hamborn und Beeckerwerth konnte ihr Vertrauensmann, Anton Sennrat, am 15. Oktober als Gäste u. a. den Leitenden Landesdirektor der Hauptfürsorgestelle Köln, Dr. Müller-Westing, und von der ATH Arbeitsdirektor Doese, Personaldirektor Dr. Isselhorst sowie Betriebsratsvorsitzenden Judith und den Leitenden Werksarzt, Dr. Niemann, begrüßen.

In seinem Tätigkeitsbericht wies Herr Sennrat darauf hin, daß zur Zeit allein in den Werken Hamborn und Beeckerwerth der ATH 717 körperbehinderte Belegschaftsmitglieder beschäftigt seien, die unter die Bestimmungen des derzeit noch geltenden Schwerbeschädigten-Gesetzes fielen, und etwa 400 weitere Schwerbeschädigte, die nicht von diesem Gesetz erfaßt würden. Im letzten Geschäftsjahr seien zwanzig Körperbehinderte neu eingestellt worden, während 39 — zum überwiegenden Teil wegen Erreichens der Altersgrenze — ausgeschieden seien.

Die Vertretung der berechtigten Interessen der Körperbehinderten gegenüber den Betriebs- und Abteilungsleitungen sei nicht immer leicht gewesen. Da Körperbehinderte meist nur auf ihrem Arbeitsplatz und bei Stillstand der Anlagen nicht anderswo eingesetzt werden könnten, befürchteten viele Betriebsleitungen eine Verminderung der Rentabilität ihres Betriebes. Bei diesen oft schwierigen Verhandlungen ha-

be sich auch Personaldirektor Dr. Isselhorst als Vertreter des Arbeitgebers sehr intensiv für die Belange der Körperbehinderten eingesetzt.

Andererseits habe er bei seiner Tätigkeit als Vertrauensmann der Schwerbeschädigten auch die Erfahrung machen müssen, daß es einzelne Körperbehinderte gebe, deren Forderungen zu weit gingen und die nicht sähen, wo die Grenzen für alle Beteiligten lägen.

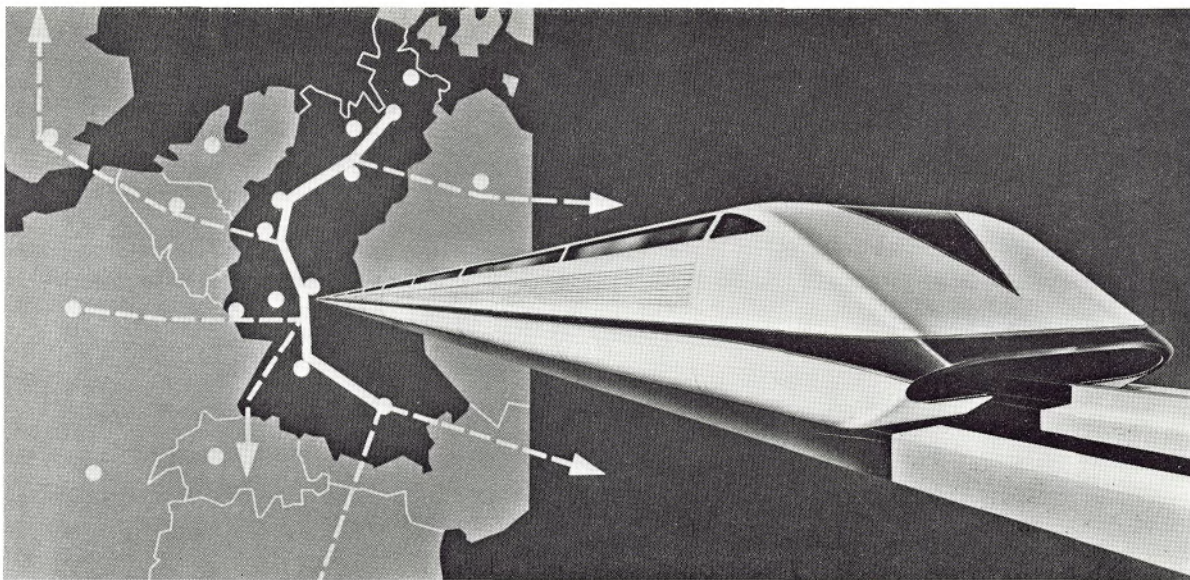
Zum Schluß seiner Ausführungen ging Herr Sennrat auf die in der Beratung befindliche Neufassung des Schwerbeschädigten-Gesetzes ein. Er stellte in diesem Zusammenhang fest, daß das derzeitige Gesetz zwar mancher Verbesserung bedürfe, viel wichtiger aber als jedes noch so gute und umfassende Gesetz, so betonte er, sei die rich-

(Schluß des Berichtes siehe Seite 38)

Chefärzte für Fahrner Krankenanstalten berufen

Der Neubau der Ev. Krankenanstalten Duisburg-Nord an der Fahrner Straße (unser Bild) schreitet rüstig fort. Der Aufsichtsrat unter Vorsitz von Hütten-direktor Prof. Dr. Cordes und die Gesellschaft-Versammlung haben Ende Oktober bereits die Chefärzte des Krankenhauses berufen. Es sind für die Innere Abteilung I Dr. med. Erich Bammel (bisher Chefarzt der Inneren Abteilung in Kettwig), Chirurgische Abteilung Prof. Dr. med. Hans H. Hirsch (Universitätsklinik Frankfurt/Main), Augen-Abteilung Prof. Dr. med. Gerhard Holland (Universitätsklinik Düsseldorf), Innere Abteilung II Dr. med. Robert Müller, Gynäkologische und Geburtshilfliche Abteilung Dr. med. Friedrich Prediger (beide bisher Ev. Krankenhaus Eduard-Morian-Stiftung Duisburg-Hamborn). Die Chefärzte werden etwa Mitte 1972 ihre Arbeit im neuen Krankenhaus aufnehmen.





ZU DEN BILDERN:

Einen Blick in die Zukunft zeigt die symbolhafte Darstellung eines künftigen Schnelltransport-Systems (links), wie es von der ATH-Beteiligungsgesellschaft Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH im Rahmen der Hochleistungsschnellbahn-Studiengesellschaft mbH (HSB) zusammen mit der Deutschen Bundesbahn und der Strabag Bau-AG untersucht wird — Ein „Comeback“ der Schiene sagen Wissenschaftler voraus, wenn sich die neuen Verkehrsperspektiven in Zukunft verwirklichen sollten. Die ATH ist einer der größten deutschen Schienenproduzenten. Allein im Geschäftsjahr 1969/70 erzeugte sie 130 000 Tonnen Eisenbahn-Oberbaumaterial (einschl. Schwellen). Das obere Bild der rechten Seite zeigt Beamte der Deutschen Bundesbahn bei der Abnahme neuer Schienen in Hamburg — Zu den Schienenfahrzeugen der Zukunft gehört der französische Luftkissenzug Aerotrain (linke Seite unten). Der japanische Tokaido-Expreß (rechte Seite unten) ist mit 250 Stundenkilometern der schnellste Zug der Welt

Die Welt von morgen

Der spurgebundene Verkehr der Zukunft zielt auf höhere Geschwindigkeiten

Von Ministerialdirektor Hans KALB

Innerhalb der Vortragsreihe „Die Welt von morgen“, die auf der Industrie-Messe 1971 in Hannover von der Abteilung Markt- und Verkaufsförderung der ATH im neuen Thyssen-Messehaus durchgeführt wurde, sprach Ministerialdirektor Hans Kalb (Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn) über „Der spurgebundene Verkehr der Zukunft“. Die Werkzeitung veröffentlicht aus diesem Vortrag die wichtigsten Gedanken.

Die Eisenbahnen sind seit langem der wichtigste Repräsentant spurgebundener Verkehrssysteme. Es drängt sich die Frage auf, mit welchen Funktionen und Technologien sie auch in der Welt von morgen eine wichtige Rolle spielen können — in einer Welt mit zweifelsohne wachsendem Verkehrsbedarf, die jedoch auch über eine Mehrzahl anderer moderner und leistungsfähiger Verkehrstechniken verfügen wird. Die Rolle wird nicht die gleiche sein wie in der Vergangenheit, an gesellschaftlicher Bedeutung aber keinesfalls geringer.

Insbesondere das vergangene Jahrzehnt hat Vor- und Nachteile bestehender Verkehrssysteme unterschiedlicher Technologien erkennen lassen. Die allseits bekannten negativen Komponenten nichtspurgebundener Verkehrsmittel sind zusätzliche Chancen moderner Eisenbahnsysteme, da sie große Leistungen mit einem Höchstmaß an Regelmäßigkeit, Sicherheit und Komfort bei hoher Geschwindigkeit erbringen. Die bei den europäischen Eisenbahnen vorwiegend verwendete Energie — der elektrische Strom — ist, da auf mehreren Quellen basierend, langfristig gesichert, volkswirtschaftlich günstig und sehr umweltfreundlich.

Wenn im Verkehrsbericht 1970 der Bundesregierung gesagt wird, daß unser Verkehrswesen ohne Eisen-

bahn nicht denkbar ist und daß Wirtschaft und Bevölkerung der Eisenbahnen auch künftig bedürfen, so enthält diese Feststellung die Forderung, die Eisenbahn der Gegenwart technisch wie funktionell zur Eisenbahn der Zukunft umzugestalten.

Bei der Weiterentwicklung der Rad/Schiene-Technik wird sich mancher Betrachter vor allem die Frage stellen, ob denn dieses System geeignet ist, den Geschwindigkeits-Vorstellungen von morgen zu genügen — mit anderen Worten, ob mit den heute in der Praxis realisierten Geschwindigkeiten das Rad/Schiene-System bereits die Grenze des technisch Möglichen erreicht

hat. Wenngleich Geschwindigkeit nicht einziger Maßstab für die Qualität eines modernen Verkehrssystems ist, so ist sie doch eine sehr wichtige Komponente.

Schienen — Schwellen — Oberleitung

Die Grenzen der Geschwindigkeit eines Schienenfahrzeugs hängen, abgesehen von der Gestaltung der Trasse und des Fahrzeugs, in hohem Maße vom Oberbau, von der Stromzuführung und dem Reibungswert zwischen Rad und Schiene ab. Das Querschwellengleis — und hierunter verstehen wir in der Regel einen in Schotter verlegten Gleisrahmen aus Schienen und Schwellen — ist auf Grund seines Schwingungsverhaltens bei 250 Stundenkilometer wohl an der Grenze angelangt. Sehr wahrscheinlich wird es für einen Regelverkehr mit mehr als 200 Stundenkilometer nicht mehr in Frage kommen, weil die dann notwendige sehr exakte

Gleislage nur mit unwirtschaftlich hohem Aufwand über längere Zeiträume beibehalten werden kann.

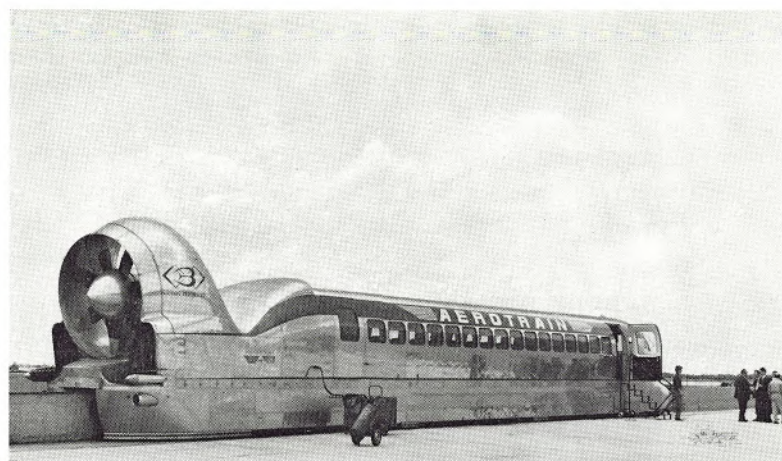
Die Zukunft sieht daher Schienenbefestigungen auf Betonplatten vor, die nach derzeitigen theoretischen Überlegungen Geschwindigkeiten bis 400 Stundenkilometer erlauben sollen. Diese Grenze wird jedoch nicht in der Entgleisungs-Sicherheit des Rad/Schiene-Prinzips gesehen, sondern vielmehr in der Gewähr eines guten Fahrkomforts.

Das zweite Problem ist die Stromzuführung über Oberleitung bei konventionellen elektrischen Antrieben. Die gängigen Fahrleitungs- und Stromabnehmer-Konstruktionen haben ihre technisch wirtschaftliche Grenze bei etwa 250 Stundenkilometer; bei Anwendung einiger technischer Raffinessen dürften sie voraussichtlich 350 Stundenkilometer gestatten. Bei Verwendung mechanisch entkoppelter Stromabnehmer glauben jedoch die Experten bis zu einer Geschwindigkeit von 500 Stundenkilometern fahren zu können, und bei Seiten-Stromabnehmern und fester sogenannter dritter Schiene ist keine obere Grenze erkennbar.

Eine weitere Grenze wird dem Rad/Schiene-System, in dem heute noch ausschließlich Adhäsionsantriebe verwendet werden, von der Physik her gesetzt. Mit zunehmender Geschwindigkeit nimmt der Reibungswert ab, der Luftwiderstand jedoch überproportional zu. Die Geschwindigkeitsgrenze liegt daher dort, wo die Antriebskraft nicht mehr auf die Schiene übertragen werden kann. Nach theoretischen Untersuchungen liegt diese Grenze bei einer Geschwindigkeit von etwa 350 Stundenkilometern; bei minimaler Achsentlastung und stufenloser Zugkraftregelung glaubt man jedoch die Grenze bei einer Geschwindigkeit von 500 Stundenkilometern sehen zu dürfen.

Hamburg—München in 3 Stunden

Auf Grund vorstehender theoretischer Überlegungen erscheint heute schon der Schluß zulässig, daß die konventionelle Eisenbahn ohne weiteres bis etwa 300 Stundenkilometer technisch wirtschaftlich vertretbar fahren kann. Mit dieser Geschwindigkeit könnte immerhin eine Entfernung von Hamburg nach



München in etwa drei Stunden zurückgelegt werden. Sie rechtfertigen aber auch den Schluß, daß die Rad/Schiene-Technik auch mit dem Ziel, wesentlich höhere Geschwindigkeiten als heute zu erreichen, weiterentwickelt werden sollte.

Hinsichtlich der realisierbaren Geschwindigkeit haben auch die bestehenden Eisenbahnen vom System her noch erhebliche Reserven. Damit kann sie für die künftige Gesellschaft, die bei Reizezeiten hohe — am Luftverkehr orientierte — Forderungen an ihre Verkehrssysteme stellen wird, interessante Aspekte bieten.

Die Gründe, weshalb die Geschwindigkeiten der bestehenden Bahnen im allgemeinen heute nicht wesentlich über den bereits vor dem Kriege gefahrenen Höchstgeschwindigkeiten liegen, sind keineswegs in dem technischen System von Rad und Schiene zu suchen. Sie liegen vor allem darin, daß unsere Züge nach wie vor auf Strecken fahren, deren Linienführung im vorigen Jahrhundert gemäß den damaligen technischen, wirtschaftlichen und politischen Gegebenheiten konzipiert worden ist.

Es besteht eine tiefe Dissonanz zwischen dem modernen Eisenbahnfahrzeug sowie den neuzeitlichen elektronischen Steuerungssystemen einerseits und den Grunddaten des Fahrwegs andererseits, die sich auf Leistung, Marktstellung und Wirtschaftsergebnis des Unternehmens Deutsche Bundesbahn sehr nachteilig auswirken. Ihr und fast allen anderen Eisenbahnen wurden hinsichtlich der Entwicklung ihrer Fahrwege nicht die gleichen Chancen eingeräumt wie etwa dem Luftverkehr, dem Binnenwasserverkehr und vor allem dem Straßenverkehr, der — auf die Landstraßenstrukturen des 19. Jahrhunderts verwiesen — trotz leistungsfähiger Fahrzeuge praktisch funktionsunfähig wäre.

Die Deutsche Bundesbahn hat im September 1970 dem Bundesverkehrsminister ein Ausbauprogramm für das Netz der Bundesbahn vorgelegt, das Bestandteil eines umfassenden, alle Verkehrsträger integrierenden Verkehrswege-Programms sein soll und die Infrastruktur-Leitplanung für die nächsten Jahrzehnte darstellt.

Auf neuen Strecken 300 Kilometer

Der Beseitigung bereits heute sehr drückender Engpässe und der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit dienen sechs neue Strecken mit einer Gesamtlänge von 1100 Kilometern. Weitere Ergänzungstrecken von etwa gleicher Länge sind für raumordnerische Zielsetzungen und zur Verbesserung des internationalen Verkehrs aufgenommen worden. Alle neuen Strecken sollen für Höchstgeschwindigkeiten von 300 Stundenkilometern ausgelegt werden.

Für ein geschlossenes Fernverkehrsnetz mit Schnellverbindungen zwischen den Hauptwirtschaftsräumen der Bundesrepublik Deutschland und ihrer Nachbarn ist in den Bereichen, die nicht von den Ergänzungstrecken betroffen werden,



ein Ausbau von insgesamt 1250 Kilometern vorhandener Strecken geplant. Hier sind im wesentlichen Linienverbindungen vorgesehen, die dann für die ganze Strecke Höchstgeschwindigkeiten von 200 Stundenkilometern ermöglichen sollen.

In der ersten Ausbaustufe des Ausbauprogramms, die bis 1985, also in den nächsten fünfzehn Jahren verwirklicht werden soll, sind zunächst 950 Kilometer Neubaustrecken geplant. Daneben soll bis zu diesem Zeitpunkt auch das Programm der Ausbaustrecken realisiert sein. Die für die DB in den nächsten Jahren zur Beseitigung kritischer Engpässeituationen wichtigsten Neubaustrecken folgen den außerordentlich stark belegten Hauptrelationen:

Köln — Frankfurt (Wiesbaden — Mainz)
Hannover — Kassel — Göttingen
Mannheim — Schwetzingen — Stuttgart und
Aschaffenburg — Würzburg.

Internationale Planung

Die Fortentwicklung des heutigen Eisenbahnsystems können wir nicht allein unter nationale Gesichtspunkte stellen. Hierfür zwei Beispiele, die bereits realisiert bzw. in den nächsten Jahren begonnen werden.

Die Hauptverkehrsader des italienischen Eisenbahnnetzes ist die Nord-Süd-Verbindung Mailand — Florenz — Rom — Neapel. In einem großangelegten Programm soll bis 1975 diese Magistrale so modernisiert werden, daß zum Beispiel die

Fahrzeit von Mailand nach Rom (632 Kilometer) von heute sechs auf künftig vier Stunden verkürzt werden kann. Italienische Staatsbahn und Regierung haben sich daher dazu entschlossen, insbesondere den gebirgigen Abschnitt Florenz — Rom weitgehend neu zu trassieren und für Geschwindigkeiten bis 250 Stundenkilometer auszubauen.

Das Projekt der französischen Staatsbahnen „Europolitain“ sieht in einer ersten Phase, der später solche mit europäischen Ausmaßen folgen sollen, eine neue Trasse zwischen Paris und Lyon vor. Im Streckennetz der SNCF kommt der Verbindung dieser Städte insofern eine besondere Bedeutung zu, als sie die Zentrale Paris mit dem Rhönetal verbindet, in dessen Einzugsgebiet sich die Industrien Südostfrankreichs konzentrieren.

Die neue Strecke soll für Geschwindigkeiten von 300 Stundenkilometern ausgebaut werden. Die Prämisse „nur Personenverkehr“ erlaubt Trassenneigungen von etwa 40‰ gegenüber heute etwa 10‰ und ermöglicht damit eine um 90 Kilometer kürzere Linienführung als bisher. Höhere Geschwindigkeit und kürzerer Fahrweg lassen die Fahrzeiten zwischen Paris und Lyon von heute 3½ Stunden auf künftig eine Stunde 45 Minuten zusammenschrumpfen. Sie unterbieten damit in dieser Relation die im Luftverkehr angebotenen Reisezeiten von Haus zu Haus. Die vorgesehenen, auf eine Geschwindigkeit von 300 Stundenkilometern ausgelegten Gasturbinen-Triebzüge mit

elektrischer Kraftübertragung (Turbotrain) sind bei der SNCF bereits in Erprobung.

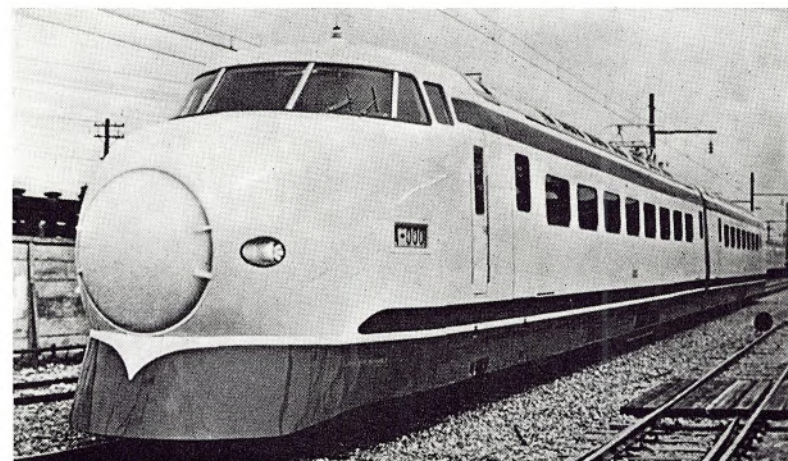
Die in der Planungskommission des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) zusammenarbeitenden Chefs der Planung der nationalen Systeme in Europa sind seit einigen Monaten mit der Erstellung eines europäischen Infrastruktur-Zeitplans der Eisenbahnen befaßt. Er soll Ende des Jahres 1972 vorliegen.

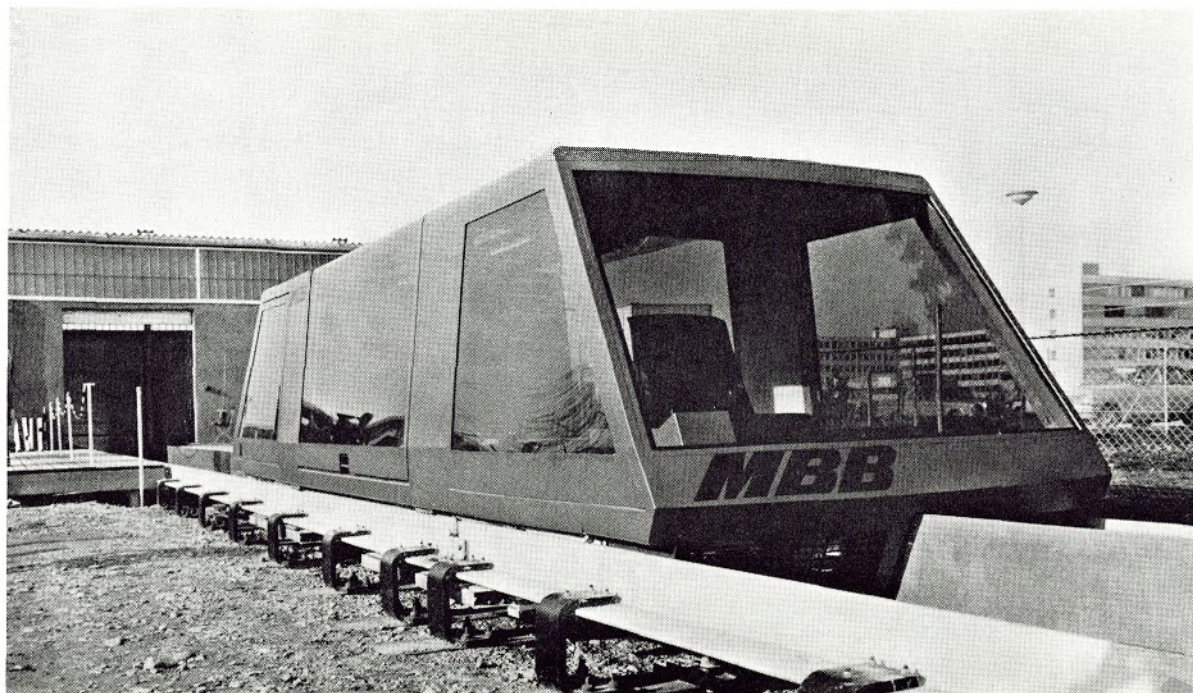
Innerhalb und abgestimmt mit dieser Rahmenplanung laufen in internationaler Zusammenarbeit Spezialplanungen für Streckenabschnitte, die aus geographischen Gründen besondere Engpässe darstellen. Es handelt sich dabei unter anderem um die Umgestaltung der Brennerstrecke, der Gotthard-Strecke, der Strecken Chambery — Turin, Barcelona — Narbonne sowie um die Integrierung des Arnelkanal-Tunnels in das europäische Eisenbahnsystem.

Japan, USA, Deutsche Bundesbahn

An dieser Stelle ein Blick in das außereuropäische Ausland. Eines der bekanntesten Projekte ist die 1964 in Betrieb genommene „Neue Tokaido-Linie“ der japanischen Staatsbahnen. Als erste mit 210 Stundenkilometern planmäßig betriebene Fernstrecke der Welt ist sie zu Recht zum Aushängeschild moderner Eisenbahntechnik geworden. Da bereits heute die Züge der Tokaido-Linie im Durchschnitt im Abstand von zehn Minuten verkehren, rechnen die Japaner damit, daß die Leistungsfähigkeit dieser Linie in wenigen Jahren erschöpft und bis 1980 eine weitere neue Strecke zwischen Tokio und Osaka — allerdings nicht mehr in Rad/Schiene Technik — für Höchstgeschwindigkeiten von 500 Stundenkilometern notwendig sein wird. 1973 bereits wird die neue San-Yo-Linie fertig sein, die die Tokaido-Linie von Osaka nach Hakata verlängert.

Die Amerikaner haben zwei Schienenverkehrs-Demonstrationen gestartet. Auf der Strecke Washington — New York verkehren täglich drei Metroliner-Züge mit einer Reisegeschwindigkeit von 130 Stundenkilometern. Auf der Strecke von Boston nach New York werden





ZU DEN ABILDUNGEN:

Messerschmitt-Bölkow-Blohm erprobt als erstes Unternehmen der Welt ein über fünf Tonnen schweres Prinzipfahrzeug zur Untersuchung der Magnetfeld-Fahrttechnik. Es wird frei schwebend durch Magnetfelder getragen und geführt und durch einen Linearmotor angetrieben. Die oberen Bilder der beiden Seiten zeigen links das Fahrzeug, rechts ein Blick vom Fahrersitz der Magnetschwebbahn auf die 600 Meter lange Versuchsstrecke, die in Ottobrunn bei München entlang der Autobahn München-Salzburg verläuft — Linke Seite unten: Blick in den Tokaido-Erpreß — Rechte Seite: „Auto im Reisezug“, ein Service der europäischen Eisenbahnen, der sich immer größerer Beliebtheit vor allem im sommerlichen Urlaubsverkehr in den Süden erfreut

dreiteilige Gasturbinen-Triebzüge verwendet, die bei Probefahrten 250 Stundenkilometer erreichten und derzeit mit einem Reisedurchschnitt von 135 Stundenkilometern die Fahrzeit der schnellsten auf der Strecke verkehrenden Züge um eine Stunde unterbieten.

Der bei der Deutschen Bundesbahn in diesem Herbst angelaufene, die bisherigen TEE- und F-Zugsysteme integrierende Intercityverkehr wird in wenigen Jahren zu einem Schnellverkehrs-System ausgebaut werden, das im Endzustand 72 Städte der Bundesrepublik und des benachbarten Auslandes mit modernsten vollklimatisierten Zügen verbindet.

Das Angebot „Auto im Reisezug“ wird national und international ausgeweitet, verdichtet und verbessert werden. Es zielt auf einen Wachstumsmarkt, der dem beruflichen wie privaten Mobilitätsbedarf des Menschen von morgen sehr entgegenkommt. Zusätzliche Impulse könnte ihm das Elektro-Auto geben, wenn es Boden gewinnen sollte.

Güter im „Nachtsprung“

Die Zukunftsentwicklung des Rad/Schiene-Systems für den Güterverkehr ist — jedenfalls für den Außenstehenden — nicht so spektakulär, wie die vom Streben nach wesentlich höherer Geschwindigkeit und nach Steigerung des Komforts getragene im Reiseverkehr. Für die Wirtschaft aber ist sie von mindest gleicher Bedeutung.

Der Aufbau geschlossener Transportketten beruht auf Denkprozessen sowie technischen und organisatorischen Maßnahmen, die das noch vielfach verbreitete Bild von einer Bahn, die Güter von Bahnhof zu Bahnhof befördert und sich um die Vor- und Nachprozesse wenig kümmert, von Grund auf verändert. Als entscheidendes Kriterium der Entwicklung betrachten wir die ungebrochene Einbindung der eigentlichen Beförderungsvorgänge in die Produktions- und Verteilungsprozesse der Wirtschaft. Auch hier wird die Geschwindigkeit auf der

Strecke gesteigert werden, um den „Nachtsprung“ zwischen den wichtigsten Wirtschaftsgebieten zu gewährleisten.

Für nicht minder wichtig aber halten wir die zuverlässige Einordnung der Beförderungsvorgänge in den Rhythmus der Wirtschaft, die Weiterentwicklung von Fahrzeugen, die im besonderen Maße auf Gutart und rationelle Be- und Entladevorgänge ausgerichtet sind, sowie die Vereinfachung und Beschleunigung der kommerziellen und organisatorischen Beziehungen zwischen Kunden und Verkehrsunternehmen. Hier erwarten wir — wie auch in der eigentlichen Betriebsabwicklung — viel von weiterer Anwendung der kybernetischen Technik, die die so zahlreichen Verflechtungen nach innen und außen transparent macht und schnelle, für die Wirtschaft wichtige Entscheidungen — zum Beispiel in der Lagerhaltung — ermöglicht.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf die Einführung der automatischen Kupplung hinweisen, nicht nur weil sie die Rangiervorgänge beschleunigt, sondern auch deswegen, weil sie günstige Voraussetzungen für weitere Automation bringt.

Der Gleisanschluß-Verkehr — gefördert durch das sogenannte 250-Millionen-Programm der Bundesregierung — wird in Zukunft das wichtigste Mittel zur Erstellung geschlossener Transportketten sein. Kombinierte Verkehre wie der Container- oder der Huckepack-Verkehr werden das Grundangebot des Gleisanschluß-Verkehrs ergänzen.

Neue Verkehrssysteme

Die konventionellen Schienenbahnen glauben mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand vorerst nur in den Geschwindigkeitsbereich von 300 Stundenkilometern vorstoßen zu sollen. Langfristige Überlegungen zur Fortentwicklung spurgebundener Verkehrssysteme gehen bereits darüber hinaus. Beim Vorstoß in vielleicht heute utopisch erscheinende Geschwindigkeitsbereiche von 500 Stundenkilometern muß vielleicht, insbesondere aus wirtschaftlichen Erwägungen, das klassische und bewährte Rad/Schiene-System verlassen werden. Neue Trag- und Führungselemente, neue Antriebs- und Steuerungs-Systeme müssen gefunden und auf ihre Eignung getestet werden.

Aus der Vielzahl der Erfindungen, die in diesen Bereichen nicht nur in

jüngster Zeit gemacht wurden — ich erinnere an den Linearmotor, der im Prinzip bereits seit Ende des vorigen Jahrhunderts bekannt ist —, haben sich speziell für Tragen und Führen von spurgebundenen Fahrzeugen die Luftkissen- und die Magnetschwebetechnik herauskristallisiert. Beiden Technologien ist das Charakteristikum gemeinsam, daß das Fahrzeug auf einem Luftspalt gleitet und keine mechanischen Kontakte zu seiner Fahrbahn vorhanden sind.

Beim Magnetschwebetechnik-Prinzip wird das Fahrzeug mittels magnetischer Kräfte von der Fahrbahn abgehoben oder an ihr aufgehängt, um bei seiner Fortbewegung nur noch die Reibung zwischen Luft und Fahrzeug überwinden zu müssen. Beim Luftkissen-Prinzip erreicht man den gleichen Effekt durch ein Luftpolster, das durch Düsen am Fahrzeugboden erzeugt wird. Beide Techniken sind geeignet, Fahrzeugkonzeptionen für hohe Geschwindigkeitsbereiche zu schaffen.

Die Antriebstechnik künftiger unkonventioneller Systeme muß den Erfordernissen des kontaktlos schwebenden Fahrzeugs angepaßt werden. Will man nicht auf die im Flugverkehr üblichen in Bodennähe recht wenig umweltfreundlichen Antriebsarten wie Strahltriebwerke oder Propeller zurückgreifen, so wird man sich auch hier der elektrischen Energie bedienen. Die meistversprechende und gegebenenfalls in Verbindung mit der Supra-Leittechnik zukunftsträchtigste Antriebsart dürfte in diesem Bereich der Linearmotor sein. Ein Linearmotor hat keine beweglichen Teile; er kann damit praktisch verschleißfrei und geräuschlos arbeiten und dürfte daher von der Konzeption her als ideale Antriebsart der Zukunft zu betrachten sein.

Versuche in aller Welt

Inwieweit diese neuen Technologien sich im Augenblick im Stadium der Entwicklung oder Erprobung befinden, sei an einigen Beispielen aktueller Schnellbahn-Projekte verdeutlicht.

In Japan wird seit kurzem an einem Zehn-Jahres-Programm für die Entwicklung und den Ausbau der bereits erwähnten Schnellstverbindung zwischen Tokio und Osaka gearbeitet. Das auf eine Geschwindigkeit von etwa 500 Stundenkilometern ausgelegte Konzept sieht



eine magnetfeldgeführte Schwebelbahn mit Linearmotor-Antrieb vor. Die ersten Versuchsfahrten sollen im kommenden Jahr auf einer sieben Kilometer langen Versuchsstrecke aufgenommen werden.

In Colorado/USA wird ein Versuchszentrum gebaut, das zwei Teststrecken für Versuche mit linearmotorgetriebenen Schienenfahrzeugen und mit strahlgetriebenen Luftkissen-Fahrzeugen erhalten soll.

Das Linearmotor-Versuchsfahrzeug (in Rad/Schiene-Technik) läuft bereits mit niedrigen Geschwindigkeiten Testfahrten. 2500 PS und 1700 kp Schub sollen das Modell noch in diesem Jahr auf eine Höchstgeschwindigkeit von 400 Stundenkilometern bringen. Die Reaktionsschiene des Linearmotors ist als 55 Zentimeter hohe Aluminiumplatte senkrecht in der Fahrbahn montiert. Die Stromversorgung des Motors übernehmen zwei im Versuchsfahrzeug befindliche Gasturbinen.

Das Luftkissen-Fahrzeug der Amerikaner, das im Versuchszentrum Geschwindigkeiten von 480 Stundenkilometern erreichen soll und von dem man hofft, daß es in der Kombination mit dem Linearmotor zu dem gewünschten Fahrzeug der Zukunft entwickelt werden kann, ist noch nicht fertiggestellt.

Ein Modell in kleinem Maßstab existiert auch in England. Auch hier experimentiert man an einer Bahn auf Luftkissen, die mit Linearmotor angetrieben und gebremst wird. Der sogenannte Hover-Train ist für Geschwindigkeiten von 400 bis 480 Stundenkilometern konzipiert. Als Alternative zum Hover-Zug wird an anderer Stelle in Großbritannien auch ein Magnetschwebe-System mit Linearmotor-Antrieb untersucht.

Der französische Aérotrain

Das wohl bekannteste und am weitesten fortgeschrittene Projekt einer unkonventionellen Bahn dürfte der französische Luftkissenzug Aérotrain sein. Dieser Zug verkehrt auf einer achtzehn Kilometer langen Versuchsstrecke bei Orléans. Seine Fahrbahn besteht aus einem Betonbalken, der die Form eines umgekehrten „T“ hat. Der waagerechte Teil dieses „T“ dient zum Tragen des Fahrzeugs mit Hilfe von Luftpolstern. Der Mittelsteg der Fahrbahn hat die Aufgabe, den Luftkissenzug mittels seitlicher Luftkissen zu führen. Den Antrieb des Fahrzeugs übernimmt eine am Heck verkleidet angebrachte Luftschraube.

Der Aérotrain ist seit Mitte 1970 mit Spitzengeschwindigkeiten von 300 Stundenkilometern in Erprobung. Seine bisherige Rekordgeschwindigkeit beträgt 422 Stundenkilometer. Das 26 Meter lange Modell kann achtzig Fahrgäste befördern. Gebremst wird durch Rückwärtslauf der Luftschraube und Backenbremsung gegen den Mittelsteg. Für den Notfall befinden sich zwei Fallschirme am Ende des Fahrzeugs. Der Aérotrain ist für schnelle Intercity-Verkehre zwischen Ballungsräumen und für Flughafen-Anschlüsse gedacht. Eine Variante



mit Linearmotor-Antrieb soll für den Stadt- und Vorortverkehr entwickelt werden.

Die deutschen Verkehrsprojekte

Im Gegensatz zu allen bekannten Projekten des Auslandes, die ausschließlich dem sehr schnellen Personenverkehr gewidmet sind, ist man in Deutschland aus wirtschaftlichen und verkehrspolitischen sowie Gründen europäischer Raumordnung zu dem Schluß gekommen, daß die schnelle Beförderung von Gütern in Containern oder Lastzügen mit in die Überlegungen eines neu zu schaffenden Verkehrssystems einbezogen werden müssen.

Dem Projekt „Hochleistungs-Schnellbahn“ wurden deshalb völlig andere Prämissen zum Leistungsbild vorgegeben. Diese Bahn soll sowohl — auch zur Entlastung der Straßen — Lkw, Container und Pkw mit Reisenden transportieren als auch reinen Personenverkehr betreiben.

Entsprechend dem Grundgedanken, starke Verkehrsströme zu kanalisieren, ist klar, daß es sich bei diesem System nicht um ein feinverästeltes Netz handeln kann, sondern daß die Stärke des Systems in einer Linienbedienung zu suchen

ist. Den wichtigsten Austauschrelationen des Personen- und Güterverkehrs folgend ergibt sich für die BRD von heute und wohl auch von morgen eine Linienführung von Hamburg über das Ruhrgebiet, den Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Raum über Stuttgart nach München. Diese Linienführung liegt den Modelluntersuchungen des neuen Verkehrssystems zu Grunde.

„Hochleistungs-Schnellbahn“

Die verkehrswirtschaftliche Voraussetzung dieses Systems beruht auf dem Gedanken, dem Straßengüter-Verkehrsunternehmen solche Tarife und Transportgeschwindigkeiten anzubieten, daß er damit auf Grund seiner betriebswirtschaftlichen Überlegungen Kostenvorteile verbuchen kann. Die verkehrspolitischen Überlegungen sind Entlastung der Straßen, Umweltschutz sowie Verbesserung der Voraussetzungen für die arbeitsteilige nationale und europäische Wirtschaft. Eine europäische Hochleistungs-Schnellbahn schließlich könnte „Gastarbeiter“ durch „Gastarbeit“ ersetzen, somit einen wichtigen Beitrag zu einer europäischen Regionalpolitik leisten.

Neben solchen umfangreichen verkehrs- und volkswirtschaftlichen

Erhebungen spielt im Rahmen der Studie die Technik eine überragende Rolle. Dies gilt insbesondere für die Trag- und Führungstechnik des künftigen Systems. Außer der konventionellen Spurkranztechnik Rad/Schiene in denkbar neuen Varianten des Antriebs stehen die Luftkissen- und die Magnetschwebe-Technik zur Diskussion.

Der Luftkissen-Technik scheinen allerdings dadurch Grenzen gesetzt zu sein, daß eine der Vorgaben des HSB-Systems die Beförderung von Lkw, also von hohen Lasten, eine entsprechend starke Dimensionierung der Hubwerke eines Luftkissenfahrzeugs und damit einen sehr hohen Energieaufwand zur Folge hätte. Im Gegensatz dazu erwartet man, mit Hilfe der Magnetschwebe-Technik dieses Problem mit geringerem Energieaufwand bewältigen zu können.

Interessante Perspektiven eröffnen auch die Überlegungen zur Betriebsführung eines solchen Systems:

- Geschlossene Fahrzeugeinheiten verkehren auf zweigleisiger Strecke in kürzesten Zeitabständen.
- Sie fahren zielrein, d. h. ohne Rangierbewegungen und ohne Zwischenaufenthalt vom Anfangs- bis zum Endbahnhof mit sehr hohen Geschwindigkeiten.
- Die Steuerung des Betriebsablaufes erfolgt ohne Signale durch selbsttätige Sicherungs- und Regelungssysteme.
- Lkw und Pkw können über leistungsfähige Zufahrtsstraßen direkt und ohne Verzögerung in das Heck eines Zuges einfahren und nach Ankunft im Zielbahnhof durch Seitentore an der Spitze des Zuges wieder ausfahren.
- Je nach Verkehrsintensität fahren von jedem Bahnhof in alle Richtungen Züge im Abstand von zwanzig bis sechzig Minuten.

Die volks- und betriebswirtschaftlichen, technischen und betrieblichen Komponenten werden auf breiter Basis von der Studiengesellschaft HSB, an der die Deutsche



Bundesbahn, die Strabag und die Firma Messerschmitt-Bölkow-Blohm beteiligt sind, erarbeitet. Die Systemstudie soll eine begründete Aussage darüber ermöglichen, ob ein den Leistungsprämissen entsprechendes neues System künftig in der Bundesrepublik und auch in Europa anzustreben ist. Darüber hinaus soll sie die notwendigen weiteren Schritte hinsichtlich Forschung, Entwicklung, Erprobung, Planung und Ausführung präzisieren.

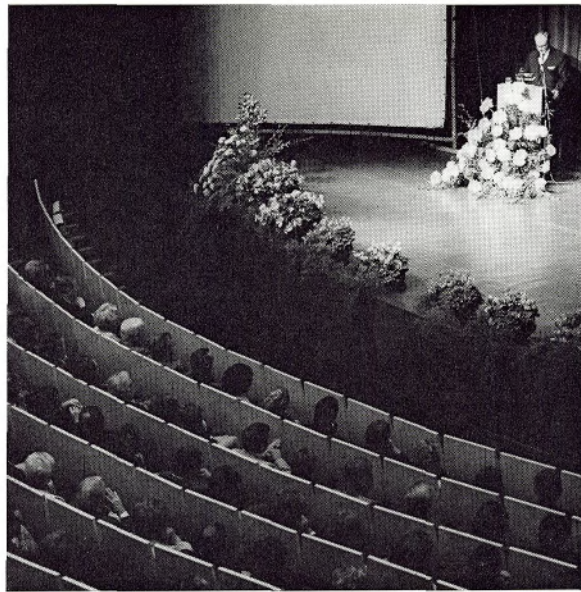
Angeregt durch die Untersuchungen der HSB und mit staatlicher Unterstützung gefördert, hat die deutsche Industrie den Gedanken neuer Verkehrstechnologien aufgegriffen und hier zukunftsweisende Forschungsarbeit aufgenommen. So wurde zum Beispiel von der Firma Krauss-Maffei das Funktionsmodell eines linearmotorgetriebenen Magnetschwebezuges entwickelt und dem ihm entsprechenden Verkehrssystem der Name „Transrapid“ gegeben. Nach den Vorstellungen der Firma ist dieses System besonders für einen Schnellst-Personenverkehr, aber auch für die Beförderung von Containern geeignet.

In Ideenkonkurrenz steht die Firma Messerschmitt-Bölkow-Blohm. Ihre auf vergleichbarer Technologie und auf den oben umrissenen funktionalen Vorgaben zu einem HSB-System beruhenden Entwicklungsarbeiten scheinen schon recht weit fortgeschritten zu sein.

Eine Erfahrung aus den vergangenen Jahrzehnten hat jeder, der sich mit dem Verkehrswesen befaßt, gewonnen, nämlich die, daß unabhängig von der jeweiligen Technik alle modernen Verkehrssysteme einen Gesamtkomplex bilden, dessen Komponenten untereinander eng verflochten sind. Sie müssen daher in gegenseitiger Abstimmung fortentwickelt werden.

Daß dabei dem „konventionellen“ Eisenbahnsystem — ich beziehe diesen Begriff allein auf das technische Kriterium Rad/Schiene in der in Europa überwiegend gebrachten Spurweite — noch große Zukunftschancen eingeräumt werden müssen, hoffe ich dargestellt zu haben. Darüber hinaus ist dieses in seinen Leistungen sehr steigerungsfähige System das mit der größten nationalen und internationalen Breitenwirkung.

Wenn man aber als ein hervorstechendes Merkmal der Industriegesellschaft von morgen eine ständig wachsende Mobilität von Mensch und Gut ansieht, müssen in langfristiger Vorschau schon jetzt ergänzend überlagernde und grenzüberschreitende spurgebundene Boden-Verkehrssysteme vorbereitet werden. Den für diese neuen Systeme in Frage kommenden Techniken und Technologien muß bald Gelegenheit gegeben werden, im Wettstreit zueinander die höchste gesellschaftliche Effizienz nachzuweisen. Die Industrie sollte an der Realisierung der Chancen moderner spurgebundener Boden-Verkehrssysteme ebenso als Nutzer wie als Entwickler und Produzent ihrer technischen Komponenten mitarbeiten.



Tausend kamen aus dem Revier

Thyssen-Film-Matinee in Dortmund mit Klaus Havenstein und DEW-Show

Die Thyssen-Gruppe hatte erstmals Kunden aus dem Ruhrgebiet zu einer Film-Matinee nach Dortmund geladen. Etwa tausend waren dieser Einladung gefolgt und besetzten das Große Haus der Städtischen Bühnen bis auf den letzten Platz.

Es war die dritte Thyssen-Film-Matinee. Diesmal wurde sie zusammen mit der Abteilung Markt- und Verkaufsförderung von der Heinrich August Schulte Eisenhandlung GmbH, Zweigniederlassung Dortmund, durchgeführt.

Hüttendirektor Hans Müser, stellvertretendes ATH-Vorstandsmitglied, hieß die Geschäftsfreunde mit ihren Frauen herzlich willkommen. In seinen Begrüßungsworten wies er auf die traditionelle Verbindung der Thyssen-Gruppe und ihrer Gesellschaften mit Dortmund hin. Vor 75 Jahren ist hier das Stammhaus der heutigen Thyssen-Handelsgesellschaft Heinr. Aug. Schulte gegründet worden, die in Dortmund auch eine ihrer größten Zweigniederlassungen unterhält. Zu den Dortmunder Unternehmen des Konzerns gehören ferner die August Klönne GmbH und das Magnetwerk der Deutsche Edelstahlwerke.

ke. Daneben sind im Raum Dortmund die meisten Unternehmen der Gruppe mit Niederlassungen oder Verkaufsbüros vertreten, und zwar neben der ATH die DEW, die Westfälische Union mit ihrer Tochtergesellschaft Schorch-Schweißtechnik, die Thyssen Industrie, die Thyssen Röhren- und Roheisenhandel, die Schrotthandel vorm. Albert Sonnenberg GmbH sowie die Handelsgesellschaften Bölling & Co. GmbH und J. Walter GmbH.

Zu den Firmen, die zu der Dortmunder Matinee eingeladen hatten, gehörten ferner die neugegründete Verkaufsgesellschaft Thyssen/Wuppermann für Bandstahl und Warmbreitband mbH, die Armco Thyssen GmbH und die Thyssen Qualitätsstahl-Verkaufsgesellschaft mbH.

Mit der Film-Matinee wolle die Thyssen-Gruppe, so sagte Dir. Müser, allen Geschäftsfreunden für die gute Zusammenarbeit und für das Vertrauen danken, das sie ihr bisher entgegengebracht hätten. Gleichzeitig solle die Veranstaltung aber auch einen Einblick in die Arbeit geben.

Dem dienten vor allem drei Filme: einmal „Remanit — Geheimnis eines Stahls“, ein Streifen über



Edelstahl; dann „Ein Tag im März...“, der über zahlreiche Dienstleistungen und den Service der Thyssen Handelsunion und ihrer Gesellschaften informierte. Der letzte Film „Thyssen 70“, der für die Hannover-Messe 1970 hergestellt worden war, fand auch in Dortmund ein aufmerksames und beifallfreudiges Publikum.

Zu Beginn der Veranstaltung rollte eine kleine DEW-Show ab, in deren Mittelpunkt nicht nur drei Mannequins mit neuesten Kreationen aus Edelstahl standen, sondern auch ein aus Edelstahl gefertigtes schnittiges Auto.

Die launige Führung durch das ganze Programm hatte Klaus Havenstein übernommen, der seine nicht leichte Aufgabe mit großem Geschick löste.

Höhepunkt der Veranstaltung war übrigens eine Tombola, bei der drei Schiffsreisen für je zwei Personen mit dem Motorschiff „Fritz Thyssen“ zu gewinnen waren, und zwar zwei Reisen nach Narvik oder Kirkenes sowie eine Reise nach Mauretanien oder Liberia.

Nach ähnlichen Veranstaltungen in Berlin und Hamburg hatte auch die Dortmunder Film-Matinee eine gute Resonanz unter den Geschäftsfreunden der Thyssen-Gruppe zu verzeichnen.



Theatersaison 1971/72 begann mit zwei spannenden Abenden

Anthony Shaffers Kriminalstück „Revanche“, von der Burghofbühne Dinslaken geboten, war ein guter Auftakt für die neue Spielsaison des Kulturrings Hamborn. Es entwickelte sich vom Anfang bis zum Schluß in gleicher Weise spannend wie tragikomisch. Obwohl dieses Erfolgsstück von den überhandnehmenden blutrünstigen Krimis weit entfernt ist — natürlich wurde auch geschossen und sogar getötet —, folgte das Hamborner Publikum mit launigem Interesse dem Verlauf der Handlung.

Dies ist sie: Ein Kriminalschriftsteller rächt sich in ungewöhnlicher Weise an dem Liebhaber seiner Frau. Er verleitet ihn zu einem Einbruch in die eigene Wohnung, ertappt ihn dabei und „erschießt“ ihn mit einer Platzpatrone. Damit endet der erste Akt. Im zweiten Akt tritt ein Kriminalinspektor auf — in Wirklichkeit der verblüffend echt wirkende und verkleidete junge Liebhaber —, der wiederum den Mann seiner Geliebten in Bedrängnis bringt und ihn an der Nase herumführt. Ein Gegenspieler versucht den anderen solange zu täuschen, bis schließlich die Katastrophe eintritt und der betrogene Ehemann seinen Konkurrenten wirklich erschießt.

Krankenkassen-Beiträge ab Januar 1972 erhöht

Die Betriebskrankenkasse der ATH für die Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb erhöht, wie die Vertreterversammlung am 3. Dezember beschloß, ab 1. Januar 1972 ihren Beitragssatz von bisher 9,8 auf 10,6 Prozent. Die Festsetzung eines neuen Beitragssatzes stand auch auf der Tagesordnung der Vertreterversammlung der Hamborner Betriebskrankenkasse am 16. Dezember. (Bei Redaktionsschluß dieses Heftes lag der Beschluß noch nicht vor.)

Über die finanzielle Lage unserer Betriebskrankenkassen berichtet die Werkzeitung in ihrer nächsten Ausgabe ausführlicher.

Das sehr geschickt komponierte und intelligente Stück vermittelte dem, der genau hinhörte, manche psychologischen Feinheiten und auch erzieherische Sentenzen. Mittelmäßiges war nicht vorhanden; jede Szene hatte Bewegung ohne rauhe oder brutale Tiefen, die ja heute allzusehr im Schwange sind, wobei viel Geist nicht verschwendet wird.

Die von zwei Mann getragene Handlung blieb stets prickelnd, rätselhaft und durch die Präzision des Ausdrucks gut verdaulich. Die Darsteller Hans-Joachim Reineke — als neue Verstärkung der Dinslakener Bühne mit einer bemerkenswerten Wandlungsfähigkeit und Sicherheit — und der solide Hans Beerhenke befriedigten voll auf. Beide Schauspieler, schon seit langem durch das Fernsehen bekannt, übertrafen sich gegenseitig in dem eigentlich parodistischen Stück durch ihre ausgeklügelten Täuschungsmanöver und Eifersüchteleien. Bei dem großen „Alkoholkonsum“ und der dadurch beeinflussten und überzeugenden „Gangart“ in Ausdruck und Spiel, konnte man fast den Eindruck haben, es handelte sich um echten „Stoff“.

Mit der geschickten Regie Michael Röders — ihm geht ein sehr guter Ruf voraus — verband sich das gefällige Bühnenbild von Heiner Schepers, den kleine technische Spielwerke talentierter Bühnentechniker unterstützten. Alles in allem: ein gelungener und unterhaltsamer Abend mit wohlverdientem Beifall — auch von sonst sehr

anspruchsvollen Zuhörern. „Revanche“ ist ein Augen- und Nervenkitzel und ein Leckerbissen für Amateurdetektive, vielleicht aber auch für selbstgerechte Zeitgenossen.



Der Mangel an zugkräftigen deutschen Lustspielen bringt es mit sich, daß englische Autoren oft Dauerlieferanten für deutsche Bühnen sind. „Die bessere Hälfte“ des jungen Londoner Schauspielers, Regisseurs und Komödienschreibers Alan Ayckbourn, ebenfalls von der Burghofbühne Dinslaken aufgeführt, wurde mit der gleichen Zustimmung aufgenommen wie die erste Vorstellung. Die Hamborner erinnern sich mit Vergnügen an denselben Autors Stück „Halbe Wahrheiten“, das hier vor zwei Jahren mit beachtlichem Erfolg präsentiert worden ist.

Worum geht es? Drei in Lebenshaltung, Temperament und Gedankengängen vollkommen gegensätzliche Ehepaare, Frank und Fiona, Bob und Teresa, William und Mary, agieren mit- und gegeneinander, verdächtigen und beschuldigen sich gegenseitig, sind eifersüchtig, erliegen verschiedenen Stimmungen — daraus ergibt sich tatsächlich ein Knäuel von halben Wahrheiten, das sogar einen Sigmund Freud interessiert hätte. Frank und Fiona sind Nachbarn von Bob und Teresa, ihre Wege kreuzen sich dauernd und haben so Heimlichkeiten und Verwicklungen im Gefolge, die in

einem turbulenten Abendessen — wozu Frank und Fiona das Ehepaar William und Mary geladen haben — ihren Höhepunkt finden. Nach viel Streit und Leid, Enthüllungen und recht dramatischen Episoden endet die witzige Boulevardkomödie mit der allgemein erwarteten Entwirrung und Versöhnung.

Die drei „besseren Hälften“, dargestellt von Ingeborg M. Wolff — diese wie immer souverän in Gestaltung und Diktion —, Andrea Rosenberg und Renate Franken, überboten sich geradezu in ihren Gegensätzlichkeiten, und die männlichen Partner H.-J. Reineke, H. Heusinger und H.-D. Wolff eiferten ihnen sichtlich nach. Zunächst ungewohnt, aber dann zunehmend reizvoller, wenn auch ohne große Ansprüche, waren die sich in einem einzigen Raume abspielenden Tagesabläufe der beiden benachbarten Ehepaare. Der Regisseur Hans Beerhenke wußte sie geschickt und eindrucksvoll durch eine „Parallelschaltung“ zu verbinden, wobei ihm das Bühnenbild von Heiner Schepers sehr zustatten kam. Das schmissige Stück — leicht und witzig und geradezu auffallend frei von den heute üblichen Anstößigkeiten — fand bei den nicht sehr zahlreichen Zuschauern einhelligen Beifall.

Dr. Fu.

DIE BILDER zeigen Ausschnitte aus dem Kriminalstück „Revanche“ (oben) und der Komödie „Die bessere Hälfte“ (unten)





JOHANN EGENOLF
Schlosser, Zentrale Werkstätten, EHW — Bruckhausen
10. Januar

Fünfzig Arbeitsjahre seien eine lange Zeit, meinte Johann Egenolf, und doch, wenn man zurückblicke, so schnell vergangen. Nahe der Kreuzeskirche Marxloh wurde er am 10. März 1907 geboren, in der Gertrudenschule und später in der Henriettenschule drückte er die Schulbank. Mit dem Ende der Schulzeit begann

dann für ihn, wie man auch damals schon so schön sagte, der Ernst des Lebens. Der Vater war Maurer und Plattenleger auf der Hütte. Der Sohn sollte natürlich den gleichen Beruf erlernen. Johann Egenolf sagte dieser Beruf aber gar nicht zu, auch eine Büro­tätigkeit mißfiel ihm. Er erlernte deshalb den Beruf, der ihm zusagte. In der Elektro-Hauptwerkstatt fand er eine geeignete Lehrstelle als Schlosser. In den folgenden fünf Jahrzehnten ist er diesem Betriebsbereich treugeblieben. Damit kann dieser Goldjubilär am 10. Januar nicht nur sein fünfzigjähriges Dienstjubiläum feiern, sondern auch gleichzeitig sein goldenes Berufsjubiläum. Über diese Jahre denkt Egenolf ohne Pathos. Er hat aus der Zeit, so gut es ging, etwas gemacht. So war es für Johann Egenolf keine Überwindung, vor wenigen Monaten vorzeitig in den Ruhestand zu gehen, in dem er sich jetzt ganz wohl fühlt.



CLEMENS SCHÄFER
1. Ausgeber
Wareneingang Duisburg-Süd — 13. Januar

Wenn Clemens Schäfer am 13. Januar sein fünfzigjähriges Arbeitsjubiläum feiert, wird er auch sicherlich an die wechselvolle Geschichte innerhalb seiner beruflichen Tätigkeit denken. Sie begann bei den Hahn'schen Werken, in denen Schäfer dann eines Tages bei der Übernahme des Betriebes zum Mitarbeiter von Man-

nesmann und 1970 zum Belegschaftsmitglied der ATH wurde. Clemens Schäfer wurde am 15. Januar 1906 in Küllstädt in Thüringen geboren und kam sieben Jahre später mit seinen Eltern nach Duisburg, wo der Vater einen Arbeitsplatz bei den Hahn'schen Werken fand. Der junge Schäfer wollte nach dem Ende seiner Schulzeit Dreher werden. Doch der Vater meinte damals, daß Elektroschlosser besser sei. Schäfer erlernte dann auch diesen Beruf, der durch die Elektrifizierung vieler Betriebsanlagen sehr aktuell wurde. 1953 bis 1958 war Clemens Schäfer als Vorarbeiter tätig. Betriebliche Veränderungen, teils durch Rationalisierungen bedingt, führten bei diesem Mitarbeiter zu neuen Aufgaben in der Magazinverwaltung. Als er zu Beginn dieses Jahres die Altersgrenze erreicht hatte, nahm er seinen Abschied vom Berufsleben und trat in den Ruhestand, in dem es an Beschäftigung nicht mangelt.

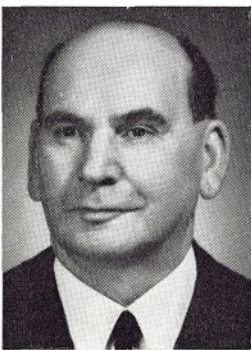


PAUL GUNDERMANN
Bote
Allgemeine Verwaltung
Ruhrort — 23. Januar

Nicht gerade verwöhnt vom Leben wurde unser Goldjubilär Paul Gundermann. Als gebürtigem Hamborner lag es für ihn natürlich nahe, „bei Thyssen“ anzufangen, und zwar zunächst als Korrespondenz-Lehrling. Nach kurzer Zeit aber mußte er als Hilfsarbeiter ins Walzwerk wechseln, weil er nach einem tödlichen Unfall sei-

nes Vaters finanziell mit zum Unterhalt der zehnköpfigen Familie beitragen mußte. An der Profilstraße 1 war er beteiligt, als der erste Block dieser neuen Straße gefahren wurde — und er war noch hier, als vor dem schweren Luftangriff im Jahre 1945 der letzte Block gewalzt wurde. Bis zum Ersten Steuermann hatte er es gebracht. In dieser Eigenschaft kam er nach dem Krieg nach Ruhrort. Aber die Ungunst der Verhältnisse zwang ihn dann, Arbeit am Hochofen aufzunehmen. Auf die Steuerbühne konnte er erst 1951 zurück. Vor gut zwei Jahren mußte er die Tätigkeit im Walzwerk aufgeben. Seit her ist er vorwiegend für das Ruhrorter Lohnbüro und die Kasse tätig.

NICHT ÜBER 100, wie durch ein technisches Versehen gemeldet, sondern über 1000 Umschüler sind unter Leitung von Betriebsleiter Raab (Werkstätten und Rohrbau Ruhrort) zu Schweßern ausgebildet worden.



RUDOLF WOLTERS
Verwiegler
Versand/Ruhrort
11. Januar



FRANZ MOLITOR
1. Sortierer
Bandverzinkungsanlage
Finnentrop — 24. Januar



ADOLF ASBACH
Bürogehilfe
Zentr. Datenverarbeitung
Hamborn — 6. Februar



JOSEPH WENZL
Postverteiler
Postabfertigung/Hamborn
7. Februar



HEINRICH POLLMANN
Waschraumwärter
Belegschaftsräume
Ruhrort — 10. Februar



FERDINAND LUDWIKOWSKI
Schmied
Zentrale Werkstätten
Bruckhausen — 11. Februar

Vertrauensmann wiedergewählt

(Schluß des Berichtes von Seite 31)

tige Einstellung aller unmittelbar Beteiligten. Was am meisten Not tue, sei ein größeres Maß an Verständnis. Körperbehinderte wollten kein Mitleid, sie brauchten Verständnis für ihre besondere Lage. Sie hätten bewiesen, daß sie ihren Mann stehen und einen ihnen gemäßen Arbeitsplatz zur vollen Zufriedenheit aller ausfüllen könnten.

Herr Sennrat appellierte deshalb an alle Verantwortlichen, sich mit mehr Verständnis mit den besonderen Problemen Körperbehinderter am Arbeitsplatz zu beschäftigen — auch dann, wenn sie früher einmal schlechte Erfahrungen gemacht haben sollten. Körperbehinderte seien Menschen mit Vorzügen und Schwächen wie alle anderen auch. Am richtigen Arbeitsplatz eingesetzt, seien sie genauso produktiv wie jeder andere Mitarbeiter.

Arbeitsdirektor Doese überbrachte der Versammlung die Grüße des Vorstandes. Wenn auch die augenblickliche wirtschaftliche Lage der

ATH nicht rosig sei und man in einzelnen Betrieben Kurzarbeit habe einführen müssen, so versicherte er, habe niemand der schwerbeschädigten Belegschaftsmitglieder der ATH um seinen Arbeitsplatz zu fürchten. Der Vorstand danke ihnen für ihre treue und gute Mitarbeit. Sie hätten auf ihrem Arbeitsplatz bewiesen, daß sie genauso leistungsfähig seien wie jeder andere, ja zum Teil noch mehr.

Leitender Landesverwaltungsdirektor Dr. Müller-Westing berichtete dann im einzelnen über die Reform des Schwerbeschädigten-Gesetzes, die zur Zeit beraten werde. Die Schwierigkeiten der Reform begannen schon damit, an Stelle des bisherigen Begriffs „Schwerbeschädigte“ eine zutreffendere neue Bezeichnung zu finden. Ziel der Reform sei unter anderem die Erfassung aller Körperbehinderten durch das neue Gesetz sowie die Verbesserung und Ausweitung der Bestimmungen der derzeit gültigen gesetzlichen Vorschriften.

Zum Schluß der Versammlung wählten die Körperbehinderten der Wer-

ke Hamborn und Beeckerwerth für die nächsten vier Jahre einstimmig Anton Sennrat (Materialwirtschaft — Tel. 42 81) zu ihrem Vertrauensmann wieder und Arthur Ehrenreich (Personalabteilung für Lohnempfänger) zu seinem Stellvertreter.

Wichtiges für Kurzarbeiter

(Schluß des Berichtes von Seite 7)

gere Beitragszahlung hat für den verkürzt arbeitenden Arbeitnehmer keine Nachteile zur Folge, weil die zum vollen versicherungspflichtigen Bruttolohn fehlenden Beitragszahlungen vom Arbeitgeber und dem Arbeitsamt aufgebracht werden.

Bei einer Verkürzung der Arbeitszeit zum Beispiel von vierzig Stunden/Woche auf 32 Stunden je Woche, also um zwanzig Prozent, verringert sich das monatliche Nettoeinkommen je nach Stundenlohn- bzw. Gehaltshöhe und Familienstand um zwei bis sieben Prozent. In Einzelfällen kann dieser Prozentsatz über- oder unterschritten werden.

Für die Zeit des Tarifurlaubs wird kein Kurzarbeitergeld gezahlt. Der Kurzarbeitstag gilt als Urlaubstag und wird als solcher vergütet. Damit entstehen

dem Urlauber gegenüber der Zeit mit normaler Arbeit keine Nachteile.

Für die Zeit unbezahlten Sonderurlaubs wird kein Kurzarbeitergeld gezahlt, weil der Ausfall nicht wegen der verkürzten Arbeitszeit, sondern aus persönlichen Gründen ausgefallen ist.

Fällt ein Ereignis nach § 5 des Manteltarifvertrags (zum Beispiel Eheschließung, Sterbefall) auf einen Kurzarbeitertag, so erhält das Belegschaftsmitglied für diesen Tag Kurzarbeitergeld.

Bei Krankheit entfällt in den ersten sechs Wochen für den Kurzarbeitstag die Lohnfortzahlung. Statt dessen wird Krankengeld in Höhe des Kurzarbeitergeldes gezahlt. Damit ist der Kranke dem Kurzarbeitenden gleichgestellt.

Sollte in Ausnahmefällen während der Kurzarbeit Mehrarbeit nicht zu vermeiden sein, so ist die geleistete Mehrarbeit, die über die tägliche tarifliche Arbeitszeit hinausgeht, und die Arbeit an turnusmäßig freien Werktagsschichten mit Mehrarbeitszuschlägen zu vergüten. Am Kurzarbeitstag geleistete Arbeit bis zu acht Stunden gilt nicht als Mehrarbeit.

Das Kurzarbeitergeld wird auch dann in voller Höhe gezahlt, wenn an anderen Tagen Mehrarbeit geleistet wird. Lediglich die ersten acht Stunden Arbeit an einem Kurzarbeitstag führen zur Streichung des Kurzarbeitergeldes für diesen Kurzarbeitstag. Fällt ein Feiertag auf einen Kurzarbeitstag, wird statt einer Feiertagsvergütung Kurzarbeitergeld gezahlt.



95 JAHRE ALT
JOHANN FAHNENBRUCK

Am 27. Januar vollendete in Walsum Johann Fahnenbruck, einer der ältesten ATH-Pensionäre, sein 95jähriges Lebensjahr. Im Jahre 1876 in Walsum geboren, begann Johann Fahnenbruck seinen beruflichen Werdegang zunächst beim Bauamt der Friedrich-Thyssen-Bergbau AG. 1923 kam er dann zur Hütte, wo er anfangs in der Abrechnungsabteilung tätig wurde. Nach einer kurzen Zwischenzeit im Maschinenbetrieb

Hochofen wechselte er zum technischen Büro der Neubau-Abteilung über. Als Bautechniker nahm Herr Fahnenbruck als 69jähriger am 30. Juni 1945 seinen Abschied vom Berufsleben. Seinen Lebensabend verbringt er im Hause seines Sohnes. Hier fanden sich zum Geburtstag zahlreiche Gratulanten ein. Seine Ke-
gelbrüder durften da natürlich nicht fehlen; denn Herr Fahnenbruck ist trotz seiner 95 Jahre ein begeisterter Kegler. Vielleicht rührt daher auch die erstaunlich gute körperliche Verfassung des Jubilars, der seinen Gästen munter zur Hütte, wo er anfangs in der Abrechnungsabteilung der ATH überbrachte Herr Fleisch von der Personalabteilung für Angestellte.



DIAMANTENE HOCHZEIT
EHELEUTE PAULUS

Der 14. November war für die Eheleute Elisabeth und Wilhelm Paulus ein ganz besonderer Sonntag. Es war der Tag, an dem sie sich vor sechzig Jahren das „Ja“-Wort gaben. Wilhelm Paulus wurde am 27. Juli 1888 in Bitburg in der Eifel geboren. Hier erlernte er auch nach dem Ende der Schulzeit das Sattlerhandwerk. Als 22jähriger kam er 1910 nach Hamborn, wo er auf der Hütte in seinem Beruf Arbeit fand. Durch einen Arbeitskollegen lernte er seine spätere Frau kennen. Das damalige Fräulein Weins kam zufällig auch aus Bitburg. Der Entschluß zur Eheschließung ließ nicht lange auf sich warten. Dieser Lebensbund beinhaltet nun schon sechs

Jahrzehnte, in denen es manche Höhen und Tiefen gab. Zu jener Zeit gehörten aber auch die vierundvierzig Jahre, die Wilhelm Paulus auf der Hütte tätig war. Als 66jähriger ging er 1954 in den wohlverdienten Ruhestand, den er im gemeinsamen Haushalt mit der jüngsten Tochter in der Wiesenstraße verbringt. Wenn auch die gesundheitliche Verfassung der Eheleute von vielen Beschwerden begleitet ist, wurde ihre diamantene Hochzeit keineswegs davon getrübt. Zu den zahlreichen Gratulanten gehörte auch Frau Scheiermann von der Sozialabteilung Hamborn, die die Glückwünsche der ATH überbrachte. Leider wurde die Freude in der Familie durch den Tod von Frau Paulus wenige Tage nach dem Fest überschattet.

50 JAHRE IM DIENST
Ferdinand Timmermann, Vorarbeiter, Zentrale Werkstätten, Bruckhausen, 18. Januar

Unsere Toten



WIR BEWAHREN IHNEN
EIN EHRENDES ANDENKEN

Werke Bruckhausen/Beeckerwerth/Hochofenwerk Hamborn

PISTOLL, August	Pensionär (Wagenführer Hochofen)	1899	6. Juli
DAMEN, Johann	Pensionär (Meister, Block- u. Profilwalzwerke)	1900	12. Okt.
HILDEBRANDT, Erich	Monteur, Erhaltungsbetrieb	1925	15. Okt.
HAUSMANN, Wilhelm	Pensionär (Kaufm. Angestellter, Ingenieurabteilung)	1904	22. Okt.
LASKOWSKI, Bruno	Pensionär (Wächter, Werkschutz)	1903	23. Okt.
SCHWEPS, Johann	Pensionär (Masch.-Führer, Soziale Betriebseintr. II)	1902	25. Okt.
HINZ, Lotte	Magazinbuchhalterin, Buchhaltung	1914	29. Okt.
KLEIN, Peter	Pensionär (Verwieger, Lieferabteilung)	1897	29. Okt.
PIOTROWSKI, Valentin	Pensionär (Kranführer, Elektro-Betrieb II)	1892	31. Okt.
SKUSA, Günter	Kolonnenführer, Erhaltungsbetrieb Beeckerwerth	1927	1. Nov.
FISCHELL, Karl	Pensionär (Wachmann, Werkschutz)	1890	3. Nov.
THOR, Walter	Kaufm. Angestellter, Ingenieurabteilung	1917	4. Nov.
VAN BENNEKOM, Cornelius	Erzplatzarbeiter, Erzvorbereitung	1908	9. Nov.
KONRAD, Adolf	Pensionär (Wachmann, Werkschutz)	1886	9. Nov.
ZIMNY, Michael	Pensionär (Waschraumwärter, Soziale Betriebseintr.)	1894	13. Nov.
LISS, Karl	Pensionär (Schmelzer, Martinwerk I)	1886	15. Nov.
LILISCHKIES, Emil	Pensionär (Kokillenmann, Martinwerk II)	1915	17. Nov.

Werk Ruhrort

KLOCKERS, Hans	Betriebs-Chef, Walzwerke Ruhrort	1928	8. Aug.
PETRAS, Karl	1. Anstrichprüfer, Bauabteilung	1912	17. Okt.
OLFEN, Wilhelm	Sachbearbeiter, Energiewirtschaft u. Datentechnik	1915	20. Okt.
KOCH, Konrad	Vorarbeiter, Martinwerk I	1931	24. Okt.
GOTTWALD, Friedhelm	Reiniger, Sinteranlage	1939	25. Okt.
MAYER, Josef	Pensionär (Meister, Elektrobetrieb, Stahl- u. Walzwerk I)	1897	1. Nov.
ULBRICH, Hermann	Pensionär (Wachmann, Werkschutz)	1898	3. Nov.
HINZE, Franz	Pensionär (Maschinist, Krafthäuser)	1898	5. Nov.
BLOCKER, Heinz	MSR-Monteur, Energiewirtschaft u. Datentechnik	1951	9. Nov.
FICKERT, Walter	Pensionär (1. Elektriker, Elektrobetr. Block- u. Kontistr.)	1902	12. Nov.

Hüttenbetrieb

MULLER, Wilhelm	Pensionär (Pfortner, Werkschutz)	1888	5. Nov.
WENSORRA, Johannes	Pensionär (2. Füller, Hüttenbetrieb)	1903	12. Nov.

Betriebs-Bereich Duisburg-Süd

DÖLCKEN, Karl	Hilfsarbeiter, Breitflachwalzwerk I Großenbaum	1915	3. Okt.
---------------	--	------	---------

25 JAHRE IM DIENST

Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth
Johann Mehl, Vorarbeiter, Oxygenstahlwerk/Bruckhausen, 24. November

Alfred Gronemann, Kolonnenführer, Block- u. Profilwalzwerke, 6. Januar

Heinz Jaskulski, 1. Schmelzer, Hochofenwerk, 13. Januar

Helmut Lederhas, Kaufm. Angestellter, Erhaltungsbetrieb Bruckhausen, 20. Januar

Friedrich Fausz, Vorarbeiter, Oxygenstahlwerk I, 30. Januar

Wilhelm Vogel, Kulturbau-Ingenieur, Grundstücks- u. Vermessungsabteilung, 31. Januar

Karl-Heinz Fehmer, Techn. Angestellter, Zentr. Werkstätten u. Reparaturabt., 1. Februar

Hermann Groffy, Berufsausbilder, Technisches Ausbildungswesen, 3. Februar

Stefan Zandecki, 1. Oberwachmann, Werkschutz, 11. Februar

Theodor May, Kranführer, Erhaltungsbetrieb Bruckhausen, 14. Februar

Werk Ruhrort

Karl Verhoeven, Kolonnenführer, Belegschaftsräume, 24. Januar

Werk Hüttenbetrieb

Johann Morsbach, Versuchsarbeiter und Auswerter, Hochofen, 11. Februar

Kokerei August Thyssen
Werner Ranik, Kaufm. Angestellter, 14. Januar

Walzwerk „Grillo Funke“ GmbH
Karl Kruczik, Glüher, 3. Februar

Helmut Neumann, Glüher, 6. Februar

94 JAHRE ALT

Franz Naujocks, Duisburg-Meiderich, Kückendellstr. 26, 22. Januar

92 JAHRE ALT

Ferdinand Balke, Duisburg-Meiderich, Zoppenbrückstr. 37, 4. Februar

90 JAHRE ALT

Josef Strojny, Duisburg-Hamborn, Am Grillopark 99, 14. Januar

Boszena Obecowski, Duisburg-Hamborn, Nordstr. 142, 26. Januar

Emil Bartel, Duisburg-Hamborn, Kronstr. 4, 13. Februar

85 JAHRE ALT

Dieter Busch, Duisburg-Meiderich, Odenwaldstr. 12, 17. Januar

Baptist Enderer, 8454 Schnaittenbach, Amberger Str. 32 b, 3. Februar

Anton Bordelius, Duisburg-Meiderich, Herwarthstr. 71, 5. Februar

Heinrich König, Duisburg-Beeck, Weststr. 43, 11. Februar

Friedrich Bucylowski, Duisburg-Hamborn, Vereinsstr. 21, 14. Februar

80 JAHRE ALT

Jakob Sams, 5227 Schlader/Sieg, Burg-Windeck-Str., 25. Dezember

Franz Seeger, Duisburg-Beeck, Goeckingstr. 3 b, Brey, 25. Dezember

Heinrich Otto, Duisburg-Laar, Friedrich-Ebert-Straße 130, 26. Dezember

Johann Quindeau, Duisburg-Meiderich, Unter den Ulmen 103, 26. Dezember

Kurt Kaiser, Duisburg-Hamborn, Ottokarstr. 9, 28. Dezember

Ottokar Cuban, 545 Neuwied, Kirchstr. 77, 1. Januar

Robert Seide, 6501 Mommheim, Im Rosengarten 8, 3. Januar

Paulus Günther, Duisburg-Hamborn, Bayreuther Str. 40, 13. Januar

Josef Kruger, Duisburg-Beeck, Coupettestr. 12, 13. Januar

Friedrich Christoph, Walsum, Zillestr. 2, 17. Januar

Julius Pawlikowski, Duisburg-Meiderich, Hilfswerkstr. 38, 3. Februar

Konrad Ortwein, Duisburg-Meiderich, Neustr. 13, 6. Februar

Willi Lorenz, Duisburg-Meiderich, Heisingstr. 35, 10. Februar

Wilhelm Schäfer, 46 Dortmund, Am Kucksberg 13, 13. Februar

Georg Swillims, Duisburg-Hamborn, Sibyllenstr. 15, 14. Februar

EISERNE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Nikolaus Pink, Duisburg-Hamborn, Auguststr. 13, 8. Februar

DIAMANTENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Theodor Hardt, Duisburg-Beeck, Friedrich-Ebert-Str. 215, 23. Dezember

Eheleute Johann Hilger, Duisburg-Meiderich, Spichernstr. 5, 6. Januar

Eheleute Franz Schröder, Duisburg-Beeck, Neanderstr. 27, 11. Januar

Eheleute Klemens Taszkowski, Duisburg-Meiderich, Heisingstr. 33, 23. Januar

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Boleslaus Kempinski, Duisburg-Hamborn, Friedrich-Engels-Str. 39, 21. Dezember

Eheleute Johann Wettia, Duisburg-Hamborn, Westerwaldstr. 39, 22. Dezember

Eheleute Adam Brehmer, Dinslaken, Rosenstr. 73 a, 26. Dezember

Eheleute Bernhard May, Duisburg-Hamborn, Ottostr. 46, 30. Dezember

Eheleute Josef Jaworski, Duisburg-Hamborn, Dieselstr. 23, 7. Januar

Eheleute Paulus Günther, Duisburg-Hamborn, Bayreuther Str. 40, 14. Januar

Eheleute Gustav Glaser, Duisburg-Hamborn, Aldenrader Str. 56, 19. Januar

Eheleute August Becker, Duisburg-Hamborn, Goebenstr. 124, 20. Januar

Eheleute Heinrich Hasley, Duisburg-Meiderich, Haferacker 12, 11. Februar

Eheleute Jakob Wartenberg, Duisburg-Hamborn, Obere Holtener Str. 81, 15. Februar

PERSONALMAPPE

Prokura wurde erteilt an: Ernst Cieve, Materialwirtschaft

Dipl.-Kfm. Wolfgang Heitkamp (bisher DEW), der innerhalb unserer „Organisation/ZDV“ die „Unternehmens-Organisation“ leitet.

Nach der Ernennung von Dr. Koenitzer und Dr. Weber zu Werksdirektoren haben Oberingenieur Dr. Bauer die Leitung des Oxygen-Stahlwerkes Beeckerwerth und Oberingenieur Ahrens die Leitung der Block- und Profilwalzwerke Bruckhausen übernommen. Der Bereich von Oberingenieur Robert wurde um das Kaltbandwerk Beeckerwerth erweitert.

Kuren für Kinder an der Nordsee

Die ATH-Betriebskrankenkasse, Werk Hamborn, verschickt im Jahre 1972 Kinder im Alter von sechs bis elf Jahren in das Kinderheim „Tannenblick“ in St. Peter-Ordung/Nordsee. Anmeldungen für diese Kinderkuren nimmt die Krankenkasse in Hamborn entgegen, jedoch nur für Kinder, die bisher noch nicht durch die Betriebskrankenkasse verschickt worden sind.

