

13. Jahrgang • Juli/August 1967



unsere ATH

Werkzeitschrift der August Thyssen-Hütte AG • Duisburg-Hamborn

78





NICHT DES RASENS WEGEN heißt es für die Männer der Werkfeuerwehr vor der neuen Hauptverwaltung „Wasser marsch“. Im Rahmen des vorbeugenden Brandschutzes wird allmonatlich die Wasserversorgungsanlage im Hochhaus überprüft, die bei normalem Betrieb auch genügend Löschwasser hergeben muß

ATH-MOSAIK

■ Einen neuen Tarifvertrag für die über 200.000 Beschäftigten in der Eisen- und Stahlindustrie in Nordrhein-Westfalen, der das im Frühjahr ausgelaufene bisherige Abkommen ab 1. Juli wieder in Kraft setzt, schlossen die Tarifpartner nach fast halbjährigen Verhandlungen am 11. Juli ab. Danach werden unter voller Anrechnung auf die Effektivverdienste mit Wirkung vom 1. Oktober 1967 der tarifliche Ecklohn für Arbeiter um zwölf Pfennig und die Tarifgehälter der Angestellten um 24 DM je Monat erhöht. Die neue Vereinbarung ist erstmals zum 31. Mai 1968 kündbar. Beide Tarifpartner sprachen die Erwartung aus, daß das Abkommen kostenneutral sein werde.

■ Der Aufsichtsrat unserer Hütte hat in seiner Sitzung vom 13. Juli Investitionen in Höhe von 150 Millionen DM bewilligt. Hiervon entfällt gut die Hälfte auf die Erweiterung des Kraftwerks Hermann Wenzel in Ruhrort um einen vierten Block von 180 MW, durch den die Gesamtleistung des Kraftwerkes auf über 400 MW gesteigert wird. Sie soll im wesentlichen zur Eigenversorgung der Thyssen-Gruppe eingesetzt werden. Weitere 27 Millionen DM sind bestimmt für Neuzustellung und Umbau eines Hochofens sowie 15 Millionen DM für Entstaubung und Umrüstung des Thomas-Stahlwerkes auf das Oxygen-Verfahren - beides im Werk Ruhrort.

■ Dr. Sohl wurde zum Aufsichtsratsvorsitzenden der Demag AG, Duisburg gewählt. Der aus Altersgründen zurückgetretene bisherige Vorsitzende Dr. Hans Reuter (72) übernimmt den stellvertretenden Vorsitz, den bisher Dr. Sohl innehatte.

■ Die Ernennung zu Generalbevollmächtigten der ATH genehmigte der Aufsichtsrat in seiner letzten Sitzung auf Vorschlag des Vorstandes für die Herren Dr. Wolfgang Homberg, Dr. Klaus Kuhn, Dr. Alfred Lukac und Dr. Jürgen Steinmetz.

■ Der Vorstandsvorsitzende der Thyssen Röhrenwerke AG., Dr. Ernst-Wolf Mommson, wurde vom Bundespräsidenten in den Wissenschaftsrat der Bundesrepublik berufen. Dieses Gremium hat insbesondere die Aufgabe, bis 1970 Empfehlungen zum Ausbau der wissenschaftlichen Hochschulen auszuarbeiten.

■ Hüttendirektor Friedrich Goedecke, Vorstandsmitglied von Thyssenrohr, wurde von der Technischen Hochschule Hannover in Würdigung seiner Verdienste um die Förderung der Forschung in der Umformtechnik zum Ehrenbürger ernannt.

AUS DEM INHALT:

- 3 Dr. Kurt Birrenbach 60 Jahre alt
- 5 Dr. Richard Risser: Mach' es gleich richtig — Qualität zählt sich aus!
„Patinax 50“ — ein neuer ATH-Stahl
- 6 Der Krankenstand ist in Ruhrort kaum gestiegen
- 7 Der osteuropäische Markt bleibt für westdeutsche Handelspartner interessant
- 9 „Coillette“ — Maskotten im Warmbandwerk Beeckerwerth
- 10 In Zagreb diskutierten 1300 Experten Fragen der Arbeitssicherheit
- 11 Thyssen Industrie ehrte ihre Jubilare
- 12 Hier geht es um die Sicherheit:
Kriminalpolizei auf dem Werksgelände ...
- 13 Homberger Kinder stürmten jubelnd ausgediente Elektro-Lok
- 14 Alte Notunterkünfte werden verschwinden
- 15 Brücken in aller Welt aus Thyssenstahl von Thyssen-Unternehmen konstruiert und gebaut
- 20 Ruhrorter und Meidericher Jubilare verlebten frohe Stunden bei einer Rheinfahrt
- 22 Beim Mittagessen bedient man sich jetzt selbst

- 23 Neun interessante Theaterabende 1967/68 beim Kulturring Hamborn
- 24 Neue „Klinik“ für kranke Eisenbahnwaggons
- 25 Eine Attraktion im Chiemgau hatte zehnjähriges Jubiläum
- 28 Sie erforschen das Innerste des Stahls
- 29 Jubilare, Personalnachrichten

TITELBILD:

Schönheit moderner Industrie-Architektur — Unser Bild zeigt einen Blick auf das Oxygen-Stahlwerk der ATH in Beeckerwerth mit (vorne links) einem Teil des Belegschaftshauses für die Mitarbeiter des Betriebs. Quer durch das Foto verläuft das mit profilierten Blechen verkleidete Transportband, mit dem die Zugschläge aus den unter Hüttenflur gelegenen Silos zu den Bunkern über den Konvertern gebracht wird (Farbaufnahme: Bernd König)

BILD DER LETZTEN SEITE:

750 Meter lang ist die Brücke über den Rombakenfjord in Nord-Norwegen unweit von Narvik. Die Hälfte der Seile für diese Hängebrücke wurde vom Werk Lippstadt der Westfälischen Union geliefert. Sie haben einen Durchmesser von 72 Millimeter. Die Montage war nicht gerade einfach, weil wegen des so hoch im Norden früh einsetzenden Winters die Seile rechtzeitig herangeschafft werden mußten. Die Brücke konnte am 19. September 1964 dem Verkehr übergeben werden. (Siehe hierzu auch den Beitrag auf Seite 15: Brücken in aller Welt aus Thyssenstahl) (Farbaufnahme: Westfälische Union AG, Hamm)

HERAUSGEBER:

AUGUST THYSSEN-HÜTTE AKTIENGESellschaft

Duisburg-Hamborn, Postfach 67

Schriftleitung: Carl Bertram Hommen

Zentralredaktion: Duisburg-Hamborn, Kaiser-Wilhelm-Straße 100 (Hauptverwaltung), Fernruf 5 55 21, Hausanschluß 54 52 und 27 66 — Redaktion Duisburg-Ruhrort: Rolf Dahlheim, Werk Ruhrort, Fernruf 45 41, Hausanschluß 62 34 und 63 85.

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

Bilder: Freihoff, Gecks, Grosse, Kardas, König, Lang, Meyer, Schmude, Suhrmeyer, Terbrüggen, Warne, Bildarchive des Gemeinschaftsbetriebs Eisenbahn und Häfen, der Thyssen Röhrenwerke AG und der Westfälischen Union AG

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

Dr. Kurt Birrenbach 60 Jahre alt

Der Aufsichtsratsvorsitzende unserer Gesellschaft, Dr. jur. Dr. med. h. c. Kurt Birrenbach, konnte am 2. Juli sein sechzigstes Lebensjahr vollenden. Im Aufsichtsrat, dem er seit 1955 angehört und dessen Vorsitz er 1962 als Nachfolger von Dr. Robert Pferdenges übernahm, ist er inzwischen — gemeinsam mit Baron Godlewski — das „dienstälteste“ Mitglied. Er hat diese wichtigste Periode in der Nachkriegsgeschichte unserer Hütte, in die bedeutende unternehmenspolitische Entscheidungen fielen, wesentlich mitgeprägt. Dr. Birrenbach — Vorsitzender des Verwaltungsrats der Thyssen Vermögensverwaltung GmbH, Düsseldorf, und Generalbevollmächtigter der Tochter von Fritz Thyssen, Gräfin Anita de Zichy-Thyssen — hat seine Vertrauensstellung, die ihn seit Jahrzehnten mit der Familie Thyssen verbindet, immer in besonderem Maße der ATH und dem ganzen Thyssen-Konzern zugute kommen lassen. In der letzten Sitzung des Aufsichtsrates unserer Hütte würdigte dessen stellvertretender Vorsitzender, Ernst Striefler — wie wir auf der nächsten Seite berichten — die besonderen Verdienste, die sich Dr. Birrenbach um ATH und Thyssen-Gruppe erworben hat. Der Vorstand gratulierte Dr. Birrenbach zu seinem Geburtstag sehr herzlich. Dabei wünschte er vor allem, daß ihm noch lange Jahre der Gesundheit beschieden sein möchten und sein Lebensweg im wirtschaftlichen und politischen Bereich auch weiterhin so sichtbar von Erfolg begleitet werde, wie dies in den zurückliegenden Jahren der Fall gewesen ist.



Aufnahme: Liselotte Strelow

Kurt Birrenbach verkörpert in seiner Persönlichkeit und seinem Wirken die in Deutschland seltene Kombination von Wirtschaftler und Politiker. Er gehört zudem zu den wenigen Männern, die eine hervorragende Position in der Industrie besitzen, über weitverzweigte politische Kontakte insbesondere im Ausland verfügen und ihre Meinung und ihr Wissen frei von Interessen-Egoismus in die Waagschale der Bonner und der internationalen Politik werfen können.

In Arnsberg im Sauerland geboren, verlebte Kurt Birrenbach seine Jugend in Münster, wo sein Vater Chefarzt eines Krankenhauses war. Hier legte er am humanistischen Gymnasium Paulinum sein Abitur ab. Anschließend studierte er Rechts- und Staatswissenschaften — zunächst in Genf und Paris, von wo er gleichzeitig als Korrespondent für Zeitungen in Dortmund und Münster tätig war, später in München, Berlin und Münster. Nach dem Referendar-Examen 1930 am Oberlandesgericht in Hamm und der 1933 erfolgten Promotion in Tübingen machte er ein Jahr später am Kammergericht in Berlin sein Assessor-Examen.

Dr. Birrenbach hat sich schon in seiner Jugend intensiv mit politischen Fragen beschäftigt. So schrieb er eine hundertseitige Abiturarbeit über den Wandel der englischen Politik unter Eduard VII. Nach Abschluß seiner Studien war er zunächst vier Jahre lang als Devisen- und Finanzberater in Berlin tätig. 1939, kurz vor Kriegsausbruch, verließ er, von einer amerikanischen Weltfirma engagiert, Deutschland. Von Buenos Aires aus war er dann zunächst für diesen USA-Konzern in Südamerika kaufmännisch tätig.

Nach Ausbruch des Krieges zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland übernahm Dr. Birrenbach eine leitende Stellung bei der Thyssen Lametal S.A., der Vertretung der Vereinigten Stahlwerke in Argentinien, um nach Kriegsende in seine alte Tätigkeit bei der amerikanischen Firma zurückzukehren. Später gründete er in Buenos Aires mit deutschen, argentinischen und französischen Geschäftsfreunden eine eigene Firma, mit der er von 1949 an die Interessen der Stahlunion in Argentinien erneut vertreten konnte.

In diesen Jahren in Südamerika lernte Dr. Birrenbach auch die Familie Thyssen kennen, für die er als persönlicher Berater tätig wurde. 1951 berief ihn die Stahlunion zum stellvertretenden Geschäftsführer. 1954 übertrug ihm Gräfin Anita de Zichy-Thyssen die Vertretung ihrer Interessen in Deutschland, zunächst als Aufsichtsratsvorsitzender der damaligen Thyssen AG für Beteiligungen und seit der Umgründung dieser Gesellschaft als Vorsitzender des Verwaltungsrats der Thyssen Vermögensverwaltung GmbH.

1955 trat Dr. Birrenbach in den Aufsichtsrat der ATH ein, dessen Vorsitz er seit fünf Jahren innehat. Außerdem ist er Präsident des Kuratoriums der Fritz Thyssen Stiftung und erster stellvertretender AR-Vorsitzender der Handelsunion; ferner gehört er u. a. auch dem Aufsichtsrat der DEW an.

Aber Dr. Birrenbach ist nicht nur ein Mann der Wirtschaft — sein anderer Aufgabenbereich, in den er seit zehn Jahren organisch hineinwuchs, sein „zweiter Beruf“, wie er in einem Gespräch mit der Werkzeugzeitung sagte, ist die Außenpolitik. 1957, fünfzig Jahre alt, wurde Dr. Birrenbach über die CDU-Landesliste von Nordrhein-Westfalen in den Bundestag gewählt. Er betrat damit erstmals eine Arena, in der er der deutschen Politik und der Bundesregierung, wie auf verschiedenen anderen Ebenen, immer wieder gute Dienste leisten kann. Seine deutschen und ausländischen Freunde wissen nicht nur sein weitgespanntes Interesse und seinen analytischen Verstand zu rühmen, sondern auch seine Fähigkeit, Vertrauen zu erwerben und Freunde zu gewinnen. Dabei stellt Dr. Birrenbach, wie sich seither wiederholt gezeigt hat, die staatlichen Interessen immer über die persönlichen; ihm geht es stets um die Sache.

Die Außenpolitik ist sein eigentliches Feld. Als „kühler Analytiker ohne alle Lust oder Befähigung zur Demagogie“, wie es eine große Wochenzeitung einmal ausdrückte, schätzt man in Bonn und in den Zentren der westlichen Welt sein nüchternes und unabhängiges Urteil besonders in Fragen der internationalen Politik. Hier versucht er, seine langjährigen Erfahrungen und die vielen freundschaftlichen Kontakte nutzbar zu machen, die er in den vergangenen Jahrzehnten bei seiner Tätigkeit auf der wirt-

schaftlichen Ebene sammeln und herstellen konnte. Manche meinen, daß er zum Beispiel bei den führenden Persönlichkeiten des State Departments und des Verteidigungsministeriums in Washington — die wie zahlreiche Politiker in den USA und in anderen Ländern zu seinen regelmäßigen Gesprächspartnern zählen — bekannter sei als mancher Bundesminister.

So ist es kein Wunder, daß sich Dr. Birrenbach auch in der deutschen Öffentlichkeit weniger als Wirtschaftler, sondern vornehmlich als Außenpolitiker einen Namen machte. Im Bundestag und in internationalen Gremien ist er besonders als Experte in Fragen der deutsch-amerikanischen Beziehungen, der Europa-, NATO- und Ostpolitik sowie der Entwicklungshilfe bekannt und geschätzt.

Als leidenschaftlicher Europäer, als „Atlantiker“, hat er sich oftmals gegen die handelspolitische Spaltung Westeuropas und für ein gesundes Verhältnis des Ausgleichs zwischen Europa und den USA sowie im gesamten Welthandel ausgesprochen.

Schon in seinem 1962 erschienenen Buch „Die Zukunft der Atlantischen Gemeinschaft“, zu dessen amerikanischer Ausgabe der damalige US-Außenminister Herter das Vorwort schrieb, vertrat er diese Gedanken. Sie haben sich als richtig erwiesen, unterstreicht er jetzt an seinem mit Büchern, Zeitungen und Zeitschriften überhäuftem Düsseldorfer Schreibtisch im 13. Stockwerk des Sparkassen-Hochhauses an der Berliner Allee, von dem aus sein Blick auf den Rhein und stromab weit ins Land geht. Gerade in unseren Tagen sind sie im Hinblick auf den beabsichtigten Anschluß Großbritanniens und anderer europäischer Länder an die EWG wieder besonders aktuell.

Über die großen Hindernisse auf dem Weg zu einem vereinten Europa und zu einer atlantischen Gemeinschaft freilich hat sich Dr. Birrenbach dabei nie einer Täuschung hingegeben.

Der politische Erfolg auch seiner bekannten Israel-Mission, mit der ihn die Bundesregierung vor zwei Jahren beauftragte, war kein Geschenk des Zufalls, sondern das Ergebnis langjähriger Erfahrungen an den Verhandlungstischen der Weltwirtschaft und seiner politischen Tätigkeit auf internationaler Ebene. Dr. Birrenbach will sich nämlich nicht damit zufrieden geben, politi-



LANDTAGSAUSSCHUSS BESPRACH BEI DER ATH STAHL-PROBLEME

Die achtzehn Mitglieder des Wirtschaftsausschusses des Landtages von Nordrhein-Westfalen trafen sich am 8. Juni bei unserer Hütte mit Vertretern der Stahlindustrie, um nach einer Betriebsbesichtigung wirtschaftliche Probleme unserer Industrie zu diskutieren. Als Vertreter der Landesregierung nahm auch Wirtschaftsminister Prof. Dr. Gleitze an dieser Zusammenkunft teil. Hüttendirektor Dr. Brandt sowie die Arbeitsdirektoren Doese und Schmidt konnten die Gäste in der Halle von Tor 1 willkommen heißen. In einer fast zweistündigen Rundfahrt besichtigten die Gäste dann das Oxygen-Stahlwerk, die Universal-Brammenstraße und die Breitbandstraße

in Beeckerwerth, um sich anschließend im großen Sitzungssaal der Hauptverwaltung zu einer Diskussion zusammenzufinden, an der auch Dr. Sohl als Vorsitzender der Wirtschaftsvereinigung teilnahm.

UNSERE BILDER ZEIGEN: Mitte von rechts: Mdl. Dr. Heinz Lange, der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses, Wirtschafts- und Verkehrsminister Prof. Dr. Gleitze und die Landtagsabgeordneten Sporbeck, Bahr, Ermert und Bosse — Rechts: Dr. Brandt begrüßt den Landtagsabgeordneten Masselter; dazwischen Mdl. Sporbeck, — Links die Abgeordneten (von links) Bahr, Ermert, Sporbeck, Jürgens und Aderhold sowie der Pressereferent der SPD-Landtagsfraktion Gläser

sche Strömungen auf Grund des sorgsamsten Studiums der internationalen Presse und Literatur und des engen Kontakts zu den maßgebenden Persönlichkeiten in vielen Ländern nur zu analysieren; er will sie — dabei abhold jeder Effekthascherei — auch mit beeinflussen. Er will nicht Politik nur geschehen lassen, sondern Politik machen. Dem dienen auch sein weitreichendes publizistisches Wirken vor allem in maßgebenden ausländischen Zeitungen und Zeitschriften und seine im In- und Ausland beachteten Vorträge.

Dabei weiß er nur zu gut, wie er selbst einmal sagte, daß Politik und Wirtschaft allein den Frieden nicht sichern können, wenn nicht eine geistige und moralische Solidarität der Menschen erreicht wird.

Für die Verbesserung der Beziehungen zwischen der Bundesrepublik und den USA, für die Verständigung zwischen den Völkern insgesamt setzt sich Dr. Birrenbach immer wieder ein — ob als Mitglied des Europa-Parlaments von 1957 bis 1961 und seither im Monnet-Komitee für die Vereinten Staaten von Europa, ob als Vizepräsident der Europa-Union von 1957 bis 1965 oder als Vizepräsident und Vorsitzender des politischen Komitees des Atlantik-Instituts Paris sowie als Vizepräsident des Board of International Movement for Atlantic Union.

Daneben betrachtet er als eine seiner wichtigsten Aufgaben seine Tätigkeit in der Fritz Thyssen Stiftung. In ihr bekleidet er als Vorsitzender des Kuratoriums nicht nur ein formelles Ehrenamt. Hierin tätig zu sein, ist ihm vielmehr eine Herzensangelegenheit. „Denn ich habe schon immer den Standpunkt vertreten“ — sagte er in seinem Gespräch mit der Werkzeitung — „daß die großen Industrievermögen in der Bundesrepublik, insbesondere, wenn sie nicht mehr von ihren Gründern selbst verwaltet werden, Zuwendungen im großen Stil für öffentliche Zwecke machen müßten — ein Gedanke, der in England und den USA seit Jahrzehnten außerordentlich verbreitet ist.“ Deshalb nimmt er auch unmittelbaren starken Einfluß auf die Förderung von Wissenschaft und Forschung durch die 1959 von der Familie Thyssen gegründete Stiftung. Diese hat der Wissenschaft aus Dividenden-Erträgen bisher 75 Millionen DM zur Verfügung gestellt.

Man geht sicherlich nicht fehl in der Annahme, daß sein großes Interesse für diesen Bereich der „Humanitas“ und überhaupt für Fragen der Kulturpolitik in der geistigen Atmosphäre seines Elternhauses und in seiner Jugend in Münster zu suchen ist. Denn er wuchs hier auf in einer Stadt, deren geistigen Kräften man nachsagt, religiös-christliche Gebundenheit mit humanistisch-wissenschaftlicher Weite zu vereinen. Nicht von ungefähr lautete auch das Thema sei-

ner Rede, die er am 20. Juli 1966 anlässlich der Verleihung der Ehrendoktorwürde durch die Medizinische Fakultät der Universität Düsseldorf hielt, „Kulturpolitik im Rahmen der deutschen Außenpolitik“. In ihr setzte er sich unter anderem mit Nachdruck dafür ein, das in den Jahren des Nationalsozialismus verschleuderte Kapital an Vertrauen zu Deutschland im engen Zusammenwirken von Kulturpolitik und Außenpolitik in der Welt wiederzugewinnen und im Ausland ein neues Bild deutscher Kultur zu entwickeln, das der Tradition unseres Volkes entspricht.

Der Pflege kultureller Beziehungen zur Welt widmet sich Dr. Birrenbach in vielfältiger Weise. Auf dieser „dritten Bühne“ des internationalen Parketts — wie der langjährige Leiter der Kulturabteilung des Auswärtigen Amtes, Dr. Dieter Sattler, diese Form auswärtiger Politik einmal genannt hat zum Unterschied von der politischen und wirtschaftlichen — bewegt er sich praktisch auf allen Ebenen seines rastlosen Wir-

kens. Nicht zuletzt der großen Verdienste wegen, die sich Dr. Birrenbach dabei für die deutschen Interessen erwarb, verlieh ihm der Bundespräsident anlässlich seines Geburtstages das Große Verdienstkreuz der Bundesrepublik Deutschland.

Ein Mann mit zwei so ausgedehnten und aufreibenden Berufen — Wirtschaft und Politik —, die kaum noch Raum lassen für die Familie, kann persönlichen Neigungen nur mehr wenig nachgehen. Geblieben ist ein reges Interesse an vielen Fragen der Kunst, insbesondere der Malerei, in der sich Dr. Birrenbach zu Künstlern des 18. und 19. Jahrhunderts hingezogen und von ihren Werken bereichert fühlt. Keine größere Reise, kein Auslandsaufenthalt vergehen deshalb ohne den Besuch von Museen und Galerien — für ihn Stunden der Stille und einer notwendigen Besinnung in einem Alltag, der von früh bis spät in die Nacht hinein mit Aufgaben voll ausgefüllt ist, die auch dem Wohl der Thyssen-Gruppe und der ATH dienen.

Dank der Thyssen-Gruppe an Dr. Birrenbach

Herzliche Glückwünsche zum Geburtstag und zur Verleihung des Großen Bundesverdienstkreuzes sprach der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende unserer Hütte, Ernst Striefler, in der Aufsichtsrats-sitzung am 13. Juli dem AR-Vorsitzenden Dr. Birrenbach aus.

Seit 1955, so sagte Herr Striefler, sei Dr. Birrenbach Mitglied des Aufsichtsrats und seit dem Tode von Dr. Pferdenges dessen Vorsitzender. Die allseits gute Zusammenarbeit sei wesentlich durch die Art bestimmt, in der Dr. Birrenbach diesen Vorsitz führe. „Sie haben ein besonderes Geschick“, so betonte Herr Striefler, „die Meinungen zusammenzuführen und die Arbeit fruchtbar zu machen. Hierfür möchte ich Ihnen im Namen des Aufsichtsrats danken.“ Zum Schluß wünschte der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende Herrn Dr. Birrenbach, daß er noch lange bei guter Gesundheit dem Aufsichtsrat vorstehen könne.

In seiner Erwiderung wies Dr. Birrenbach darauf hin, sein großes Vorbild sei Dr. Pferdenges. Er habe sich stets bemüht, ihm nachzustreben, und werde sich auch weiterhin vor allem dafür einsetzen, immer die Harmonie zwischen den beiden Seiten des Aufsichtsrats zu erhalten.

Bei einem anschließenden Essen, an dem auch weitere Persönlichkeiten der Thyssen-Gruppe teilnahmen, verwies Dr. Sohl auf die gute Zusammenarbeit zwischen dem Vorstand und dem Aufsichtsrat. Oft habe der Vorstand Vorschläge unterbreitet, die mit einem besonderen unter-

nehmerischen Risiko verbunden gewesen seien. Er erinnerte an das neue Werk Beeckerwerth sowie an die Beschlüsse über die Zusammenführung der Thyssen-Gruppe. Die Erfolge des Unternehmens seien vor allem auch dem allseitigen Vertrauen zu danken, das in der Thyssen-Gruppe herrsche. Dr. Birrenbach habe einen großen Anteil an diesem Klima des Vertrauens. Die Errichtung der Fritz Thyssen Stiftung bezeichnete Dr. Sohl als Krönung der Tätigkeit Dr. Birrenbachs für die Familie Thyssen. Alle hofften, daß der Segen, der so offensichtlich auf der wirtschaftlichen und politischen Tätigkeit Dr. Birrenbachs ruhe, ihm auch weiterhin beschieden sein möge.

Auch Prof. Dr. Ellscheid und Baron Godlewski sprachen dem Jubilar ihren Dank für die langen Jahre freundschaftlicher Zusammenarbeit aus und beglückwünschten ihn, gleichzeitig im Namen der Familie Thyssen.

Sichtlich bewegt dankte Dr. Birrenbach. Der besondere Charakter des Unternehmens — so sagte er unter anderem — zeige sich nicht nur in der Größe, sondern auch in seiner Mitbestimmung. Er habe sich stets bemüht, bei seiner Amtsführung allen Interessen gerecht zu werden. Auch die Gründung der Fritz Thyssen Stiftung sei als Markstein in der Geschichte der Familie Thyssen und der Thyssen-Gruppe zu betrachten, auf die man stolz sein könne.

Zum Schluß verwies Dr. Birrenbach darauf, daß die vor uns liegende Zeit für die Stahlindustrie und für unser Unternehmen eine Bewährungsprobe sei. Der Aufsichtsrat habe das Vertrauen, daß der Vorstand sie bestehen werde.

DR. RICHARD RISSE: **Mach' es gleich richtig — Qualität zahlt sich aus!**

Vor einigen Wochen erhielt ich in einem Hüttenwerk in den USA eine kleine Blechmarke mit der Aufschrift:

Do it right
the 1st time
quality pays

Ins Deutsche übersetzt, lautet die Aufschrift etwa:

Mach' es gleich richtig —
Qualität zahlt sich aus

Diese Blechmarke trägt in dem amerikanischen Hüttenwerk jeder Mitarbeiter; auch die Besucher erhalten sie. So kam auch ich zu der Plakette.



Im Verlauf meiner weiteren Verhandlungen bei unseren Kunden in den USA mußte ich oft feststellen, daß die Mahnung auf der kleinen Plakette, „es doch gleich richtig zu machen“, ebenso gut auch von unseren Auslands-Vertretungen an die Mitarbeiter der ATH gerichtet sein könnte. Denn die besonderen Schwierigkeiten, mit denen sich unsere ausländischen Mitarbeiter abplacken müssen, werden offensichtlich ebenso häufig unterschätzt wie die entscheidende Bedeutung, die das Auslandsgeschäft für eine gesunde Weiterentwicklung unseres Unternehmens hat.

Wenn wir uns einmal vor Augen halten, daß die Thyssen-Gruppe im Geschäftsjahr 1965/66 Erzeugnisse im Gegenwert von 1,7 Milliarden DM in 130 Länder exportiert hat, dann wird klar, daß man ein solches Geschäft niemals allein vom heimischen Schreibtisch aus abwickeln kann. Dieser Geschäftserfolg wäre ohne unsere Mitarbeiter im Ausland undenkbar, die damit einen nicht zu unterschätzenden Beitrag

für die Sicherheit vieler Arbeitsplätze leisten. Es ist deshalb dringend erforderlich, daß wir sie auf jede nur mögliche Weise unterstützen. Was können wir tun?



In den zahlreichen selbständigen Niederlassungen und Tochtergesellschaften unserer Handelsorganisationen im Ausland sind



zur Zeit etwa 300 bis 350 Mitarbeiter tätig, die gegen die Vertreter einer Vielzahl leistungsfähiger in- und ausländischer Konkurrenzwerke einen harten Wettbewerb zu bestehen haben.

So muß zum Beispiel unsere USA-Vertretung — in erster Linie die Thyssen Steel Corp. — unseren Kunden in Amerika mindestens ebenso schnell jede gewünschte Information geben können, wie ein amerikanischer Konkurrent, der nur wenige Meilen von diesem Abnehmer entfernt seinen Standort hat und der direkt im naheliegenden Werk rückfragen kann. Unsere Auslandsvertretung dagegen muß viele dieser

Informationen, wie Preise, Lieferzeiten, technische Daten etc., oft erst hier bei uns in Deutschland einholen.

Während unser Vertreter in New York bis 11.30 Uhr Ortszeit seinen Gesprächspartner in Deutschland an der Strippe haben muß, um ihn noch vor Büroschluß zu erreichen, ist das für unseren Mann in Los Angeles fast unmöglich. Wenn sein Büro öffnet, beginnt bei uns der Feierabend.



Diese Schwierigkeiten können nur überwunden werden, wenn alle Mitarbeiter in unseren Werken prompt und lückenlos alle ankommenden Fragen beantworten. Jede Verzögerung, jede unvollständige Antwort auf Fernschreiben, Telefonate oder Briefe erschwert unseren Auslands-Vertretungen die Arbeit oder macht sie gar unmöglich. Noch größere Sorgen bereiten unseren Auslands-Vertretungen evtl. auftretende Reklamationen. Schon im Inland bedeuten Reklamationen für uns einen Schaden an Geld und an Vertrauen bei unseren Kunden. Im Ausland kann diese Wirkung noch größer sein, die Regulierung von Reklamationen noch komplizierter und aufwendiger.



Deshalb möchte ich allen Mitarbeitern der ATH, ob im Betrieb, in der Qualitätskontrolle oder in den Verkaufsabteilungen für den Geschäftsverkehr mit unseren Auslands-Vertretungen den Text der kleinen Plakette besonders ans Herz legen:

Mach' es gleich richtig —
Qualität zahlt sich aus.

Unter der Bezeichnung „Patinax 50“ hat die ATH, wie die Werkzeugzeitung bereits kurz berichtete, einen wetterfesten Stahl entwickelt. Er hat mindestens 35 kp/mm² Streckgrenze und 50 kp/mm² Zugfestigkeit. In seinen korrosionshemmenden Eigenschaften ist er dem unlegierten Stahl weit überlegen. Die Abwitterung ist etwa drei- bis fünfmal geringer als bei einem unlegierten Stahl nach DIN 17 100.

„Patinax 50“ macht sich selbst wetterfest

Neuer ATH-Stahl schützt sich vor Korrosion

Die Stahlindustrie ist seit langem bestrebt, einen wirtschaftlichen Stahl zu entwickeln, dessen Oberfläche sich bei freier Bewitterung selbst schützt. Schrittmacher auf diesem Wege waren amerikanische Stahlwerke, die mit Erfolg zunächst Legierungen mit rd. drei Prozent Nickel für den Bau der East River-Bridge, später auch für hochbeanspruchte Teile der Manhattan-Bridge in New York verwendeten.

Amerikanische Eisenbahngesellschaften gehörten zu den ersten Abnehmern. Die wirtschaftlichen Vorteile dieses sich selbst schützenden Stahls haben dazu geführt, daß in USA seit 1933 mehr als eine halbe Million Güterwagen und etwa 30 000 Grubenwagen ganz oder teilweise aus diesem Werkstoff gebaut wurden. Auch bei Personenwagen ist es in den Vereinigten Staaten mittlerweile selbstverständlich, schwer zugängliche Bauteile, wie etwa Unterflurträger, aus wetterfesten Stählen herzustellen.

Ein eigener wetterfester Stahl steht jetzt auch aus den Werken der Thyssen-Gruppe zur Verfügung. Er trägt die Bezeichnung „Patinax 50“. Dieser Sonderstahl ist kalt- und warmumformbar und hat eine gute Sprödbbruch-Empfindlich-

keit. Der niedrige Kohlenstoff-Gehalt führt in Verbindung mit der Feinkornstruktur zu guten Zähigkeitseigenschaften. Der Stahl läßt sich nach den üblichen Verfahren gut schweißen. Als Schweißelektroden werden vorwiegend kalkbasierte Elektroden eingesetzt, die in ihren Festigkeiten „Patinax 50“ gleichkommen.

Korrosion kommt in drei Jahren zum Stillstand

Bei der Abwitterung von „Patinax 50“ bilden sich bereits nach kurzer Zeit an der Oberfläche festhaftende, porenarme Korrosionsprodukte, die mit zunehmender Schichtdicke die Diffusionsgeschwindigkeit aggressiver Bestandteile zur Stahloberfläche verringern. Gleichzeitig wird die Abriebfestigkeit erhöht.

Nach bisher vorliegenden Versuchsergebnissen kann damit gerechnet werden, daß die Korrosion dieses Stahls je nach Witterungsverhältnissen in zwei bis drei Jahren nahezu zum Stillstand kommt. Dabei nimmt der Stahl bei guter Ausbildung der Schutzschicht nicht mehr als 0,05 Millimeter ab, weitere Angriffe danach bleiben minimal. Die gebildeten natürlichen Rostschichten sind so fest, daß sie selbst mit

einem Spachtel kaum entfernt werden können. Wetterfeste Stähle werden für Bleche (Fein-, Mittel- und Grobbleche) und Profile eingesetzt. Um neben einer gleichmäßigen Deckschicht auch ein optisch einheitliches Erscheinungsbild zu erreichen, befreit man den Stahl vor der Montage durch Sandstrahlen oder Beizen vom Walzzunder.

Vielfältig einsetzbar

Wetterfester Sonderstahl wird beim Bau von Fahrzeugen, Behältern und Baumaschinen, in der Architektur sowie für Stahlbrücken und Stahlhochstraßen verwendet — so etwa bei Personenaufzügen und bei Eisenbahnwaggons überall da, wo Chassisteile bzw. die Innenseiten der Beplankungen nur mit großem Aufwand in ordnungsgemäßem Zustand gehalten werden können.

In den USA ist dies bereits seit Jahren der Fall. So sind — neben einer Vielzahl von Straßen- und Eisenbahnbrücken — zum Beispiel alle transportablen Brücken der amerikanischen Armee aus wetterfestem Stahl. Auch bei Seeschiffen — etwa beim Bau des 25 000-Tonnen-Tankers „Eclipse“ — und bei Öltanks haben wetterfeste Stähle ihre Leistungsprobe bestanden.

Verhältnismäßig neu ist ihr Anwendungsgebiet in der Architektur. Schrittmacher sind hier ebenfalls die Vereinigten Staaten, deren Architekten und Bauherren seine besonderen Eigenschaften beim Bau von Verwaltungsgebäuden, Universitäten, Schulen und Krankenhäusern zu nutzen wissen.

Normalerweise erfordert wetterfester Stahl keinen Anstrich. Vielmehr kann sein Farbzustand — meist ein gleichmäßiges, warmes Dunkelbraun bis Violett — als architektonisches Element in die optische Gestaltung mit einbezogen werden. Selbstverständlich kann man ihn — wie jeden anderen Stahl — aber auch mit einem Anstrich versehen, der seinerseits durch die erhöhte Witterungsbeständigkeit des Stahls eine wesentlich längere Lebensdauer erhält.

„Wenn sich der Krankenstand allerdings in normalen Grenzen bewegt, so glauben wir, daß ein Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben möglich ist.“ Mit diesen Worten schloß im vergangenen Jahr der Geschäftsbericht der Betriebskrankenkasse für die Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb. Diese vorsichtig optimistisch formulierte Aussicht für das Geschäftsjahr 1966 hat sich erfreulicherweise nicht nur bestätigt, das Ergebnis ist finanziell sogar noch günstiger ausgefallen, als erwartet werden konnte.

Der Krankenstand ist in Ruhrort kaum mehr gestiegen

Betriebskrankenkasse für Ruhrort/Hüttenbetrieb legt positiven Geschäftsbericht für 1966 vor

Zwar kann man wahrscheinlich nicht sagen, daß die „Durststrecke“ der Krankenkassen allgemein — und somit auch nicht der Betriebskrankenkasse für Ruhrort/Hüttenbetrieb — überwunden ist. Aber immerhin gelang es im Geschäftsjahr 1966, dem fünfzehnten seit der Wiedererrichtung der Ruhrorter Krankenkasse, einen Überschuß der Einnahmen von 438 593,54 DM zu erreichen.

Für dieses positive Ergebnis lassen sich mehrere Gründe anführen. Zunächst einmal wirkten sich die Mehreinnahmen aus Beiträgen auf Grund der Erhöhung der Beitrags-Bemessungsgrenze ab 1. September 1965 zum erstenmal für das ganze Geschäftsjahr aus, während es im Vorjahr nur für vier Monate der Fall war. Daneben konnten auch Forderungen an das Versorgungsamt aus den Jahren 1964/65 als Einnahmen verbucht werden. Mit einer gewissen Berechtigung kann man daher nach Abschluß des Geschäftsjahres die Vermögenslage als befriedigend bezeichnen. Denn das Vermögen betrug 62 vom Hundert des Vermögenssolls (1965: 51 Prozent).

Der Mitgliederbestand war im vergangenen Jahr leicht rückläufig; er verminderte sich um 451. Während er bei den Werksangehörigen um 657 sank, erhöhte er sich bei den Rentnern weiter um 207. Mit 3 485 erreichen die Rentner jetzt 21,73 Prozent der Gesamtmitgliederzahl gegenüber 19,88 Prozent im Jahr vorher.

Der durchschnittliche Krankenstand lag im vergangenen Jahr bei 6,46 Prozent. Er hat sich damit zwar nur geringfügig verschlechtert, erreichte aber immerhin damit die Spitze der vergangenen Jahre, wie die nachfolgende Aufstellung zeigt:

1962 =	5,93 Prozent
1963 =	5,96 Prozent
1964 =	5,87 Prozent
1965 =	6,41 Prozent
1966 =	6,46 Prozent.

Nach der vorläufigen Übersicht über den Verlauf der ersten sechs Monate des laufenden Geschäftsjahres bieten sich in diesem Jahr etwas

erfreulichere Perspektiven; denn während der durchschnittliche Krankenstand von Januar bis Juni 1966 noch bei 6,76 Prozent lag, fiel er im ersten Halbjahr 1967 auf 5,36 Prozent. Sollte diese Entwicklung anhalten, könnte erstmals nach längerer Zeit wieder von einem sinkenden Krankenstand gesprochen werden.

Wie in den vergangenen Jahren sind auch 1966 die Ausgaben weiter gestiegen, wenn auch nicht in dem Maße wie in den vergangenen Jahren. Die Progressionskurve ist also etwas abgeflacht. Was allerdings der Betriebskrankenkasse ernsthafte Sorgen macht, ist der zunehmende Anstieg der Ausgaben bei dem Posten „Arzneien, Heil- und Hilfsmittel aus Apotheken“, der nicht nur auf Preissteigerungen zurückzuführen ist. Im Pro-Kopf-Verbrauch liegt die Ruhrorter Kasse im Raum Duisburg an der Spitze, ohne daß sich dafür eine Erklärung finden läßt. Dieser Posten betrug für 1962 rd. 1,353 Millionen DM und kletterte innerhalb fünf Jahren auf 2,06 Millionen DM.

Nicht zuletzt diese Tatsache hat die Betriebskrankenkasse veranlaßt, sich in einem Schreiben an die Kassenärzte im Raum Duisburg zu wenden und sie auf eine wirtschaftliche Verordnungsweise hinzuweisen. Das bedeutet allerdings nicht, wie vielfach in Laienkreisen angenommen wird, daß die Ärzte grundsätzlich nur sog. preiswerte Medikamente verschreiben sollen. Es kann im Gegenteil je nach der Art der Erkrankung durchaus wirtschaftlich sein, auch teure Arzneimittel zu verordnen. Entscheidend ist in jedem Fall der therapeutische Nutzen eines Medikamentes. Über den kann aber nur der Arzt urteilen und nicht der Patient.

Damit wird ein ausgesprochen „heißes Eisen“ angefaßt, über das übrigens auch bei den Ärzten lebhaft diskutiert wird. In einem Antwortbrief eines Kassenarztes auf das Schreiben unserer Krankenkasse wird zum Beispiel von einer „Anspruchsfülle der Patienten“ gesprochen. In vereinzelt Fällen kämen sogar Patienten gewissermaßen mit einem fix und fertig ausgear-

beiteten „Medikamenten-Plan“, den der behandelnde Arzt ohne eigene Diagnose dann nur noch sanktionieren solle. Gerade solche Patienten, die mit Wunschrezepten in den Sprechstunden erscheinen, treiben die Kosten hoch. Wie schwierig es aber ist, jemandem ein solches Wunschmedikament, „das ja auch schon der Tante Frieda geholfen hat“, auszureden, mag sich jeder selbst ausmalen.

In diesem Zusammenhang betont allerdings die Ruhrorter Betriebskrankenkasse ausdrücklich, daß der wirklich kranke Patient rechtzeitig zum Arzt gehen und sich auch auskurieren lassen soll. Sie hat also im Grundsatz eine auch im Sinne der Versicherten ausgesprochen positive Einstellung zu dieser viel diskutierten Frage.

Kehren wir zurück zum Gesamtergebnis des vergangenen Jahres. Es hätte noch besser aussehen können, wenn den Krankenkassen ein angemessener Beitrag für die Krankenversicherung der Rentner zugestanden würde. Über dieses Thema ist in der Vergangenheit schon viel gesprochen und geschrieben worden, ohne daß sich aber bisher etwas geändert hätte. Die Situation ist im allgemeinen bei allen Krankenkassen die gleiche: Der Fehlbetrag für die Rent-

Steigende Ausgaben der Betriebskrankenkassen

Aufwendungen für	1964	1965	1966
	in Millionen DM		
Behandlung durch Ärzte	1,918	2,316	2,444
Behandlung durch Zahnärzte	0,461	0,575	0,735
Arzneien, Heil- und Hilfsmittel aus Apotheken	1,582	1,883	2,206
Arzneien, Heil- und Hilfsmittel von anderen Stellen	0,254	0,266	0,290
Zahnersatz	0,311	0,370	0,411
Krankenhilfe, Krankenbehandlung in Anstalten	1,939	2,354	2,598
Krankenhilfe-Barleistungen	3,048	3,436	3,710

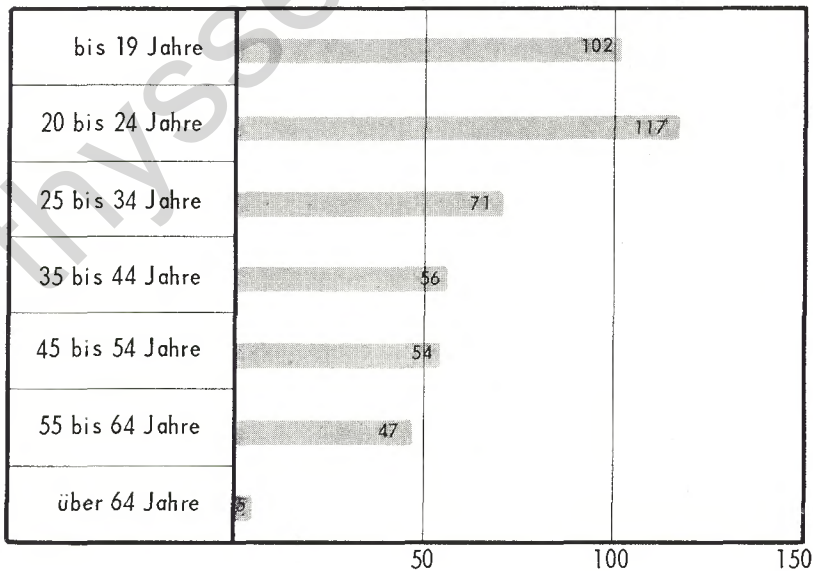
nerversicherung steigt von Jahr zu Jahr und muß von den andern Versicherten mitgetragen werden.

In Ruhrort gab es auf diesem Gebiet in den letzten drei Jahren folgende Entwicklung: 1964 betrug das Defizit rund 482 000 DM, 1965 kletterte es auf rund 723 000 DM und für 1966 wurde ein Fehlbetrag von fast 920 000 DM errechnet.

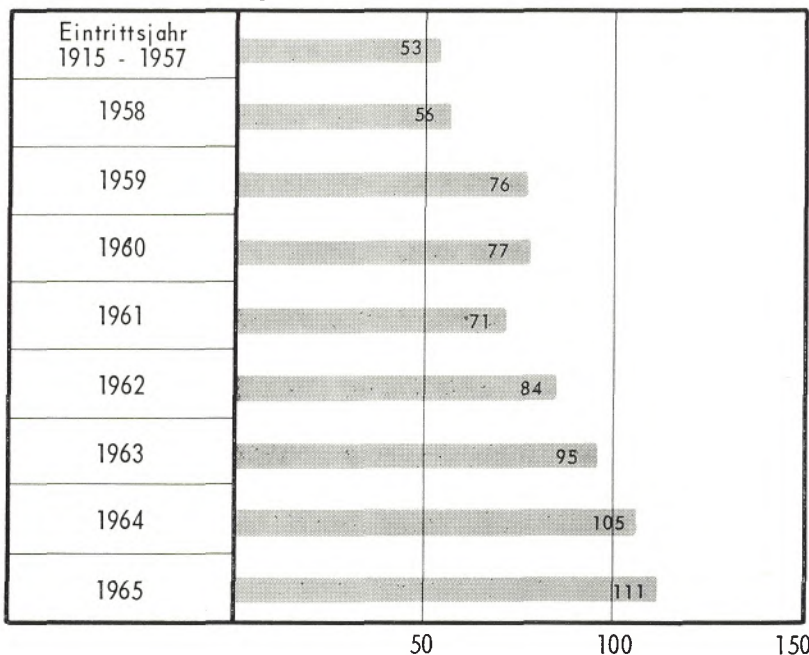
Die Betriebskrankenkasse muß also bestrebt sein, den Ausgleich in sich selbst und bei sich selbst zu finden. Dazu aber kann jeder Versicherte mithelfen, indem er die Krankenkasse nur dann beansprucht, wenn es erforderlich ist, und sie dann auch nur insoweit belastet, wie der behandelnde Arzt es für notwendig hält.

Arbeitsunfähigkeit je 100 Mitglieder. In übersichtlicher Form läßt die linke Graphik erkennen, daß die jungen Mitarbeiter häufiger arbeitsunfähig sind als die älteren. Ein ähnliches Bild ergibt die zweite Darstellung: Auch die schon länger bei der Betriebskrankenkasse für die Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb versicherten Belegschaftsmitglieder sind nicht so oft krank wie die „Neulinge“

nach Lebensalter 1966



nach Dauer der Mitgliedschaft 1966



Der osteuropäische Markt bleibt für westdeutsche Handelspartner interessant

Die Thyssen-Gruppe auch 1967 auf der Posener Messe

Auch in diesem Jahr beteiligten sich die Unternehmen der Thyssen-Gruppe mit einem gemeinsamen Stand wieder an der Posener Messe, die vom 11. bis 25. Juni mit Ausstellern aus 46 Ländern stattfand. Die Teilnahme an dieser internationalen Ausstellung galt nicht zuletzt einer Unterstützung der Verkaufsbemühungen von Thyssen Stahlunion-Export, die schon seit vielen Jahren über gute Kontakte zu den polnischen staatlichen Einkaufsstellen, zum Teil auch direkt zu den Industriebetrieben verfügt. Auf dem Thyssen-Stand zeigten die ATH, Thyssenrohr, DEW, die Niederrheinische Hütte und die Westfälische Union sowie die Thyssen Industrie ihre Erzeugnisse. Insgesamt gesehen bleibt der osteuropäische Markt, für den gerade in Posen Geschäfte und Verbindungen angebahnt werden können, auch in Zukunft für die westdeutschen Handelspartner interessant. Polen hat nach wie vor einen sehr großen Bedarf an Investitionsgütern. Im Laufe der letzten fünfzehn Jahre hat die polnische Wirtschaft für über 25 Milliarden Zloty Maschinen und andere Produkte der ausländischen Investitionsgüter-Industrien importiert, allein im vergangenen Jahr für 3,5 Milliarden Zloty. In den nächsten beiden Jahren will Polen für über 19 Milliarden Zloty importieren, um seine Investitionsvorhaben verwirklichen zu können.



Werksfahrer Walter Koch spricht genauso wie die anderen Aussteller aus der Bundesrepublik, die mit dem Wagen nach Posen zur Messe kamen, perfekt Kraftfahrer-Polnisch: dobry wieczór, proszę dmuchać, stop, dokumenty — zu deutsch: Guten Abend, bitte pusten, stop! Dokumente.

Gelernt haben diesen Satz die meisten Aussteller bei den täglichen Autokontrollen, die zu ihrem Leidwesen ziemlich streng gehandhabt wurden. Vielen passierte es, daß sie abends nach neunzehn Uhr, nach Messeschluß, auf einer Strecke von nur zehn Kilometer dreimal angehalten und kontrolliert wurden und dann — durch das auch vom Ruhrgebiet her bekannte Pusten in die „Promille-Tüte“ — beweisen mußten, daß sie auf der Messe keinen Wodka und kein Bier oder Whisky getrunken hatten.

Das alles ist vor allem für deutsche und für andere Autofahrer, in deren Ländern es kein absolutes Alkoholverbot gibt, nicht sehr angenehm. Doch es war während der Messe offensichtlich notwendig. Posen, eine sonst sehr ruhige Stadt, wird zur Messezeit plötzlich von vielen Hunderten von Autos aus aller Herren

Länder befahren. Neben Sprit auch Wodka zu tanken, kann für Autofahrer böse Folgen haben. Und sollen wir die Bürger von Posen darunter leiden lassen — sagen sich sicherlich nicht zu unrecht die polnischen Behörden.



Auf der diesjährigen Posener Messe zeigten sich Aussteller aus aller Welt friedlich nebeneinander — China und Israel, die Sowjetunion und die USA, Frankreich, Finnland und Rumänien, Korea und Bulgarien sowie West- und Mitteldeutschland. Nach wie vor ist die Messe nicht nur für die Stadt Posen, sondern für ganz Polen, das Ereignis des Jahres. Wer wollte da nicht einmal den Messe-Duft der großen Welt atmen?

Besonders für die technisch interessierten Besucher hatten auch diesmal die beiden Hallen, in denen Unternehmen aus der Bundesrepublik ausstellten, eine besondere Anziehungskraft. Sie nahmen übrigens wieder die größte Standfläche ein. Der Thyssen-Stand war gut besucht und von Messebesuchern ständig umlagert. Denn hier tat sich immer etwas, was sie anziehen

konnte — hier zischte, knallte und ratterte es immer wieder. Ständig wurde der hydraulische Strebstempel für den Untertageabbau von Kohle in Bergwerken vorgeführt. Daß man diese Demonstration gleichzeitig dazu benutzte, um Werbe-Aschenbecher zu pressen, war für die Besucher eine willkommene Zugabe. Daneben wurden aus unserem Stand auch Bremsversuche am ausgestellten Modell der Thyssen-Gleisbremse gezeigt, das schon auf der Hannover-Messe viele Fachleute mit Interesse studieren konnten.

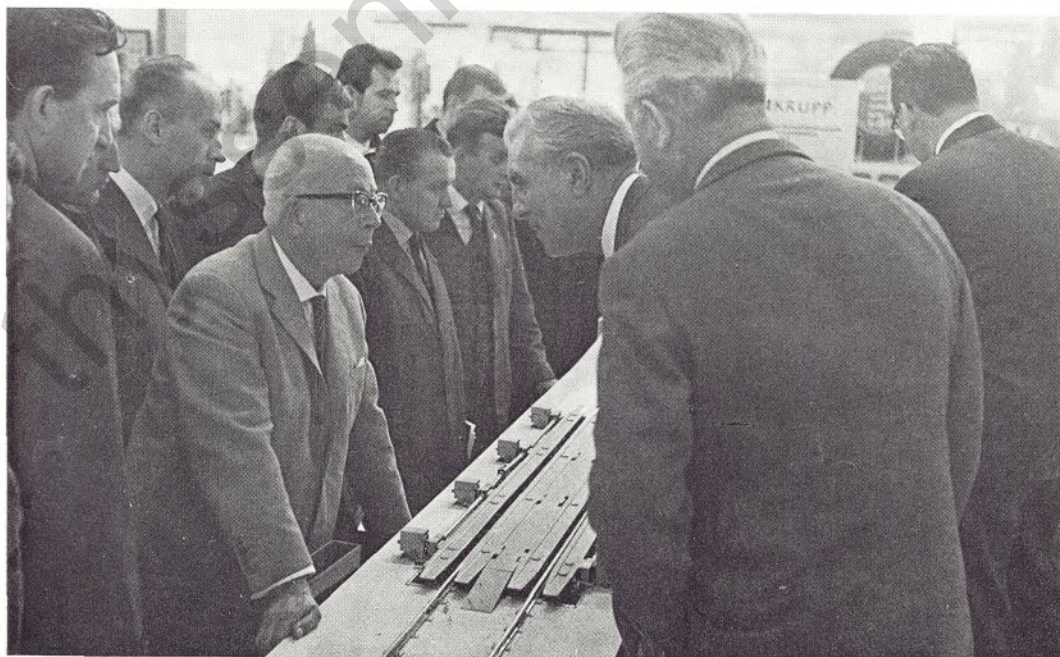
Geduldig standen die „Sehleute“ auch Schlange an den auf unserem Stand aufgestellten Guckkästen, um sich dreidimensional Werksanlagen der Thyssenhütte und der Thyssen-Röhrenwerke anschauen zu können.



Großen Anklang fanden Vorträge, die von Technikern unserer Unternehmen über bestimmte Thyssen-Produkte bei technischen Veranstaltungen der ATH, von Thyssenrohr und der Thyssen Industrie gehalten wurden, so zum Beispiel über Bergbau-Erzeugnisse, verzinkte Bauelemente, Paletten und Container sowie über Rohre aus hochwertigem HSB-Stahl.

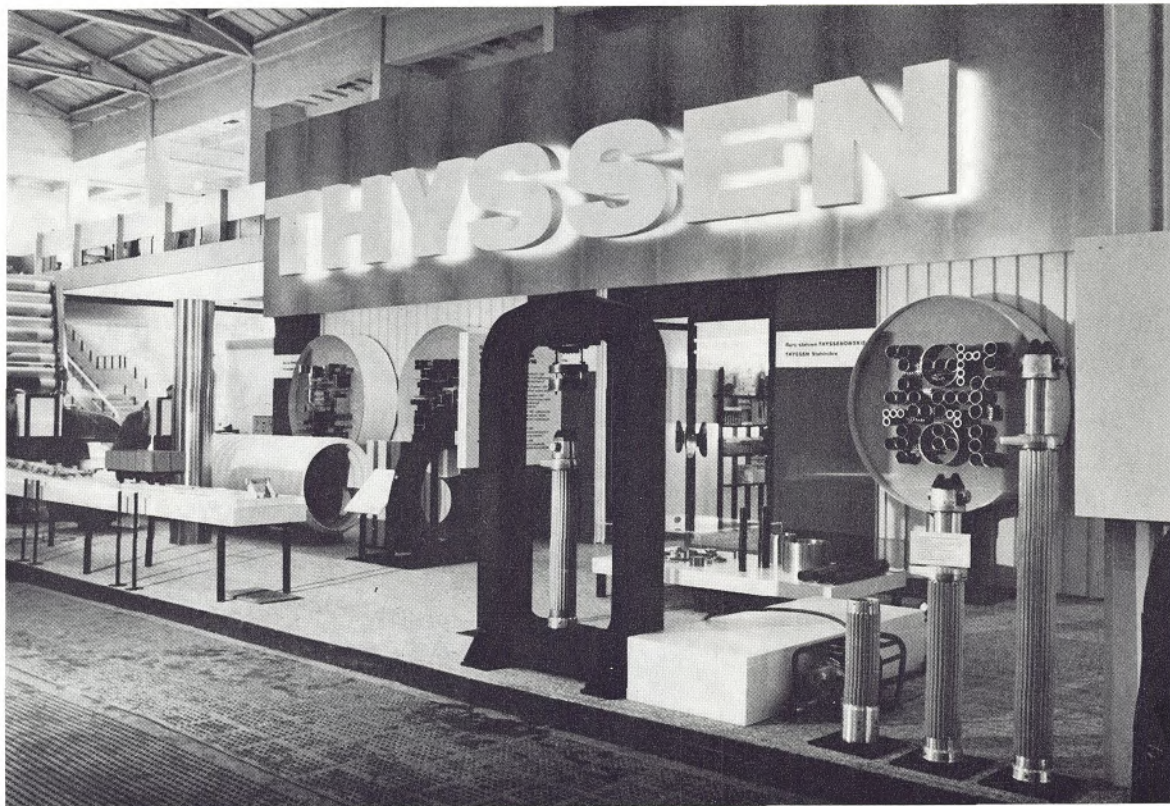
Alle diese Vorführungen und Veranstaltungen auf der Posener Messe erwiesen sich für die Unternehmen der Thyssen-Gruppe recht erfolgreich. Denn diese Aktivität führte zu einer Reihe anregender Gespräche mit Fachleuten der polnischen Industrie und aus anderen Ostblockstaaten, von denen man in Zukunft auch Verkaufsmöglichkeiten erwarten darf. Dabei konnte man erfreulicherweise feststellen, daß nicht nur der polnische Markt, sondern auch andere Länder Osteuropas für eine Vielzahl westdeutscher Produkte in erheblichem Umfang aufnahmefähig sind.

Begrenzt dagegen sind die Möglichkeiten all dieser Länder, die aus dem Westen zu importierenden Waren in harter Währung zu bezahlen oder eigene Erzeugnisse anzubieten, die als Gegenlieferungen in Betracht kommen. Aus



UNSERE BILDER ZEIGEN:

Links: Direktor Dr. Homberg auf dem Thyssen-Stand in Posen im Gespräch mit Botschafter Dr. Böx, dem Leiter der Handelsdelegation der Bundesrepublik in Warschau — Oben: Ein Bild vom Thyssen-Stand



ZU DEN BILDERN:

Links: Der Stand der Thyssen-Gruppe auf der Posener Messe vermittelt einen sehr aufschlußreichen Überblick über die Vielzahl von Erzeugnissen, die ihre Unternehmen für die Wirtschaft Polens und anderer Ostblockländer liefern können

Mitte: Auch der polnische Außenhandelsminister Trampczynski (zweiter von links) besuchte den Thyssen-Stand

Unten: Polnische Fachleute zeigten sich interessiert an Vorführungen des Grubenstempels, den (auf dem linken Bild) Direktor Uhrmacher erläuterte — An die Demonstrationen und technischen Vorträge schlossen sich (rechts) regelmäßig längere Gespräche von Technikern der Thyssen-Gruppe mit ihren polnischen Fachkollegen an

diesen Gründen sind auch Geschäfte zwischen Polen und der Bundesrepublik gegenwärtig nicht leicht. Doch können die Aussichten für die Zukunft als durchaus positiv beurteilt werden. Schon im ersten Quartal 1967 zeigten die Umsätze im deutsch-polnischen Handel eine günstige Tendenz. Die westdeutschen Importe aus Polen betrugen in diesem Zeitraum 91,4 Millionen DM, während wir nach Polen Waren im Werte von 116,5 Millionen DM lieferten. Damit erreichte die Bundesrepublik zum erstenmal im Handel mit Polen einen Aktivsaldo, nachdem das Defizit allein im letzten Jahr fast 116 Millionen DM betragen hatte.

Claus Suhrmeyer

An vielen Messen beteiligt

Die ATH und die übrigen Unternehmen der Thyssen-Gruppe sind in diesem Jahr auf einer Vielzahl von Messen und Ausstellungen vertreten.

So waren alle Gesellschaften der Gruppe bei der Frühjahrsmesse in Leipzig und der Hannover-Messe sowie mit einem Gemeinschaftsstand auf der internationalen Messe in Posen beteiligt. Außerdem wird die Gruppe gemeinsam an der diesjährigen Internationalen Automobilausstellung vom 14. bis 24. September in Frankfurt und an der internationalen Herbstmesse in Zagreb teilnehmen.



Eine weitere wichtige Ausstellung war die „Achema“ in Frankfurt, auf der Thyssenrohr und DEW wichtige Produkte für den chemischen Apparatebau zeigten. Außerdem nahmen Firmen der Gruppe ihre Interessen an weiteren Plätzen wahr, so mit Bergbauerzeugnissen in Gijon und Moskau (ATH), beim Internationalen Luft- und Raumfahrtsalon 1967 in Paris, der Drupa in Düsseldorf sowie der Werkzeugmaschinen-Ausstellung im September in Hannover (DEW) und an der Leipziger Herbstmesse (Thyssenrohr und DEW).

Die Westfälische Union beteiligte sich darüber hinaus an kleineren, aber für sie nicht weniger wichtigen Ausstellungen wie der zweimal im Jahr stattfindenden Nordsüd-Börse in Nürnberg, der Nordwest-Börse in Düsseldorf und der Internationalen Hausrats- und Eisenwarenmesse in Köln. Die Thyssen Industrie gibt auf den ständigen Baumuster-Ausstellungen in Darmstadt, Hamburg und München laufend einen Querschnitt ihres Produktionsprogramms.

Zu den Beteiligungen an ausländischen Messen gehörte auch die Beschickung der internationalen Messe in der ghanaischen Hauptstadt Accra durch die Thyssen Stahlunion-Export und die Thyssenrohr International im Februar, über die die Werkzeugzeitung berichtete. Thyssenrohr, Thyssen Stahlunion-Export und DEW werden sich außerdem im Herbst an der Internationalen Messe in Brunn beteiligen.



Warmbandwerke in Beeckerwerth haben jetzt eine betriebskundige Freundin

„Coilette“ —

Betriebs-Maskottchen für Beeckerwerth

Anfang Juli wurde im Warmbandwerk Beeckerwerth das Geheimnis, das bis dahin drei neue Aushängekästen umhüllte, gelüftet: Das Betriebs-Maskottchen „Coilette“ stellte sich der Belegschaft vor.

Sicherlich war in den Tagen zuvor da oder dort einiges durchgesickert. Aber als alle der jungen Dame — gegürtet mit einem der Mini-Mode angepaßten Warmcoil — zum erstenmal gegenüberstanden, ging ein Schmunzeln durch die Belegschaft. Nicht zuletzt auch deshalb, weil „Coilette“ der Schicht des Meisters Ciesielski als erste herzliche Glückwünsche zum Sieg beim kürzlich veranstalteten Walzenbau-Wettbewerb aussprach.

Keck, wie das ganze Persönchen ist, redet „Coilette“ die Belegschaftsmitglieder des Warmbandwerkes direkt mit „Hallo, Freunde“ an und stellt sich dann als Betriebs-Maskottchen vor. „Ich heiße Coilette“ — schreibt sie, mit schwungvoller Unterschrift unter ihrer Mitteilung — „hoffentlich gefalle ich euch. Auch meine Mutter, die Göttin ATHene, würde sich darüber sehr freuen.

Zunächst — herzlichen Glückwunsch: Ihr seid eine prima Mannschaft im Warmbandwerk Beeckerwerth. Denn in knapp drei Jahren Betriebszeit habt ihr im Mai die viermillionste Tonne Warmbreitband erreichen können — allein die letzten zwei Millionen davon in nur dreizehn Monaten. Es war ein richtiges Pfingstgeschenk.

Kein Wunder: Eure Bauzeiten können sich auch heute international sehen lassen. Daß diese Zeiten nicht nur durch die neuen Bau-Methoden erreicht wurden, ist mir natürlich klar. Ihr habt alle kräftig zupacken müssen — und das hat sich ja auch gelohnt.



Wie ihr alle wißt, war hierfür ein Wettbewerb ausgeschrieben worden. Es war ein echtes Kopfan-Kopf-Rennen aller Schichten. Die Schicht von Meister Ciesielski hat mit 23,1 Prozent Zeiteinsparung knapp gewonnen.

Zugleich mit herzlichen Glückwünschen für die siegreiche Mannschaft teilt „Coilette“ mit, daß die siegreiche Schicht die Deutschen Edelstahlwerke in Krefeld besichtigen würde, was übrigens am 19. Juli — unter Führung des Leiters des Warmbandwerkes Beeckerwerth, Oberg. Dr. Rieskamp, und mit Betriebsleiter Wilms — erfolgte; denn die Breitbandstraße Beeckerwerth walzt ja Edelstahl für Krefeld, so daß es für die Beeckerwerther sehr aufschlußreich war, die Verarbeitung dieses Edelstahls kennenzulernen. Der Meisterschaft Ciesielski wird in Kürze auch der Preis überreicht, auf dem ihr Sieg eingraviert ist.

Daß „Coilette“ mit keckem Blick und Rock zur Belegschaft des Warmbandwerkes sprechen kann, verdankt der Betrieb dem Arbeitskollegen Egon Willger, der als Walzer in der Schicht von Meister Ciesielski auf der Steuerbühne der Fertigstraße tätig ist. Er hatte die Idee, die Werkdirektor Dr. Zimmermann aufgriff und in die Tat umsetzte. Bis „Coilette“ dann aber vor die Kamera treten konnte, mußten eine Reihe anderer Mitarbeiter noch tätig werden, um der Idee und dem Text Gestalt zu geben.

Alle, die dabei mitwirken konnten, würden sich freuen, wenn Miss „Coilette“ — wie jetzt, so auch in Zukunft — allen gefiele. Über die jeweils passende modische Kleidung läßt sich ja noch reden ...



UNSERE BILDER ZEIGEN:

Der Preis aus dem Walzenbau-Wettbewerb — Unten: Ein Blick hinter die Kulissen im Foto-Atelier; „Coilette“ beim make up wenige Minuten vor einer Aufnahme



Anerkennung für Betriebsratsmitglied Gehrmann

Über ein Jahrzehnt lang hat sich Betriebsratsmitglied Hermann Gehrmann in der Hamborner Betriebsvertretung unmittelbar für die Sicherheit der Belegschaft am Arbeitsplatz eingesetzt. Diese Tatsache anerkannte jetzt die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, die ihm am 6. Juni durch Dr. Erenz, Leiter des technischen Aufsichtswesens im Beisein von Hauptsicherheitsingenieur Mauermann ein Bild überreichen ließ. Damit wolle die Berufsgenossenschaft, so sagte Dr. Erenz, die langjährigen Verdienste von Herrn Gehrmann sichtbar anerkennen und den Dank hierfür aussprechen. Kurz zuvor hatte der Betriebsrat das vierzigjährige Arbeitsjubiläum seines Mitglieds in einer internen Feier besonders gewürdigt, bei der neben dem Betriebsratsvorsitzenden Judith auch der frühere Vorsitzende des Betriebsrates, Hansel, sowie Sprecher der IG Metall und der Werkleitung die Arbeit des Jubilars anerkannten.



In Zagreb diskutierten 1300 Experten Fragen der Arbeitssicherheit

Bericht vom V. Weltkongreß in Jugoslawien

In Zagreb, der zweitgrößten Stadt Jugoslawiens, die unter ihrer früheren Bezeichnung Agram den älteren Mitarbeitern unserer Hütte bekannter ist, fand vom 2. bis 9. Juli der V. Weltkongreß für Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten statt. Zu den fast zweihundert westdeutschen Teilnehmern gehörten auch Arbeitsdirektor Doese sowie Hauptsicherheitsingenieur Theo Mauermann, der Leiter der Abteilung Arbeitssicherheit Hamborn unserer Hütte, der über diese interessante Tagung berichtet.

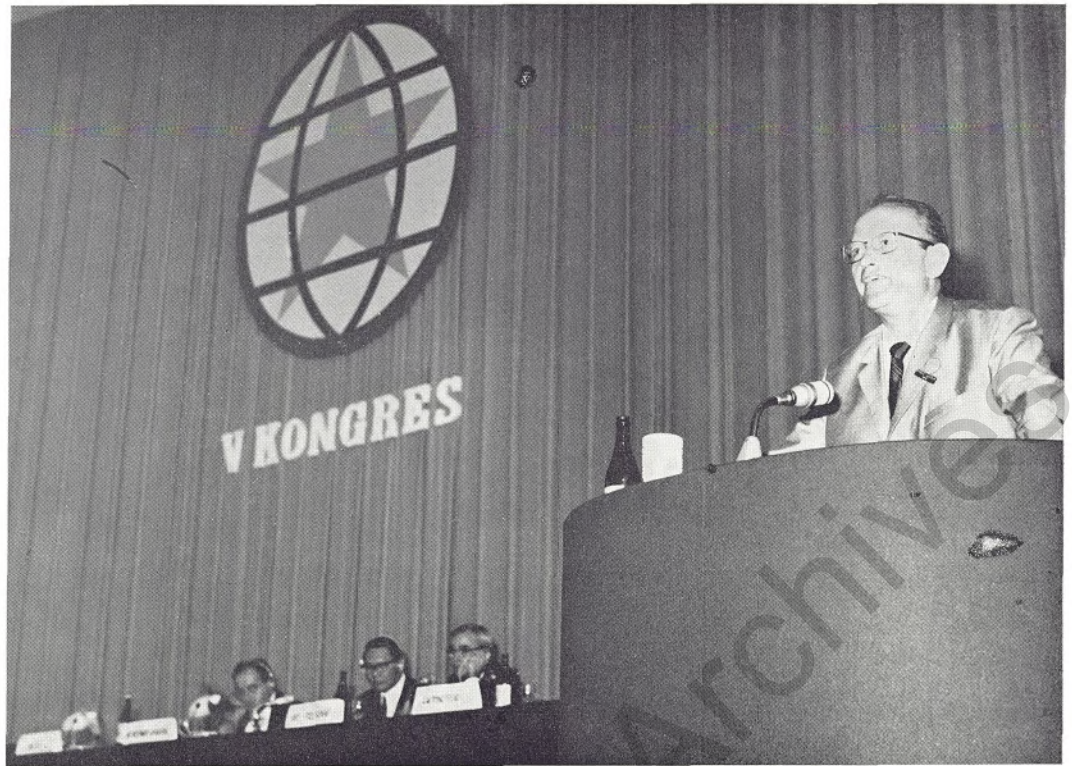
Acht Tage lang diskutierten in Zagreb 1300 Delegierte aus aller Welt auf dem V. Weltkongreß Fragen der Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten. Daß die deutsche Delegation mit fast zweihundert Teilnehmern die stärkste Gruppe stellte, zeigt nicht nur das große Interesse, das man in der Bundesrepublik diesen Fragen entgegenbringt, sondern unterstreicht auch die Tatsache, daß man sich mit diesen Problemen bei uns allenthalben ernsthaft befaßt.

Der Kongreß fand auf dem Messegelände statt, dessen große Halle mit ihren zweitausend Sitzplätzen trotz des hochsommerlichen Wetters eine Woche lang dicht besetzt war. Da die Referate und Diskussionsbeiträge durch Simultan-Dolmetscher gleichzeitig in Deutsch, Englisch, Französisch und Italienisch übersetzt wurden, hatten die meisten Delegierten die Möglichkeit, die vorgetragenen Themen in ihrer Landessprache oder in einer ihnen geläufigen Fremdsprache zu verfolgen.

Jugoslawien selbst maß dem Kongreß sehr große Bedeutung zu. Das sah man unter anderem auch daran, daß der stellvertretende Präsident der Republik Kroatien, Kolak, sowie andere führende Persönlichkeiten des Gastlandes die Teilnehmer herzlich begrüßten.



An jeweils zwei Tagen wurden in Diskussionen und Beiträgen bestimmte Problemkreise behandelt. Der Eröffnungstag brachte zwei grundlegende Beiträge zunächst über „Die jüngste Entwicklung und Zukunftsaussichten in der Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten“, in dem der Italiener Parmeggiani einen Überblick über Gegenwart und Entwicklung des Sicherheitswesens gab. Als zweiter Referent sprach Ing. Maresch (Österreich) über „Die Tätigkeiten der Träger der sozialen Sicherheit und der Facheinrichtungen zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten“, wodurch das Bild zur organisatorischen Seite hin ergänzt wurde. Beide Vorträge bildeten die Grundlage des Kongresses, dessen Eröffnungsveranstaltungen am Sonntag mit einer internationalen Aus-



stellung über Arbeitsschutzkleidung und Unfall-Schutz-Schriften abgerundet wurden.

Der Kongreß befaßte sich dann zunächst mit dem Problem der Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten als Folge der Modernisierung in der Landwirtschaft. Hier gab der Direktor des Bundesverbandes der landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften der Bundesrepublik, Noell, einen Überblick. Über die medizinischen Aspekte dieses Problems berichtete der Leiter der Sozialversicherungsanstalt Venezuelas, Rivero Plaz. Über diese Fragen gab es — wie auch zu den an den folgenden Tagen angeschnittenen Problemen — eine sehr lebhafte Diskussion. Dies galt vor allem auch für den zweiten Problemkreis „Automation und Arbeitsschutz“, zu dem tschechoslowakische Delegierte den grundlegenden Beitrag leisteten.

Der dritte Problemkreis umfaßte die Mittel, die gegeben sind, um Unternehmensleitungen, ihren Führungskräften und Arbeitern ein arbeitsschutzgerechtes Verhalten zu ermöglichen. Gerade zu diesen Fragen meldeten sich so viele

Leiter der Hamborner Werkfeuerwehr mit dem Feuerwehr-Ehrenkreuz ausgezeichnet

Der Leiter des Werkschutzes und der Werkfeuerwehr für die Werke Hamborn und Beeckerwerth der ATH, Schlickum, wurde anläßlich seines sechzigsten Geburtstages am 5. Juli vom Deutschen Feuerwehrverband mit der zweiten Stufe des Feuerwehr-Ehrenkreuzes ausgezeichnet. Der Vizepräsident des Verbandes, Rittinghaus (links), gratulierte Herrn Schlickum. Dabei unterstrich er die besonderen Verdienste, die er sich um das Feuerwehrwesen unserer Hütte erworben hat. Die gute Zusammenarbeit mit den Duisburger Feuerwehrstellen wurde durch die Anwesenheit des Leiters der Duisburger Berufsfeuerwehr, Oberbrandrat Dr. Bach (auf dem Bild in der Mitte), besonders unterstrichen



UNSER BILD ZEIGT:

Dr. Erenz, Leiter der Technischen Abteilung der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, Essen, bei seinem Vortrag vor dem Arbeitsschutz-Kongreß in Zagreb



Teilnehmer, daß die zunächst zugebilligte Redezeit von fünfzehn Minuten auf die Hälfte herabgesetzt werden mußte, um alle Diskussionsteilnehmer zu Worte kommen zu lassen, und den Kongreß pünktlich beenden zu können.

Vor allem diese Diskussion rundete das Bild, das sich die Teilnehmer von den Methoden, dem Stand und den Fortschritten des Arbeitsschutzes in aller Welt machen konnten, besonders eindrucksvoll ab.

Der Leiter der technischen Abteilung der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, Dr. Erenz (Essen), konnte über die deutschen Erfahrungen sehr instruktiv berichten. Er sprach einmal über den großen Einfluß, den die Automation bei der Gewinnung und Verwendung von Sauerstoff in der Stahlindustrie auf die Erhöhung der Arbeitssicherheit hat. Außerdem demonstrierte er, wie man mit Hilfe von Tonbildschirmen das arbeitsschutzgerechte Verhalten der Mitarbeiter im Betrieb fördern und verbessern kann. Da auch Vertreter aus den Entwicklungsländern teilnahmen, kamen auch viele Fragen zur Sprache, die für die deutschen Teilnehmer schon seit langem gelöst sind, die aber in diesen Ländern erst in den Anfängen stecken.



Die mit der Tagung verbundene internationale Ausstellung von Arbeitsschutzkleidung und Schriften, die sich mit diesen Fragen beschäftigten, gab einen Überblick über die Methoden und Mittel, die andere Länder einsetzen. Leider waren die aus der Bundesrepublik vorgesehenen Schriften aus unaufgeklärten Gründen nicht pünktlich angekommen, so daß sich bedauerlicherweise die übrigen Teilnehmer nicht mit ihnen befassen konnten.

Ein Teil der westdeutschen Delegierten hatte Gelegenheit, die Technische Hochschule für Arbeitssicherheit in Zagreb zu besichtigen. Hier wurden sie von der stellvertretenden Direktorin über den Lehrplan und das Studium an dieser Hochschule unterrichtet. Sie ist, soweit mir bekannt, die einzige Hochschule ihrer Art, die ein vollwertiges Studium über Fragen des Arbeits-

Jetzt: Abteilung Arbeitssicherheit Hamborn

Die Abteilung Sicherheitswesen für die Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth der ATH, die unter der Leitung von Hauptsicherheitsingenieur Mauermann steht, ist in Abteilung Arbeitssicherheit umbenannt worden.

Thyssen Industrie ehrte ihre Jubilare



Auch in diesem Jahr konnte die Thyssen Industrie GmbH, wieder fünf Mitarbeiter besonders ehren, die auf ein Dienstjubiläum zurückblicken können. Drei von ihnen gehörten fünfzig Jahre dem Unternehmen an und je einer vierzig bzw. 25 Jahre.

Die Werksleitung hatte die Jubilare und ihre Ehefrauen zu einer kleinen Feier in das Strandhaus Ahr eingeladen. Neben den beiden Geschäftsführern Bornscheuer und Schmidtdammer nahm auch Betriebsratsvorsitzender Petry daran teil.

Direktor Schmidtdammer begrüßte die Jubilare und ihre Frauen recht herzlich. Er dankte den Mitarbeitern, daß sie in ihrem Berufsleben so viele Jahre mit dem Schicksal der Thyssen Industrie verbunden hätten. Treue, so sagte er, sei selten geworden in unserer Zeit, in der die meisten glaubten, das Glück liege im Wechsel. Nichts gegen Lehr- und Wanderjahre; denn es schade niemandem, wenn er sich den Wind der weiten Welt um die Ohren habe wehen lassen. Aber danach sei es schön zu erleben, wie ein Mann an seinem Arbeitsplatz seßhaft werde und dem Werk fortan die Treue halte.

„Wenn Sie heute auf die Arbeitsjahre zurückblicken“, so betonte Direktor Schmidtdammer, „so sind es Jahre, die Ihnen sicherlich nicht nur Freude, sondern an manchen Tagen auch Ärger und Verdruß gebracht haben. Kein Alltag ist eitel Sonnenschein. Aber rückblickend werden Sie doch als Gesamtergebnis feststellen, daß die ATH eine gute und fürsorgliche Mutter gewese-

sen ist. ATH — das ist heute ein Begriff, nicht nur in der Bundesrepublik, sondern in der Welt. Man nennt sie eine Kapitalgesellschaft; das Kapital ist ja auch die notwendige Voraussetzung, um eine Produktion überhaupt zu ermöglichen. Aber was das Unternehmen eigentlich ausmacht, sind die vielen Hände und Köpfe, die in ihm tätig sind. Und mit seinen Händen 25 Jahre und zum Teil noch länger hier mitgewirkt zu haben, darf schon mit berechtigtem Stolz erfüllen. Sie haben ja nicht nur mitgeholfen, das sichtbare Produktionsergebnis zu schaffen, sondern auch den guten Ruf, den die ATH heute überall genießt.“

Direktor Schmidtdammer wünschte allen Jubilaren, sie möchten mit Stolz auf ihren Lebensweg zurückblicken, an dessen Ende hoffentlich ein schöner und geruhvoller Lebensabend stehen möge.

Auch Betriebsratsvorsitzender Petry sprach im Namen der Betriebsvertretung den Jubilaren herzliche Glückwünsche aus und dankte ihnen für ihre Treue, die sie in ihrem bisherigen Berufsleben durch ihre Arbeit und langjährige Tätigkeit dem Werk gezeigt haben.

Belegschaftsmitglied Herbert Weißbach bereicherte mit seiner wohlgeschulten Baritonstimme den Abend durch zahlreiche Gesangsoli.

UNSER BILD ZEIGT:

Direktor Schmidtdammer beglückwünscht die Mitarbeiter und überreicht ihnen das Jubiläumsgeschenk; auf dem Bild ganz rechts Direktor Bornscheuer, neben ihm Obering. Rosenstock; ganz links Betriebsratsvorsitzender Petry

Zwei Gabelstapler-Fahrer ausgezeichnet

Die Gabelstapler-Fahrer Johann Fuchshofer und Walter Koschnik (zweiter und dritter von links) aus der ff. Steinfabrik Hamborn wurden mit einer Armbanduhr und

einer Urkunde ausgezeichnet. Über 10 000 Betriebsstunden haben sie ihren Gabelstapler in vorbildlicher Weise gewartet und gefahren. Unser Bild Mitte zeigt die Auszeichnung durch Kraftfahrzeugmeister Epler (links) im Beisein des Leiters der Steinfabrik, Obering. Dr. Liestmann, und Betriebschef Hilgard



Weltkongreß für Arbeitssicherheit

(Schluß von Seite 10)

schutzes ermöglicht. Nach zwei Jahren erhalten die Absolventen ein Diplom, das sie gleichzeitig zum Sicherheitsingenieur ernannt. Bei der Führung hatten wir Gelegenheit, die Einrichtungen der Hochschule eingehend kennenzulernen und uns anschließend mit Mitgliedern des Lehrkörpers über unsere Eindrücke und über den Lehrplan zu unterhalten.

Zagreb, an der Save gelegen, ist mit seinen 460 000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt Jugoslawiens und ein industrieller Schwerpunkt des Landes. Es ist ein Knotenpunkt des Verkehrs, im Norden nach Belgrad und Ljubljana (Laibach), im Süden nach Karlovac sowie Rijeka und Split an der Adria. Die Stadt überrascht durch ihre modernen Bauten, unter ihnen zahlreiche Hochhäuser, die nach dem Kriege entstanden sind.

Die westdeutschen Teilnehmer des Kongresses, die von einer 24stündigen Bahnfahrt in einem trotz Sonderwagen von belgischen und französischen Touristen überfüllten Zug angekommen waren, wurden vom jugoslawischen Verkehrsverein gut betreut. Delegierte von „General Tourist“ empfingen sie am Bahnhof und sorgten dafür, daß sie mit Autos zu ihren Hotels gebracht wurden, in denen sie sehr gut aufgehoben waren.

Die Kongreß-Woche selbst fand bei hochsommerlichen Temperaturen von 37 Grad im Schatten statt, so daß der am Eröffnungstag obligatorische dunkle Anzug bereits mittags gegen leichtere Kleidung vertauscht wurde. Und so blieb es dann auch bis zum Schluß der Tagung, die allen Teilnehmern zahlreiche neue Erkenntnisse und Anregungen für ihre weitere Arbeit vermittelte.

Theo Mauermann

Bitte nach Ihnen . . . !

Wir wissen es alle: defensiv sollen wir fahren. Schon seit geraumer Zeit hören und lesen wir davon, und auch die neueste Änderung der Straßenverkehrsordnung ist auf das defensive Fahren ausgerichtet. Defensiv also sollen wir fahren, — aber was bedeutet das eigentlich in der Praxis?

Stellen Sie sich vor, Sie treffen mit einem wildfremden Menschen an der Glastür eines Hauses zusammen. — Nur für Sekunden sicherlich gibt es dann Zweifel, wer zuerst durch darf. Vermutlich werden Sie dem anderen mit einem freundlichen „Bitte nach Ihnen“ den Vortritt lassen. Damit tun Sie genau das, was man im Verkehr heute als „defensives Verhalten“ bezeichnet.

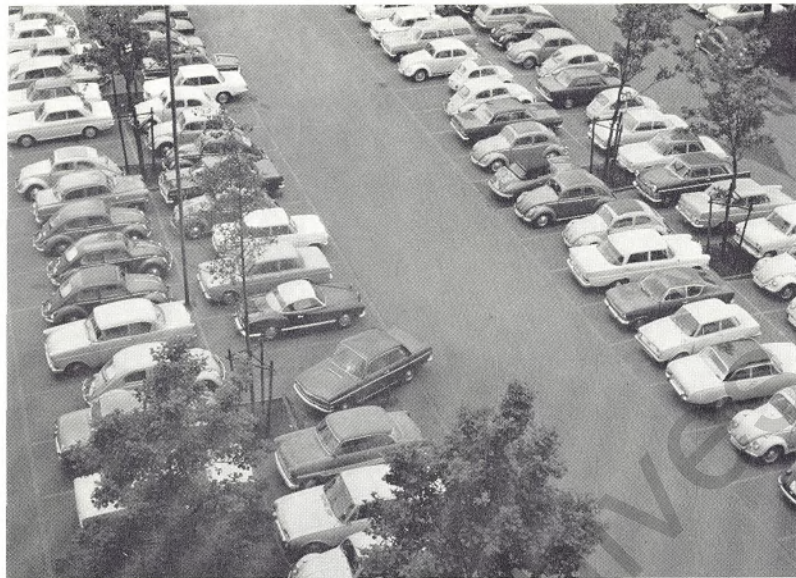
Das also ist die praktische und vor allem allgemeinverständliche Übersetzung dieses modernen Wortes: es nicht darauf ankommen lassen und im Zweifelsfall dem anderen den Vortritt lassen.

So neu wie das moderne Wörtchen den Anschein erweckt, ist das defensive Verhalten also gar nicht. Es gehört vielmehr zu den ältesten ungeschriebenen Gesetzen des menschlichen Zusammenlebens.



Ein „schwarzes Schaf“ auf dem Parkplatz der Hauptverwaltung . . .

... ist eine ärgerliche Sache. Denn die vorhandene Zahl der Plätze reicht an normalen Tagen sowieso nur gerade hin, damit die hier zugelassenen Mitarbeiter des Hochhauses ihre Autos abstellen können. Der Parkplatz ist deshalb meist voll besetzt. Jede durch einen solchen Querparker verlorene Abstellmöglichkeit trifft einen anderen Mitarbeiter, der dadurch gezwungen ist, auf einen der etwas abgelegeneren Plätze auszuweichen. Auch wenn das kein Marathonmarsch ist, ärgerlich bleibt — wie vor dem Hochhaus auch auf jedem anderen Parkplatz — das Falschparken immer. Ist etwas mehr Rücksichtnahme wirklich so schwer . . .?



Hier geht es um die Sicherheit

Kriminalpolizei auf dem Werksgelände . . .

**Keine Gangsterjagd mit gezückter Pistole
Die Staatsanwaltschaft schaltet sich bei tödlichen Betriebsunfällen ein**

„Der ist von der Kriminalpolizei! Was mag nur los sein?“ Keine Angst — wenn wirklich einmal die Kriminalpolizei in unserem Werk auftauchen sollte, geht sie nicht, wie man es von den Kriminalfilmen im Fernsehen her gewohnt ist, auf Verbrecherjagd, sondern sie schaltet sich nach einem tödlichen Betriebsunfall in die Ermittlungen ein.

Erfreulicherweise ist die Zahl der tödlichen Unfälle in unserem Unternehmen in den letzten Jahren geringer geworden, so daß die Polizei auch immer seltener Grund hat, bei uns zu erscheinen. Tödliche Betriebsunfälle bringen nicht nur für die Betroffenen — namentlich aber für die Familienangehörigen — unendliches Leid, sondern sie bedingen auch eine Fülle von Maßnahmen der verschiedensten Art. Dazu gehört unter anderem, daß sich neben der Abteilung Arbeitsschutz auch die Berufsgenossenschaft, die Gewerbeaufsicht und eben die Polizei in die Ermittlungen einschaltet.

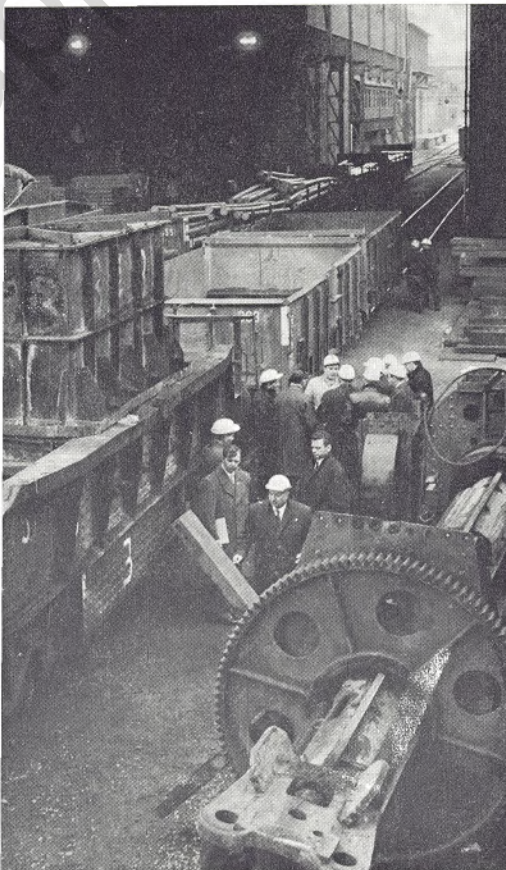


Grundlage für diese Arbeit der Kriminalpolizei, von der im allgemeinen ziemlich wenig in der Öffentlichkeit bekannt ist, bildet der § 159 der Strafprozeßordnung. In ihm heißt es: „Sind Anhaltspunkte dafür vorhanden, daß jemand eines nicht natürlichen Todes gestorben ist, so ist die Polizei zu sofortiger Anzeige bei der Staatsanwaltschaft verpflichtet.“ Dieser Paragraph trifft natürlich für jeden tödlichen Betriebsunfall zu. Die Staatsanwaltschaft läßt nun ihrerseits feststellen, ob der Unfall auf ein strafbares Verhalten zurückzuführen ist. Die Polizeibeamten als Hilfsorgane der Staatsanwaltschaft werden dann mit den Ermittlungen betraut. An dieser Stelle setzt dann zwar die Zusammenarbeit von Kriminalpolizei, Arbeitsschutz, Berufsgenossenschaft und Gewerbeaufsicht ein, aber die Aufgabenstellung teilt sich jetzt. Die Polizei prüft ausschließlich, ob ein Verschulden

im Sinne des Strafrechts vorliegt. Sollte das der Fall sein, wird es allerdings später im allgemeinen wohl auch zu einer ordentlichen Gerichtsverhandlung kommen. Vertreter des Unternehmens, der Berufsgenossenschaft und der Gewerbeaufsicht unterstützen die Kriminalbeamten bei ihrer Arbeit, weil sie als Fachleute gelten, deren Beurteilung der Situation wie die von Sachverständigen zu werten ist.

Die Benachrichtigung an die Polizei erfolgt unmittelbar nach Bekanntwerden des Unfalls, und zwar in Ruhrort ausschließlich von der Abteilung Arbeitsschutz. (Für die Hamborner Werke ist hierfür die Abteilung Arbeitssicherheit zuständig.) Der Unfallort soll bis zu Beginn der Ermittlungen nicht verändert werden, damit bei den Untersuchungen ein klares Bild vom Hergang des Unfalls gewonnen werden kann. Wer bewußt Änderungen am Unfallort vornimmt, macht sich strafbar. Aber auch hierbei gibt es Ausnahmen: Das menschliche Leben und damit alle Rettungs- und Bergungsmaßnahmen gehen vor.

So sieht es aus, wenn von der Polizei, den zuständigen Behörden und Vertretern des Unternehmens ein tödlicher Betriebsunfall untersucht wird. Bei diesem Unfall, über den die Kommission gemeinsam an Ort und Stelle berät, war ein Belegschaftsmitglied von einem Eisenbahnwagen erfaßt worden



Wir sprachen vorhin schon davon, daß die Polizei ihre Ermittlungen nur deshalb aufnimmt, um ein schuldhaftes Verhalten im Sinne des Strafrechts festzustellen oder auszuschließen. Die Ergebnisse einer solchen Untersuchung werden aber auch für eventuelle zivilrechtliche Ansprüche bedeutungsvoll. Die Versicherungen, die bei bestimmten Schäden eintreten, greifen bei ihren Nachprüfungen zum Beispiel auf die Ermittlungsergebnisse der Staatsanwaltschaft und damit der Polizei zurück.

In vielen Fällen ergeben diese polizeilichen Nachforschungen, daß nicht der Verunglückte selbst die Schuld an dem Unfall trug, sondern daß dieses Ereignis für ihn unabwendbar war, weil etwa jemand anderes die erforderliche Sorgfalt außer acht ließ. Es könnte also sein, daß dieser andere später sowohl strafrechtlich als auch zivilrechtlich belangt wird.

Sinn der polizeilichen Ermittlungen ist es also festzustellen, ob von irgendeiner Seite ein schuldhaftes Verhalten vorliegt. Wenn das nicht der Fall ist, ist die Arbeit der Kriminalpolizei im Werke beendet.

Arbeitsschutz, Berufsgenossenschaft und Gewerbeaufsicht allerdings versuchen in weiteren Ermittlungen, wichtige Hinweise auf Gefahrenquellen zu finden, die zu dem Unfall mit beitrugen, und dafür zu sorgen, daß sich ein solcher Unfall nicht noch einmal wiederholen kann. Außerdem wird untersucht, ob ein Verstoß gegen die gültigen Unfallverhütungsvorschriften vorliegt.

Kriminalpolizei im Werk — das bedeutet also nicht Gangsterjagd und wilder Kugelwechsel, sondern mühsames Zusammentragen einer Fülle von Beobachtungen selbst unscheinbarer Einzelheiten. Das ist nur möglich, wenn man den Polizeibeamten mit Vertrauen entgegenkommt. Es gilt nicht unbedingt — um es noch einmal zu betonen — einen Schuldigen zu finden.

Wer ein ungutes Gefühl hat, wenn die Polizei unvermittelt im Werk erscheint, kann gemeinsam mit seinen Arbeitskollegen dazu beitragen, daß den Beamten die Werkstore verschlossen bleiben.

Sicherheitsing. H. Wiczorek, Abt. Arbeitsschutz, Ruhrort

Neue Erste-Hilfe-Kurse

Vom 4. September 1967 an werden im Werk Ruhrort und im Hochofenwerk Hüttenbetrieb neue „Erste-Hilfe-Lehrgänge“ durchgeführt. Betriebsangehörige, die daran teilnehmen wollen, können sich in Listen, die in den Betriebsbüros ausliegen, eintragen. Sie werden in verschiedene Kurse eingeteilt und erhalten ohne weitere Nachfrage ihren Teilnehmerbescheid. Da mit zahlreichen Teilnehmern gerechnet wird, müssen mehrere Lehrgänge nacheinander eingerichtet werden. Die Kurse werden je nach Anzahl der Meldungen bis zum Frühjahr 1968 durchgeführt.

Homberger Kinder stürmten jubelnd ausgediente Elektro-Lok

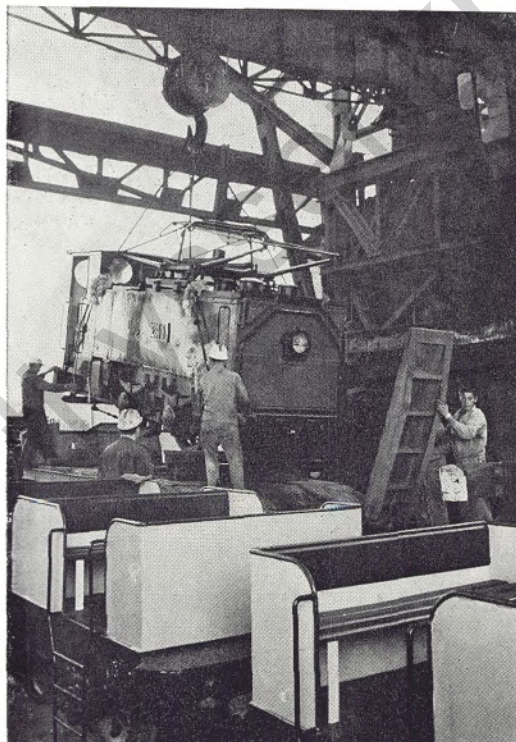
Zweites Geschenk des Werkes Ruhrort

Hurrahhh! — mit diesem Jubelschrei stürmten am 11. Juli ein gutes Dutzend Kinder auf einem Spielplatz in Homberg-Hochheide eine ausrangierte Schmalspurlok aus dem Werk Ruhrort. Die alte Lokomotive war ein Geschenk des Unternehmens an die Stadt Homberg.

Bereits vor einigen Jahren hatte das Werk Ruhrort der Stadt Homberg eine alte Dampflokomotive für einen der dortigen Spielplätze zur Verfügung gestellt. Als Spielplatzgerät hatte sich diese Lok so bewährt, daß die Stadt gern eine zweite in einem anderen Stadtteil — und zwar diesmal in Hochheide — aufstellen wollte. An der Ecke Husemann- und Kirchstraße wird sie in den nächsten Jahren sicherlich mindestens genauso stark strapaziert wie in der Zeit ihres täglichen Einsatzes im Werk.



Das frühere Dienstgewicht der Lok betrug rund zwanzig Tonnen. Ehe sie allerdings als Spielplatzgerät verwendet werden konnte, mußte sie für diesen speziellen Zweck besonders hergerichtet werden. Die Batterie wurde ausgebaut, der Stromabnehmer und die Bremsen wurden festgeschweißt und die Türen herausgenommen. Allerdings sind im Führerstand noch sämtliche Instrumente und Schalter vorhanden, so daß die



Kinder bei ihrem Spiel durchaus die Illusion des Selbst-Fahrens haben.

Zwei ausrangierte Eisenkastenwagen wurden außerdem mit Sitzbänken versehen, bunt gestrichen und dann auf dem Spielplatz an die Lok angehängt, so daß nun hier ein richtiger kleiner Zug steht.



Am frühen Morgen des 11. Juli wurde die Lok im Werk Ruhrort auf einen Tieflader gehoben und nach Homberg gefahren. Die Kinder konnten es kaum abwarten, bis ein schon bereitstehender Kran die Lokomotive auf das vorher



UNSERE BILDER ZEIGEN:

Die Schmalspur-Elektrolok wurde im Werk Ruhrort sorgfältig als Spielobjekt der Homberger Kinder hergerichtet. Ein Kran hob sie dann für den Transport auf die andere Rheinseite im Werk auf einen Tieflader (links unten); im Vordergrund die beiden Kastenwagen, die gleichzeitig mitgeliefert wurden. In Homberg-Hochheide (oben Mitte) konnten die Jungen und Mädchen es kaum abwarten, bis die Lok auf dem vorbereiteten Gleis stand, um sie dann jubelnd zu stürmen. Seither ist sie ein begehrtes Spielzeug zum „Eisenbahnfahren“. Während ein junges Mädchen als „Schaffnerin“ amtierte und kleine Ziegelsteine als Fahrpreis in Zahlung nahm (oben), untersuchten andere Jungen sehr interessiert die Stromabnehmer der Lokomotive. Ein Schild „Gestiftet von der August Thyssen-Hütte AG., Werk Ruhrort“ (Bild rechts) zeigt auch künftig den Stifter dieses Riesenspielzeugs, das übrigens deutlich am Einstieg als letzten Untersuchungstermin den 1. 6. 67 ausweist

gelegte Gleisstück gehoben hatte. Als nun auch die beiden Kastenwagen auf dem Gleis standen, war die Freude vollkommen. Inzwischen kamen die ersten Schüler aus der Schule. Am Spielplatzrand türmte sich ein Berg von Tornistern, weil die Kinder sich nicht die Zeit nahmen, zuerst nach Hause zu gehen, sondern gleich mit diesem Zug „fahren“ wollten.

Diese Schmalspurlok mit dem Zeichen „ES 1“ ist 1930 im Ruhrorter Werk nach eigenen Entwürfen der früheren Abteilung Lokomotiv-Werkstatt gebaut worden. Meister Rudolf Raskopf, der jetzt die Aufstellungsarbeiten durchführen ließ, hat damals selbst beim Bau dieser Lok mitgewirkt.

Insgesamt sechs solcher Lokomotiven sollten in Ruhrort gebaut werden. Es blieb aber bei dieser einen. Eine zweite war halb fertigmontiert und wurde nach Stilllegung des Ruhrorter Werkes im Jahre 1931 in Hamborn fertiggestellt. Die vier anderen geplanten Loks wurden erst nach dem Krieg in Hamborn gebaut.

Diese „ES 1“ verkehrte zunächst zwischen dem Thomaswerk 2 und der Schlackenmühle und wurde später im allgemeinen Rangierdienst eingesetzt. Eigentlich hätte sie sich das „Gnadenbrot“ verdient, so aber stiftet sie noch lange vielen Kindern Freude.

R. D.





Alte Notunterkünfte werden verschwinden

350 Familien erhalten bessere Wohnungen

Eins der dringendsten Probleme sowohl für einen großen Teil der Belegschaft als auch für die Unternehmensleitung ist die Beschaffung ausreichenden Wohnraums. Obwohl in den vergangenen Jahren im Stadtgebiet Duisburg und in den angrenzenden Städten und Gemeinden ganze Siedlungen und damit neue Stadtteile regelrecht emporgeschossen sind, reicht die Zahl der zur Verfügung stehenden Wohnungen immer noch nicht aus.

Parallel mit einem sehr sorgfältig geplanten und durchgeführten Neubau-Programm läuft eine weitere Aktion unter der Federführung unserer Abteilung Wohnungswesen. Es geht hierbei um die Räumung von Häusern und von Wohnungen, die in einem baulich schlechten Zustand sind, und die außerdem in keiner Weise den Ansprüchen an modernem Wohnkomfort gerecht werden. Sie müssen abgerissen werden. Den bisherigen Bewohnern werden dafür moderne und hygienisch einwandfreie Wohnungen in wesentlich besserer Wohnlage zur Verfügung gestellt.

Hier zeigt sich also, daß wir inzwischen erfreulicherweise mit dem Wohnungsbau doch erheblich weitergekommen sind. Während es in den ersten Jahren nach dem Krieg oberstes Gebot war, überhaupt erst einmal Wohnraum zu schaffen — und sei es noch so begrenzt —, hat die heutige Planung zum Ziel, moderne Wohnungen mit einem dem gestiegenen Lebensstandard angepaßten Komfort zu bauen. Dazu gehört auch die Beachtung der Wohnlage, die aufgelockerte Bauweise, möglichst umgeben von Grün und ein bestimmtes Mindestmaß an Wohnfläche.

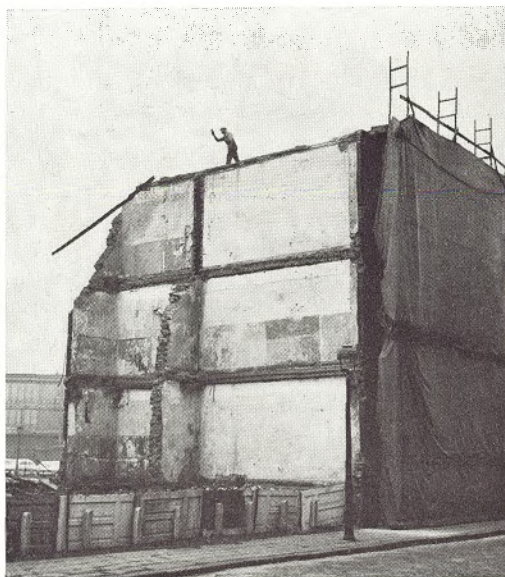
Im Hamborner Bereich ist diese Aktion bereits vor längerer Zeit angelaufen und inzwischen im wesentlichen abgeschlossen. Das Interesse der Abteilung Wohnungswesen gilt daher jetzt überwiegend den Häusern, die vornehmlich von Ruhrorter Belegschaftsmitgliedern und ihren Familien bewohnt werden. Zwar ist es verständlich, daß mancher sich nur schwer von einer

Umgebung trennen kann, in der er unter Umständen jahrzehntelang gewohnt und gelebt hat, aber andererseits ist in vielen Fällen die Wohnlage kaum zumutbar. Auch die sanitären Einrichtungen entsprechen in diesen Fällen meist nicht den modernen Anforderungen an die Hygiene.

Man darf in diesem Zusammenhang durchaus von einem Sanierungsprogramm sprechen. Da dies auf breiter Ebene durchgeführt wird, setzt es in einer Reihe von Fällen sogar städtebaulich neue Akzente. Das gilt zum Beispiel für die Mühlenfelder Straße in der Nähe von Tor 5 des Werkes Ruhrort. Hier sind inzwischen zahlreiche Häuser verschwunden. Die Stadt wird sicherlich in absehbarer Zeit bemüht sein, die an dieser Stelle in zwei scharfen Kurven verlaufende Straße zu begradigen. Inzwischen aber wird das nunmehr geplante Gelände von unseren Werksangehörigen als willkommener zusätzlicher Werksparkplatz benutzt.

In einer Reihe von Fällen werden auch Häuser abgebrochen, die in unmittelbarer Werksnähe, also fast auf dem Werksgelände, liegen. Hier ist das Unternehmen bemüht, die betreffenden Grundstücke freizulegen, um sie in späterer Zeit evtl. für Betriebserweiterungen nutzen zu können. Im einzelnen erstreckt sich dieses Sanierungsprogramm auf Teile von Meiderich, Beek, Hamborn-Bruckhausen sowie Laar und Ruhrort, also fast auf den gesamten Duisburger Norden. Insgesamt werden über 350 Familien davon betroffen. Allein diese Zahl läßt erkennen, daß man tatsächlich von einem „Programm“ sprechen kann; es wird sich allerdings — bei dieser Größenordnung verständlich — über einige Jahre hinziehen, zumal in einer Reihe von Fällen auch Grundstücksfragen mit hineinspielen, die bekanntlich meist nur langfristig zu lösen sind.

Wir sagten eingangs bereits, daß in vielen Fällen die Häuser aus hygienischen und sani-



DIE BILDER ZEIGEN:

Alte Häuser, überwiegend Notunterkünfte, die bereits abgerissen wurden (oben rechts und unten) oder auf der Abbruchliste stehen

tären Gründen nicht mehr bewohnbar sind. Das gilt vor allen Dingen für ausgesprochene Notunterkünfte, in denen immerhin noch 182 Familien wohnen. Dieses Sanierungsprogramm ist inzwischen angelaufen, und ein großer Teil unserer Werksangehörigen hat schon neue Wohnungen mit entsprechend modernen Einrichtungen beziehen können. Zwar war es nicht immer einfach, für die Bewohner der alten Häuser neue Wohnungen zu beschaffen. Aber dank des Neubauprogramms der ATH gab es doch eine Fülle von ausreichenden Möglichkeiten.

Dieses Neubauprogramm wird auch in Zukunft noch fortgesetzt, so daß nicht nur für die von der Räumung betroffenen Familien ausreichender Wohnraum zur Verfügung stehen wird, sondern auch andere wohnungssuchende Belegschaftsmitglieder in absehbarer Zeit in ihrem eigenen, gemütlichen Heim wohnen können. Die Werkzeitung wird über diese Neubauprogramme demnächst berichten.

R. D.

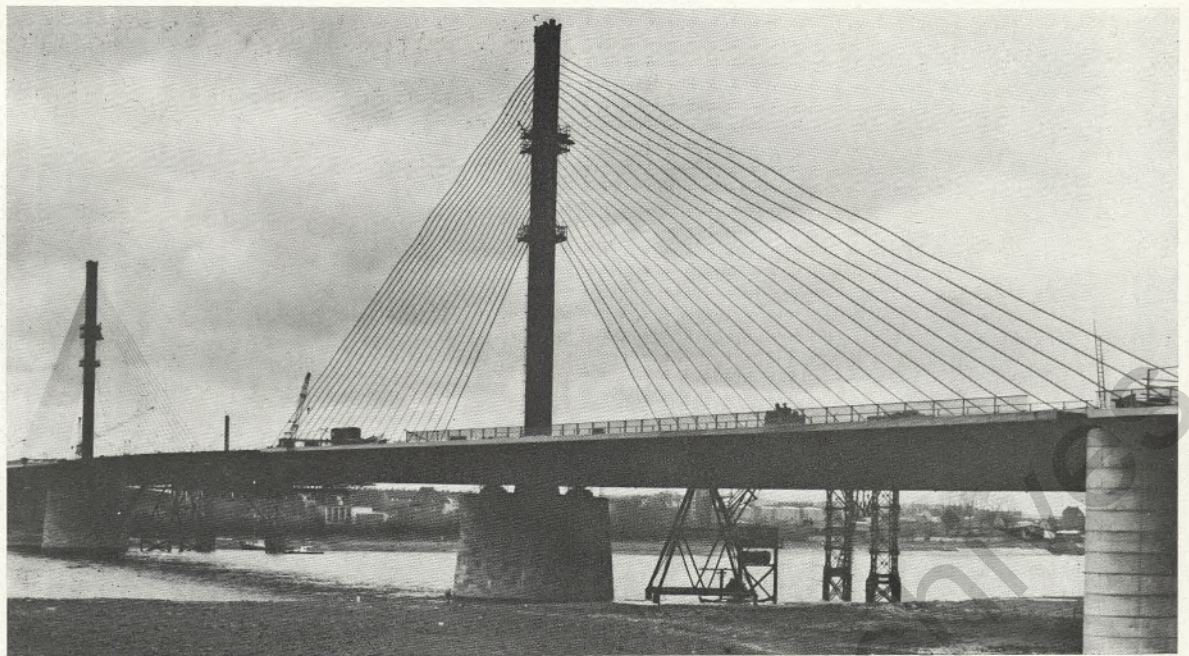
Drei Jugendlager in Österreich

In zwei gut besuchten Jugendversammlungen in der Ruhrorter Lehrwerkstatt sprach auf Einladung der Jugendvertretung der Landtagsabgeordnete Josef Krings über das Thema „Demokratie heute“. Der Referent verstand es, seine jugendlichen Zuhörer sehr zu fesseln, wie auch die anschließende Diskussion bewies. Josef Krings befaßte sich vorwiegend auch mit dem Problem der rechtsradikalen Parteien, die gerade in Krisenzeiten Zulauf erhalten würden. Die Erfahrung habe gelehrt, sagte er, wie gefährlich es sei, wenn eine solche Partei zu stark würde.

In einem weiteren Punkt der Tagesordnung wurden die Jugendlichen mit dem diesjährigen Programm der Sommerlager bekanntgemacht. Insgesamt werden vier Ferienfreizeiten durchgeführt: und zwar jeweils vom 31. Juli bis 17. August in Mühlbach (Salzburger Land), in Thalgau (Österreich) und auf Norderney sowie vom 10. bis 25. August im Pongau bei Eben (Österreich). An den ersten drei Lagern können jeweils dreißig Jugendliche teilnehmen, während im Lager Pongau fünfzehn Ruhrorter Jungen Ferien machen können. Eine für das erste Lehrjahr geplante Freizeit mußte leider mangels Beteiligung ausfallen.

Abschließend wurden die Jungen noch mit einer personellen Änderung in der Jugendvertretung bekanntgemacht. Sie setzt sich folgendermaßen zusammen: 1. Vorsitzender Karl-Heinz Wolters, 2. Vorsitzender René Meesen, 1. Schriftführer Heinz Gerd Laakmann, 2. Schriftführer Udo Koppenburg, Gerätewart Manfred Rutert.

Brücken in aller Welt aus Thyssenstahl von Thyssen-Unternehmen konstruiert und gebaut



Die Welt wird immer kleiner. Die Entfernungen schwinden und spielen im Zeitalter der Düsenflugzeuge nur noch eine fast untergeordnete Rolle. Der moderne Verkehr läßt die Länder enger aneinanderrücken. Die ständig sich fortentwickelnde Technik hat daran großen Anteil. Das gilt nicht nur für die Verbindungen in der Luft, sondern in steigendem Maße auch auf der Erde. Große Flüsse und tief eingeschnittene Täler waren früher Hindernisse, die nur mühsam überwunden wurden. Heute überspannen moderne und manchmal fast kühn anmutende Brücken diese natürlichen Hindernisse. Eine davon wird sich in absehbarer Zeit auch unweit unseres Werkes Beeckerwerth über den Rhein spannen. In zahllosen Fällen sind Unternehmen der Thyssen-Gruppe am Bau dieser Brückenbauwerke beteiligt, angefangen von der Lieferung des Stahls und der Bleche bis zur Konstruktionszeichnung und Montage. Große Bedeutung hat dabei nicht nur die immer besser gewordene Qualität des Stahls, sondern auch die in der Formgebung sich der Landschaft anpassende Architektur dieser Bauwerke. Wenn man je von „Schönheit der Technik“ sprechen kann — dann in diesen Fällen.

Als der zweite Weltkrieg zu Ende ging, waren sämtliche Straßenbrücken über den Rhein, die Weser, den Main und die Donau zerstört. Von den damals vorhandenen 5950 Großbrücken im Zuge der Fernstraßen im Gebiet der heutigen Bundesrepublik wurden 1610 ein Opfer des Krieges. Allein in den fünfzehn Jahren von 1950 bis 1965 konnten 9750 neue Brücken im Verlauf von Autobahnen und Bundesstraßen gebaut werden. Inzwischen sind es rund 12 000, also mehr als das Doppelte der Vorkriegszeit. Der so viel besungene „grüne Rhein“ war jahrhundertlang ein Einschnitt, der nur schwer zu „überbrücken“ war. Zwar wurde die allererste Rheinbrücke bereits im Jahre 53 vor Christus auf Veranlassung von Julius Caesar bei Bonn gebaut; aber da sie nur vorübergehende militärische Bedeutung hatte, ließ der römische Feldherr sie schon knapp drei Wochen später wieder abreißen. Es war eine hölzerne Pfahlbrücke. So weit bekannt ist, entstand die nächste Brücke erst im Jahre 310 nach Christus zwischen

Köln und Deutz. Zahlreiche eichene Ramppfähle trugen die Steinpfeiler, auf denen die hölzernen Stützen gebaut wurden. Aber auch sie wurde bereits 27 Jahre später zerstört, wenngleich die Steinpfeiler noch lange im Fluß stehen blieben und erst im zehnten Jahrhundert beseitigt wurden, weil sie die immer stärker werdende Schifffahrt behinderten. Der römische Geschichtsschreiber und Schriftsteller Tacitus berichtet noch von einer Brücke in der Nähe der Lippe-mündung, aber bis heute ist noch keine Klarheit über den genauen Standort gewonnen worden.

Nach der sogenannten „Römerzeit“, in der die Brücken überwiegend militärische Bedeutung hatten, blieb es lange still um weitere Brückenschläge. Die Verbindung mit dem jenseitigen Ufer besorgten Fährten — zum Teil tun sie es sogar heute noch. Schließlich entstanden Schiffsbrücken, die ausfahrbar waren, um je nach Bedarf Schiffe hindurch- oder Passanten und Fahrzeuge hinüberzulassen. Nebeneinandergefahren

Boote, die „Pontons“, trugen Teile der Fahrbahn und konnten bis zu einer bestimmten Breite ausgefahren werden.

Erst im vergangenen Jahrhundert, als die Eisenhüttentechnik einen weiten Sprung nach vorn gemacht hatte und auch Massenstahl — wenn auch noch nicht in den heute gewohnten Größenordnungen und Qualitätsgütern — hergestellt werden konnte, waren die Voraussetzungen für den Bau fester Brücken über den Rhein gegeben. In die gleiche Zeit fällt auch das Vordringen der Eisenbahnen, so daß es nicht wunder nimmt, daß die erste feste Rheinbrücke zwischen Basel und der Rheinmündung eine Eisenbahnbrücke war. Sie wurde 1859 in Köln gebaut. Man war aber weitschauend genug, gleichzeitig eine Straßenbrücke mit zu errichten. Vor gut einem Jahrhundert also entstand die erste dauerhafte Brücke über den Rhein. Inzwischen gibt es allein in Nordrhein-Westfalen achtzehn Straßenbrücken.

Ähnliche Beobachtungen lassen sich auch an den anderen großen Flüssen machen. Auch im Ausland ist es nicht viel anders. Zwar wurde die erste eiserne Straßenbrücke bereits 1778 in Coalbrookdale über den Severn in England gebaut, aber sie war aus Gußeisen und nicht aus Stahl. Mit rund 31 Meter Spannweite und 7,5 Meter Breite hatte sie ein Gewicht von 310 Tonnen. Die erste deutsche gußeiserne Straßenbrücke führte in Schlesien über das Striegauer Wasser. Sie wurde 1796 gebaut und war die erste eiserne Straßenbrücke auf dem europäischen Kontinent.

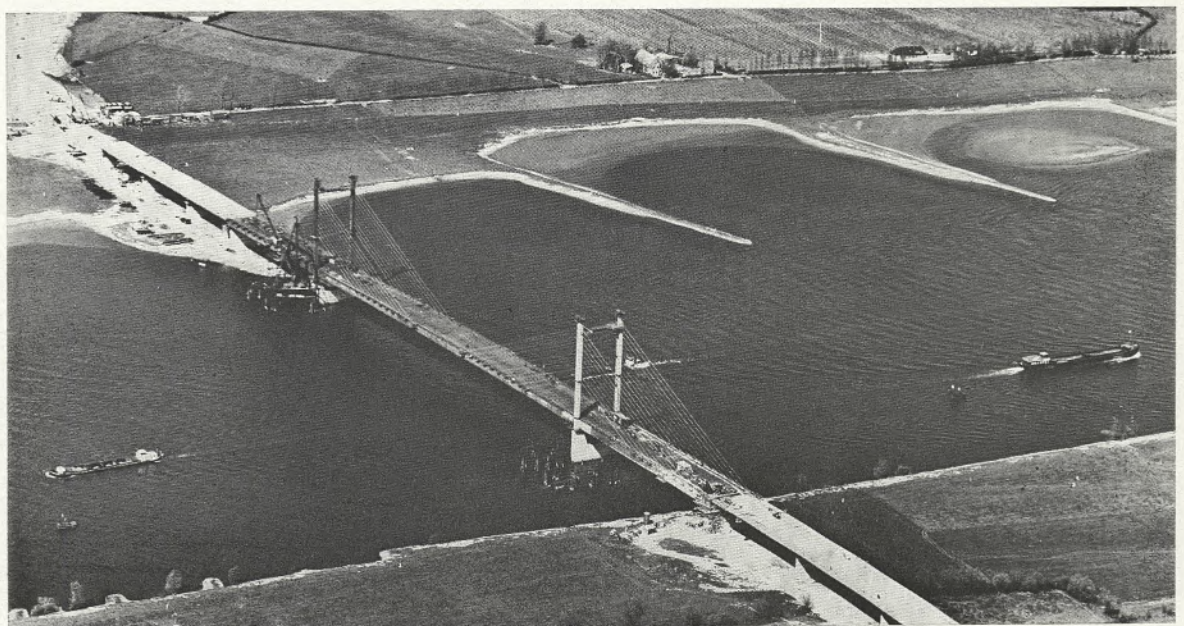
Jährlich 1000 neue deutsche Brücken

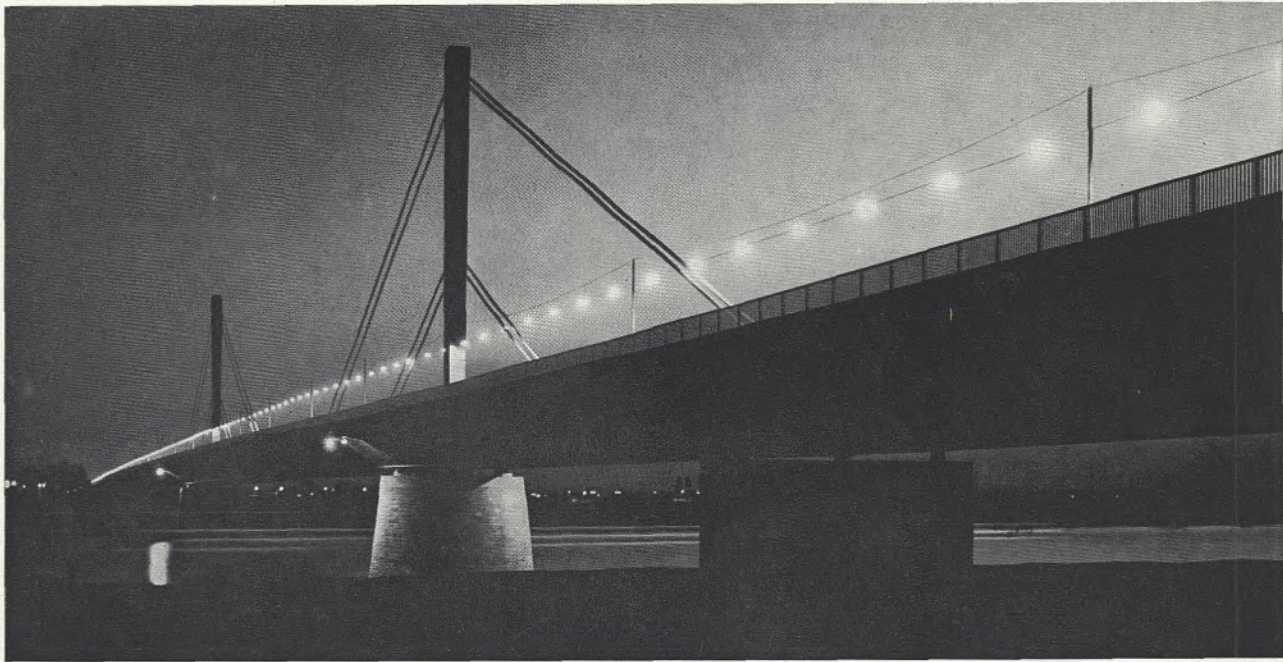
Machen wir wieder einen Sprung in die Neuzeit, in die Nachkriegszeit, in der die meisten Straßenbrücken in einer so verhältnismäßig kurzen Zeitspanne errichtet wurden. Allein in der Bundesrepublik kommen jährlich fast 1000 neue

ZU DEN BILDERN:

Oben: Am 28. Juni 1967 wurde als neueste Brücke über den Rhein die Friedrich-Ebert-Brücke im Norden Bonns dem Verkehr übergeben. Wegen ihrer eigenwilligen Konstruktion wurde sie im Volksmund „Rheinharfe“ getauft. Zu ihrem Bau wurden die dicksten maschinell hergestellten Stäbe der Welt — von der Westfälischen Union AG gefertigt — verwendet; sie haben einen Durchmesser von 123 mm und lassen sich selbst auf einer Prüfmaschine nicht zerreißen.

Unten: Noch in diesem Jahr soll die Rheinbrücke bei Rees im Zuge der Bundesstraße 57 dem Verkehr übergeben werden. Unser Luftbild (Aufnahme Kardas; freigeig. Reg.-Präs. Düsseldorf 20/15/27) zeigt die Brücke kurz vor der Fertigstellung





Brücken hinzu, wenngleich diese zum Teil auch nur Spannweiten von drei bis vier Meter haben. An dieser Stelle wollen wir jedoch nur Brücken im Zuge besonders wichtiger Verbindungen beleuchten, an deren Bau Unternehmen der Thyssen-Gruppe beteiligt waren. Zu ihnen gehört die Autobahnbrücke über den Rhein bei Köln-Rodenkirchen, eine echte Hängebrücke mit Stützweiten von 94,5 + 378 + 94,5 Meter. Die Federführung des Baus lag bei einem Unternehmen der Thyssen-Gruppe, der Fa. Aug. Klönne, Dortmund. Das Unternehmen war auch an den Lieferungen sowie an der Montage maßgeblich beteiligt. Diese kriegszerstörte Brücke wurde in den Jahren 1952—54 wiederhergestellt. Auch beim Bau der neuen Hohenzollernbrücke in Köln, einer zweigleisigen Eisenbahn-Bogenbrücke, war Klönne beteiligt. Die Thyssen Röhrenwerke lieferten außerdem Grobbleche. Die Brücke wurde 1957 wieder fertiggestellt.

Die Firma Klönne hatte auch die Federführung beim Bau der Autobahnbrücke über den Rhein bei Leverkusen, eine der modernsten Straßenbrücken mit einer Gesamtlänge einschließlich der beiderseitigen auf Stützen stehenden Anschlußstellen von 1 059 Meter und einer Breite zwischen den Geländern von 37,1 Meter. Für diesen Brückenbau, der am 5. Juli 1965 dem Verkehr übergeben werden konnte, lieferte Thyssenrohr rund 4 500 Tonnen Grobbleche und die ebenfalls zur Thyssen-Gruppe gehörende Westfälische Union AG rund 500 Tonnen patentverschlossener Brückenseile. Die Schweißzusatzstoffe, die bei der Errichtung dieser Brücke verwendet wurden, stammten ebenfalls ausschließlich von der WU. Der „Sprung“ ins westliche Ausland ist durch diesen Neubau wesentlich schneller zu bewältigen.

Als besonders kühnes Bauobjekt wurde bei ihrer Einweihung die „Severinsbrücke“ in Köln gefeiert. Sie ist als asymmetrischer seilverspannter Balken mit Schrägseilen und nur einem 77 Meter hohen A-förmigen Pylon errichtet. Mit Grobblech-Lieferungen war Thyssenrohr am Bau dieser modernen Brücke beteiligt.

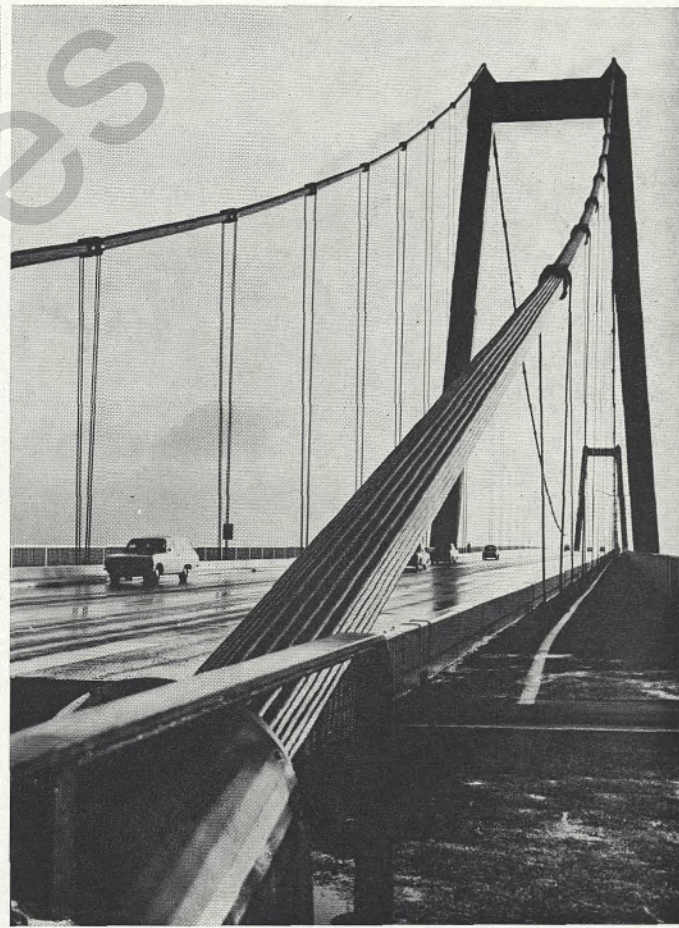
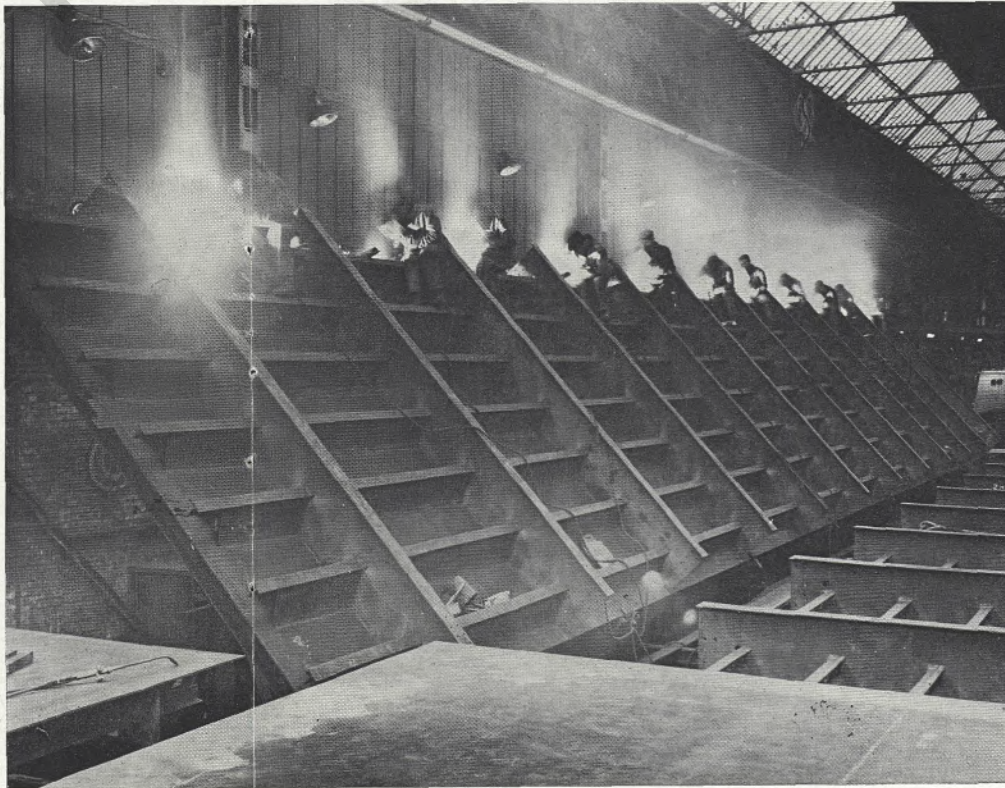
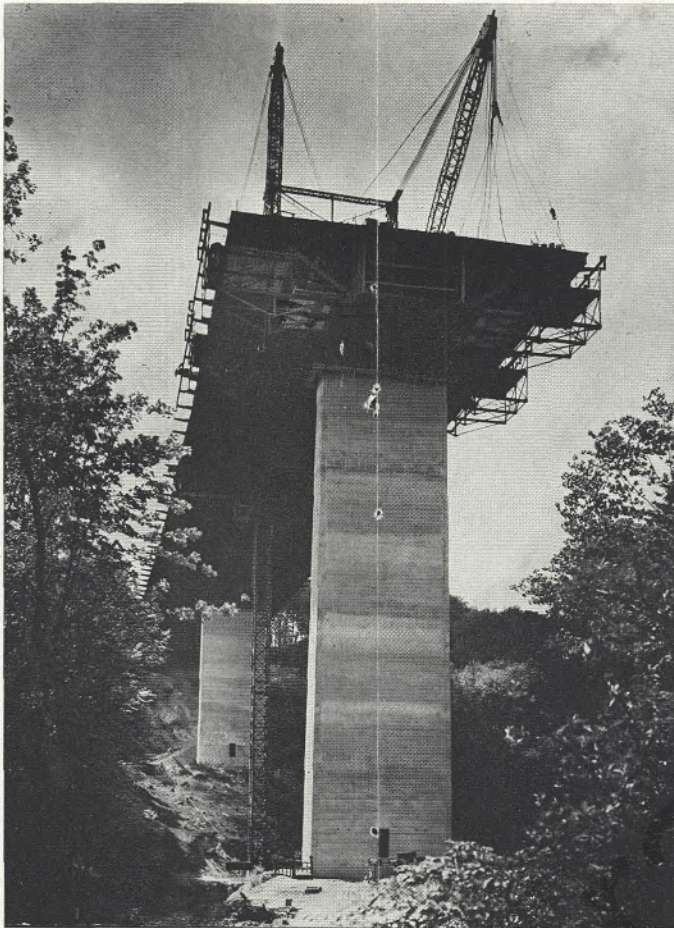
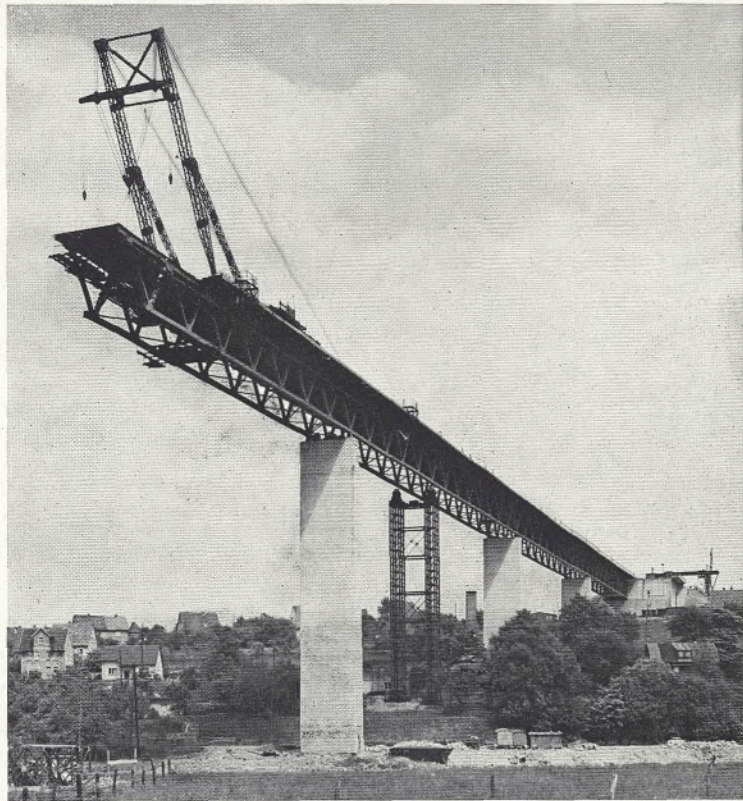
Der neue Thyssen-Baustahl HSB 50

Mit der im vergangenen Jahr fertiggestellten Kölner „Zoo-Brücke“ im Zuge der künftigen Bundesstraße 55 (Köln—Olpe) hat die Domstadt ihren siebenten Rhein-Übergang erhalten.

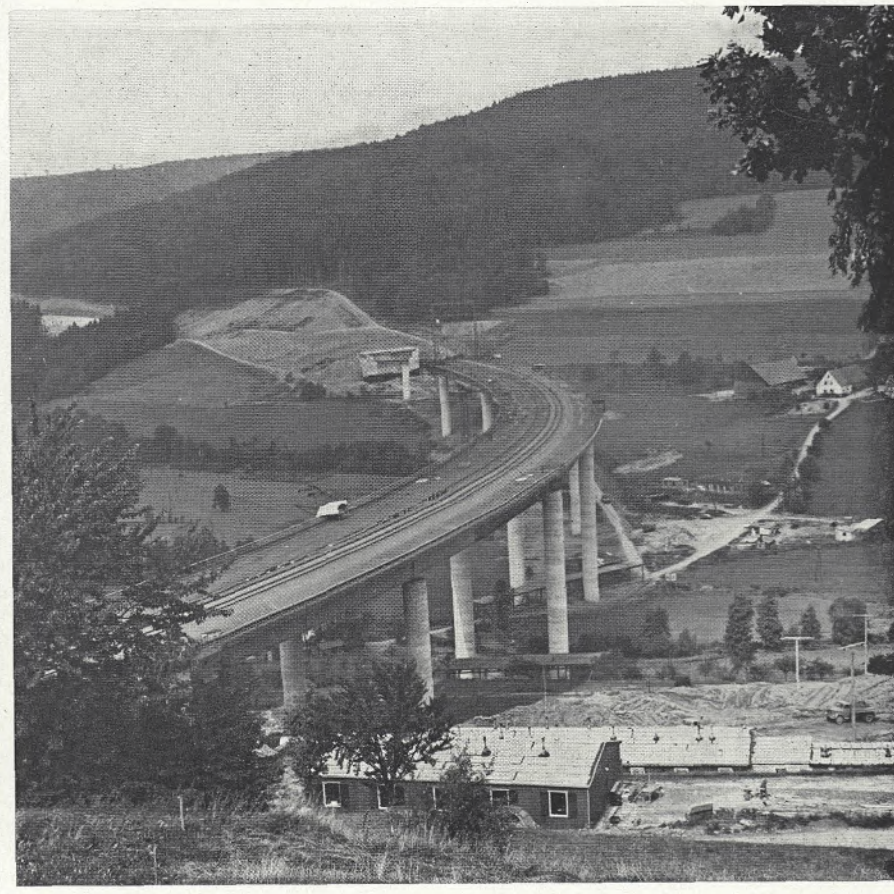
Einschließlich der Aufständerung an den beiderseitigen Ufern ist die Brücke über 1100 Meter lang. Sie hat bei einer Breite von 33 Meter sechs Fahrspuren erhalten und dient daher für den Kraftverkehr gleichzeitig als nördliche Umgehung von Köln. Als statisches System wurde ein durchlaufender zweizelliger Kasten-träger über vier Felder gewählt. Die Brücke erstreckt sich also sehr flach, ohne jegliche Aufbauten, über den Rhein. Ihre betont schlanke Form fügt sich gut ins Stadtbild ein. Thyssenrohr lieferte für diese Brücke 2 000 Tonnen Grobbleche.

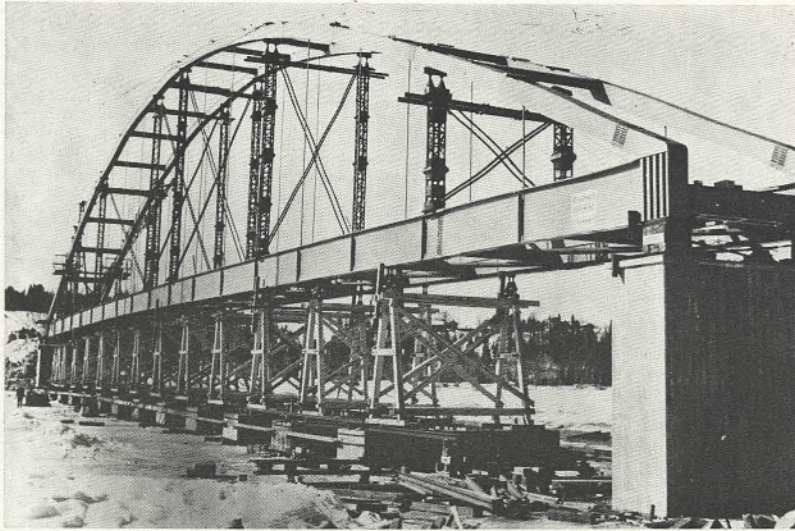
Wandern wir weiter nach Norden, so kommen wir nach Düsseldorf. Hier ist im Zuge

(Fortsetzung siehe Seite 16)



Viele Brücken in aller Welt sind aus Thyssenstahl gefertigt oder hängen an Seilen der Westfälischen Union. Erst zwei Jahre alt ist die Rheinbrücke bei Leverkusen (oben links) im Zuge der nördlichen Autobahn-Umgehung von Köln in Richtung Aachen. Die Unternehmen Thyssen Röhrenwerke, Westfälische Union und Klönne waren an ihrem Bau beteiligt — Zu den größten Brückenbauten Europas nach dem Zweiten Weltkrieg zählt die Ruhrtaubahnbrücke bei Mintard. Sie dient ausschließlich dem Kraftfahrzeug-Schnellverkehr. Im Werk Mülheim von Thyssenrohr (unten links) wurden die einzelnen 18 Meter langen „Schüsse“ montiert. Insgesamt 100 solcher Stahl-Hohlkästen wurden an der Baustelle zu der in 65 Meter Höhe das Ruhrtal überquerenden Brücke zusammengefügt (2. Bild oben) — Als echte Hängebrücke ist die Rheinbrücke bei Emmerich (oben rechts) ausgebildet. Die an den 75 Meter hohen Pylonen befestigten Tragseile bestehen aus jeweils 61 Einzelseilen mit 51,5 Millimeter Durchmesser. Insgesamt wurden bei diesem Brückenbau 1800 Tonnen Seile benötigt, die das Werk Lippstadt der WU lieferte — Mittlere Reihe: Federführung und Montage der im freien Vorbau als Fachwerkdeckbrücke ausgebildeten 700 Meter langen Autobahnbrücke über die Fulda in Bergshausen bei Kassel (links) lagen bei der Firma Klönne, von der auch der Entwurf zu der fertiggestellten, noch nicht dem Verkehr übergebenen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Gernersheim stammt. Imponierend ist auch die von Klönne entworfene Sinntalbrücke bei Brückenau (unten rechts) im Verlauf der Autobahn Fulda—Würzburg — Daneben: Schweißen im Taktverfahren nennt der Fachmann diese Arbeit in den Werkstätten von Klönne, Dortmund. Wegen der gleichmäßigeren Wärmebehandlung erfolgt das Schweißen an den einzelnen Teilen einer Fahrbahnplatte — hier für die Rheinbrücke Leverkusen — immer zur gleichen Zeit





der Bundesstraße 1 (Essen—Düsseldorf—Aachen) im Jahre 1951 südlich des Stadtkerns eine neue Rheinbrücke (Düsseldorfer-Neuß) entstanden, die als durchlaufender Hohlkastenträger ausgebildet ist. Mit den Auffahrbauwerken ist sie rund 880 Meter lang. Sie hat für Thyssenrohr eine besondere Bedeutung; denn hier wurde zum erstenmal der in diesem Tochterunternehmen entwickelte Baustahl HSB 50 eingesetzt.

Im Zuge der Bundesstraße 7 konnte am 19. Dezember 1957 die „Theodor-Heuss-Brücke“ im Düsseldorfer Norden dem Verkehr übergeben werden. Ihre Inbetriebnahme brachte eine starke Entlastung des innerstädtischen Verkehrs mit sich. Ohne das rechtsrheinische Auffahrbauwerk hat sie eine Länge von 1 270,90 Meter und ist 26,60 Meter breit. Thyssenrohr lieferte hierfür 1 905 Tonnen des Sonderstahls HSB 50 und 200 Tonnen normalen Baustahl. Außerdem stammen die modernen Peitschenlampen für die Beleuchtung aus dem Thyssenrohr-Werk Dinslaken.

Die drei parallel geführten Brückenseile mit einem Durchmesser von 73 Millimeter an jedem der vier 40 Meter hohen Pylonen tragen das Bauwerk. Sie wurden zum Teil vom Werk Lippstadt der Westfälischen Union geliefert.

Emmerich-Brücke mit 500 Meter Durchfahrt

Wenige Kilometer vor der deutsch-holländischen Grenze überspannt seit dem 3. September 1965 die Rheinbrücke Kleve—Emmerich den Strom. Sie wurde — bedingt durch die große Durchfahrtsöffnung von 500 Meter — als echte Kabelhängebrücke mit fadwerkförmigen Versteifungsträgern ausgebildet. Einschließlich der linksrheinischen Vorlandbrücke und der rechtsrheinischen Auffahrt ist sie etwa 1 228 Meter lang. Ihre Nutzbreite beträgt 21,80 Meter. Da sie vornehmlich für den unteren linken Niederrhein eine wichtige Verbindung zur Autobahn, der sogenannten „Hollandlinie“, herstellt, wird sie nicht nur die beiden nur acht Kilometer auseinanderliegenden Städte Kleve und Emmerich zu echten Nachbarstädten machen, sondern darüber hinaus im Zuge der Bundesstraße 220 vornehmlich dem Kraftverkehr dienen.

Die Trageile für diese Brücke bestehen aus jeweils 61 Einzelseilen mit 51,5 Millimeter Durchmesser. Insgesamt 1 800 Tonnen Seile, zum großen Teil von der Westfälischen Union geliefert, wurden für diese weitest gespannte deutsche Rheinbrücke benötigt. Für die Schifffahrt ist diese Brücke mit den 75 Meter hohen Pylonen und der 500 Meter breiten Durchfahrtsöffnung gewissermaßen das „Tor zur Bundesrepublik“.

Auch an dieser Brücke war Thyssenrohr mit Lieferungen von Grobblechen beteiligt. 4 500 Tonnen Thyssenstahl sorgen mit dafür, daß hier die rund 4 000 Kraftfahrer täglich bequem und sicher von einem Rheinufer zum andern gelangen können.

Die Bonner „Rheinharfe“

Die neueste Rheinbrücke ist die „Friedrich-Ebert-Brücke“ in Bonn-Nord, die am 28. Juni 1967 dem Verkehr übergeben wurde. Der Techniker nennt das statische System zwar seilverspannter Balken (einzelliger Kastenträger) in Mittelträgerbauweise, der Volksmund hatte aber schon lange vor der Eröffnung eine Bezeichnung gefunden, die die äußere Form treffend charakterisiert: „Rheinharfe“. Für diese Brücke lieferte

Thyssenrohr 1 500 Tonnen Grobbleche und Breitflachstahl.

Die äußeren landseitigen und damit auch längsten Seile haben einen Durchmesser von 123 Millimeter. Damit sind diese Seile, die bei der Westfälischen Union in Lippstadt hergestellt wurden, die dicksten maschinell hergestellten Seile der Welt. Der Seilkern besteht aus 37 Runddrähten, dann folgen 3 Lagen Keildrähte und 4 Lagen Z-Profildrähte. Der metallische Querschnitt beträgt 10 770 mm², die Zugfestigkeit 150 kg/mm², die rechnerische Bruchlast 1 610 Mp. und das rechnerische Metergewicht 91,5 kg. Bedingt durch die außerordentlich hohe Bruchlast bei diesem beachtlichen Durchmesser besteht nicht mehr die Möglichkeit, das Seil auf einer Prüfmaschine zu zerreißen.

Diese neue Brücke hat mit vier Fahrspuren, zwei Standspuren und je einem Geh- und Radweg eine Breite von rund 36 Meter. Sie soll von der überlasteten Kennedy-Brücke zwischen Bonn und Beuel rund 30 Prozent des Verkehrs abziehen.

WU-Seile auch in Rees und Düsseldorf

Drei weitere neue Straßenbrücken über den Rhein im Gebiet von Nordrhein-Westfalen befinden sich augenblicklich im Bau. Im nächsten Frühjahr wird die Brücke bei Rees im Zuge der Bundesstraße 57 (Goch—Rees—Bocholt) dem Verkehr übergeben. Sie hat eine ähnliche Bedeutung und Funktion für den unteren Niederrhein wie die neue Emmericher Brücke. Als Baustystem wurde ein seilverspannter Balkenträger gewählt.

Auch am Bau dieser Brücke ist Thyssenrohr mit Grobblech-Lieferungen beteiligt. Insgesamt 2 500 Tonnen Thyssenstahl wurden in den Balkenträger eingebaut. Die Westfälische Union lieferte die Seile. Die jeweils zehn Seilüberspannungen sind im Pylon im Abstand von rund 2,50 Meter und im Versteifungsträger im Abstand von 6,40 Meter fest verankert.

In Düsseldorf entsteht die „Kniebrücke“, vorerst so nach dem Knick benannt, den der Rhein an dieser Stelle bei Oberkassel macht. Sie soll im kommenden Jahr fertiggestellt sein. Als statisches System wurde ein seilverspannter Balken gewählt. Die eigentliche Brücke wird an jeweils vier Seilen aufgehängt, die von einem Doppelpylon getragen werden. Auch diese Seile wird die Westfälische Union liefern. Der Pylon soll sich etwa 112 Meter über dem Wasserspiegel und damit 95 Meter über der Fahrbahn erheben. Die Fahrbahnbreite wird 28,90 Meter betragen, die Gesamtlänge einschließlich der beiderseitigen Vorlandbrücken 1 020,75 Meter.

Demnächst: Rheinbrücke bei Beeckerwerth

Noch eine Rheinbrücke befindet sich seit Anfang dieses Jahres im Bau, die Verbindung zwischen Duisburg-Neuenkamp und Homberg-Essen im Zuge des Ruhrschnellwegs. Mit der Fertigstellung wird für Ende 1970 gerechnet. Dieser Brücke kommt deshalb besondere Bedeutung zu, weil sicherlich ein Teil unserer linksrheinisch wohnenden Belegschaftsmitglieder sie später bei der Anfahrt zum Werk benutzen können. Bis zum Fertigstellungstermin dieser neuen Schrägseilbrücke soll auch der autobahnähnliche Ausbau des Ruhrschnellwegs beendet sein. Bis dahin wird ebenfalls der in der Planung schon berühmt gewordene Spaghetti-Knoten an

DIESE BILDER ZEIGEN:

Links: Über den Särnasjön in Schweden führt diese Stabbogenbrücke mit 117 Meter Stützweite, die 1954/55 von Klönne gebaut wurde. Die Montage dieser Brücke erfolgte im Winter, so daß die Unterstützungsbauwerke, wie auf dem Bild ersichtlich, auf dem zugefrorenen Fluß standen — Rechtes Bild: Den Nil zwischen Sohag und Akhmin überquert diese ägyptische Straßenbrücke. Sie wurde 1950/51 von Klönne gebaut. Ihre Gesamtlänge beträgt 665 Meter mit zehn Öffnungen von je 60 Meter und einer eingebauten Drehbrücke von 60,08 Meter Stützweite.

Rechte Seite oben: Als „durchlaufender Wannenblechträger“ wird diese Konstruktion bezeichnet. Die Brücke im Zuge der Autobahn Leverkusen—Kamen überquert bei Oelde die Wupper. Thyssenrohr lieferte hierfür große Mengen Grobbleche — Unten: „Vogelfluglinie“ heißt die Kurzbezeichnung dieses Brückenbauwerks über den Fehmarn-Sund. Für diese kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke zwischen dem deutschen Festland und der Insel Fehmarn lieferte Thyssenrohr Grobbleche. Inzwischen hat der zehnmillionste Eisenbahn-Passagier die Brücke überquert.

der Autobahnauf- und -abfahrt Kaiserberg fertiggestellt sein.

Bleiben wir im Raum Duisburg. Von ganz erheblicher Bedeutung für unsere Belegschaft — wenngleich das auch jetzt noch sehr nach Zukunftsmusik klingt — wird auch die in der Planung befindliche Rheinbrücke bei Beeckerwerth im Zuge des noch zu bauenden Emscherschnellwegs sein. Da beim Bau dieser Brücke bzw. deren rechtsrheinischem Anschlußstück auch die Belange der ATH berührt werden, sind in die Planungsüberlegungen auch unsere Ruhr- und Hamborner Grundstücksabteilungen sowie die Neubau-Abteilung eingeschaltet worden. Dank der guten Zusammenarbeit mit dem Landesstraßenbauamt in Essen und dem Planungsamt der Stadt Duisburg konnte Anfang dieses Jahres auch die Trasse festgelegt werden. Ursprünglich war beabsichtigt, die Brücke bei Alsum über den Strom zu führen, doch das erwies sich als nicht durchführbar. Andere Überlegungen, den Emscherschnellweg nördlich unseres Hamborner Werkes vorbei durch Alsum und dann parallel am Rhein entlang bis Beeckerwerth zu trassieren, mußten ebenfalls fallengelassen werden.

Die nunmehr gewählte Lösung sieht folgendermaßen aus: Die OW III, wie der Emscherschnellweg offiziell heißt, wird, von Osten kommend, nördlich der alten Emscher und des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb über die dann fertiggestellte Nord-Süd-Straße hinweggeführt. Sie durchstößt die Siedlung an der Papiermühlensstraße und läuft nach Überquerung der Friedrich-Ebert-Straße etwa in Höhe der Alsumer Straße auf die Hoffische Straße zu, um dann nördlich des Stadtteils Beeckerwerth knapp unterhalb der Haus-Knipp-Brücke den Rhein zu erreichen. Hier soll dann die neue Brücke gebaut werden. Auf der linksrheinischen Seite wird die Straße auf einem nicht genutzten Bahndamm weitergeführt. Der Baubeginn für dieses umfangreiche Projekt liegt allerdings noch nicht fest. Wahrscheinlich wird zunächst der Ausbau von der Nord-Süd-Straße nach Osten hin erfolgen.

Zu einer interessanten Konstruktion wird es — wie schon jetzt ersichtlich — an der Hoffischen Straße kommen: Hier wird der Verkehr später in drei Ebenen fließen, unten die Hoffische Straße, darüber eine Werksverbindung der ATH

und in der dritten Ebene der Emscherschnellweg. Benutzer dieses als Hochstraße zu bauenden rechtsrheinischen Anschlußstückes der Brücke werden dann im Vorbeifahren eine Kurzbesichtigung unseres Werkes Beeckerwerth vornehmen können.

In diesem Zusammenhang mögen noch einige weitere Planungen, die im nächsten Jahrzehnt in die Tat umgesetzt werden sollen, interessieren. So ist vorgesehen, eine Brücke südlich Bonns über den Rhein zu schlagen, mit deren Baubeginn man für das kommende Jahr rechnet. Eine weitere Brücke soll im Zuge der Bundesstraße 288 südlich der jetzigen Uerdinger Brücke gebaut werden und schließlich noch eine im Raum Dinslaken-Voerde im Zuge des noch auszubauenden Lippe-Schnellweges als weitere Ost-West-Verbindung.

Auch an Oberrhein und Main

Kehren wir von diesem Ausblick in die Zukunft wieder in die Realität der Gegenwart bzw. der jüngsten Vergangenheit zurück. Eine Rheinbrücke neueren Datums ist die 1965 fertiggestellte bei Maxau, ebenfalls als seilverspannter Balken mit einem Mittelträger konstruiert. Hierfür lieferten Thyssenrohr 400 Tonnen Bleche und die Westfälische Union die Seile. Am Ausbau der Autobahn „Nördliche Umgehung Köln“ war sowohl Thyssenrohr mit einer Lieferung von 3 600 Tonnen Grobblech und 700 Tonnen Breitflachstahl als auch Klönne-Dortmund mit entsprechenden Lieferungen und der Montage beteiligt.

Eine Brücke ganz besonderer Art ist die Kaiserlei-Brücke über den Main zwischen Offenbach und Frankfurt. Sie wurde als Bogenbrücke gebaut, wobei die beiden Doppelbögen beiderseits der rund 36 Meter breiten Fahrbahn in Rohrform ausgebildet sind und die 220 Meter weit gespannte Brücke tragen. Thyssenrohr lieferte für diese Brücke rund 3 000 Tonnen Grobbleche.

Autobahnen erfordern viele Brücken

Große Brückenbauwerke sind im Zuge des Neubaus von Autobahnen fertiggestellt worden, so vor zwei Jahren die Donaubrücke bei Sinzing, für die Thyssenrohr der einzige Blechlieférant war. Am Bau der Wupper-Talbrücke bei Oehde, einem architektonisch besonders hervorstechenden Bauwerk, war Thyssenrohr mit erheblichen Lieferungen und die Firma Klönne-Dortmund mit Montagearbeiten beteiligt. Das kühne Bauwerk, ein durchlaufender Wannenblechträger auf acht Stützen mit einer Gesamtlänge von 418,3 Meter, überspringt in einer größten Höhe von 32 Meter die Talsohle.

Auch an der Bereitstellung des Materials für die Autobahnbrücke über die Fulda bei Bergshausen hatten diese beiden Unternehmen Anteil. 75 Prozent der Stahllieferungen von Thyssenrohr erfolgten über die Firma Klönne. Dieses Unternehmen hatte auch die Federführung und die Gesamtmontage der Brücke, die die Kraftfahrer 50 Meter über der Fulda sicher von einem Ufer zum andern geleitet. Erstmals für den Stahlbau ist hier ein Fachwerkssystem mit einer Stahlfahrbahn, die einen sechs Zentimeter dicken Asphaltbelag erhielt, kombiniert worden. Die Brücke wurde in freiem Vorbau über das Tal gespannt.

Nennen wir noch einige weitere Autobahnbrücken, die mit Beteiligung von Thyssen-Unternehmen gebaut wurden, so zum Beispiel die Brücke über die Norderelbe bei Hamburg. Es ist die erste seilbespannte Mittelträgerbrücke, die zwischen den beiden 53 Meter Pylonen eine Durchfahröffnung für die Schifffahrt von 172 Meter mißt. Vier Drahtseilbündel mit einem Seildurchmesser von je 72 Millimeter tragen diese Zügelgurtbrücke. Die Seile wiegen insgesamt 170



Tonnen und stammen aus dem Werk Lippstadt der Westfälischen Union. Diese Brücke wurde im Zuge der Autobahn „Südliche Umgehung Hamburg“ gebaut.

Von besonders wirkungsvoller Architektur ist die Haseltalbrücke, die unweit des altbekannten „Wirtshauses im Spessart“ auf der Autobahnstrecke Frankfurt—Würzburg gebaut wurde. Für die in einer leichten Krümmung das Tal in 74 Meter Höhe überquerende 665 Meter lange Brücke lieferte Thyssenrohr 4 100 Tonnen des Sonderstahls HSB 50.

Ebenfalls in einem Bogen überquert eine neue Brücke im Zuge der Bundesstraße 288 das Ruhrtal bei Mintard. Über 18 Pfeiler schwingt sie sich in 1830 Meter Länge zur anderen Seite. Die Fahrbahnhöhe über der Ruhr beträgt 65 Meter. Thyssenrohr lieferte die Hälfte des beim Bau dieser imposanten Brücke benötigten Stahls.

An zwei weiteren Großbrücken, deren Stahlbauarbeiten inzwischen abgeschlossen werden konnten, war die Firma August Klönne beteiligt. Es handelt sich einmal um die zweigleisige Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Germersheim mit einer Länge von 268 Meter und mit Stützweiten von 66 + 136 + 66 Meter. Der Entwurf für diese Fachwerkbrücke von 2 115 Tonnen Konstruktionsgewicht stammt von der Firma Klönne, die auch an der Lieferung und der Montage beteiligt war.

Das zweite Bauwerk ist die Sinntalbrücke bei Brückenau im Zuge der Autobahn Fulda—Würzburg mit einer Länge von 770 Meter und einem Konstruktionsgewicht von 6 500 Tonnen. Auch dieser Entwurf ist von der Firma Klönne, die an den Lieferungen sowie der Montage ebenfalls maßgeblichen Anteil hatte. Zur Zeit baut das Dortmunder Thyssen-Unternehmen mit an der Moselbrücke Ehrang bei Trier, einer Straßenbrücke im Zuge der Bundesstraße 52 mit einer Fahrbahnbreite von 19,3 Meter. Der Teil der Brücke, der von der Firma Klönne gebaut wird, ist 384 Meter lang.

Es lassen sich noch eine Unzahl großer und bedeutender Brückenbauwerke nennen, an denen Thyssen-Unternehmen beteiligt sind, so zum

Beispiel die Stephaniebrücke in Bremen über die Weser, die Rothofbrücke, die Emschertalbrücke bei Recklinghausen oder die imposante Brücke Jülicher Straße in Düsseldorf, ohne daß damit diese Aufzählung vollständig wäre.

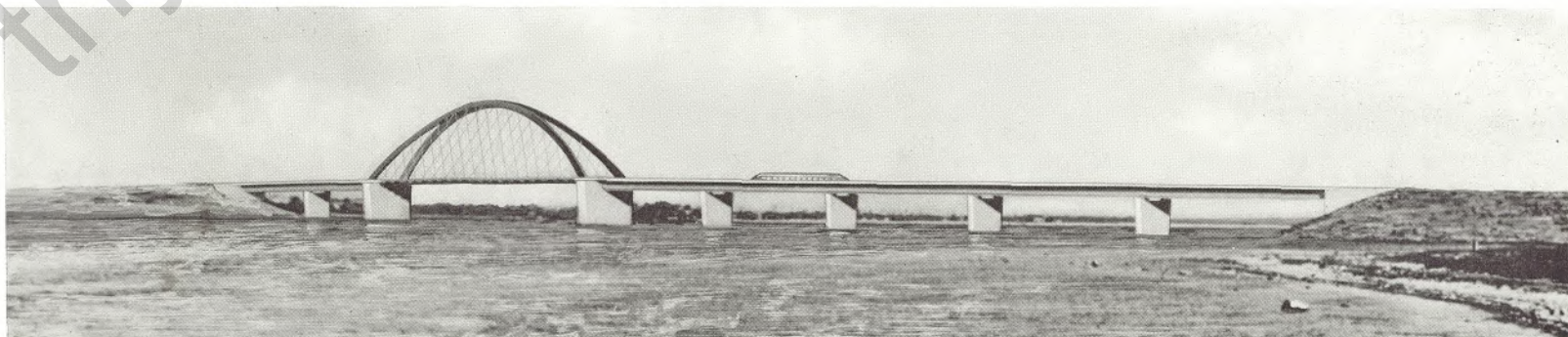
Zwischen Narvik und Panama

Nicht viel anders ist es auch mit Brückenbauwerken im Ausland. So lieferte die Westfälische Union Brückenseile nach Chile, Panama, Norwegen und Schweden. Allein oder in Arbeitsgemeinschaft mit anderen Firmen war die WU zum Beispiel in Norwegen an folgende vier große Brücken beteiligt: Presteid-Strømmen-Brücke, Tromsø-Brücke, Rombaken-Brücke, Spjotsodd-Brücke. Die Firma August Klönne baute ebenfalls zahlreiche Brücken im Ausland, so in Ägypten und in Schweden, sowie Eisenbahnbrücken für die Erzbahn der Bong Range in Liberia. Besonders erwähnenswert erscheint die Tatsache, daß in den Jahren 1953/54 von der Firma Klönne allein vierzig Straßenbrücken in Pakistan gebaut und ein Jahr später zwanzig Eisenbahnbrücken für Venezuela konstruiert wurden.

Beenden wir unsere Betrachtung mit einem Brückenbauwerk von internationaler Bedeutung, der rund 960 Meter langen Hochbrücke über den Fehmarn-Sund, besser bekannt als Brücke im Zuge der „Vogelfluglinie“.

Ihr Bild ist vor allem wegen ihrer eigenwilligen architektonischen Gestaltung — Brückenbogen mit zwei zueinander geneigten Bögen — in der ganzen Welt bekannt geworden. Sie ist als kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke ausgebildet. Ihre Fahrbahn befindet sich 23 Meter über dem Wasser der Ostsee, so daß auch die größten Überseeschiffe unter dieser Brücke durchfahren können. Für diese Brücke lieferte Thyssenrohr einen erheblichen Teil der Grobbleche. Sie wurde im Mai 1963 mit Inbetriebnahme des Sommerfahrplans dem Verkehr übergeben. Inzwischen hat im Juni 1967 der zehnmillionste Fahrgast der Bundesbahn bzw. der dänischen Staatsbahn auf dieser Brücke den Fehmarn-Sund überquert.

R. D.





Ruhrorter und Meidericher Arbeitsjubilare verlebten frohe Stunden bei einer Rheinfahrt

Mit der „Westmark“ bis Rees

Man könnte fast meinen, die Personalabteilung für Lohnempfänger des Werkes Ruhrort habe mit Petrus ein Geheimabkommen abgeschlossen, damit am 7. Juni gutes Wetter herrsche. An diesem Tag fand nämlich die für die Ruhrorter und Meidericher Arbeitsjubilare schon traditionell gewordene Rheinfahrt mit der „Westmark“ statt. Und sie wurde wie in den Jahren vorher ein voller Erfolg. Ein kleiner Regenschauer zwischendurch konnte die gute Stimmung nicht stören, zumal er von den meisten kaum wahrgenommen wurde.

Acht Stunden Fahrt = acht Stunden gute Laune — diese Gleichung gilt für die Ruhrorter Jubilarenfahrt eigentlich schon seit Jahren; sie bewies auch diesmal wieder ihre Richtigkeit. Als die „Westmark“ um 14.30 Uhr vom Steiger Mühlenweide in Ruhrort ablegte, herrschte auf allen Decks des Schiffes bereits prächtige Laune. Hüttendirektor Peter Schmidt begrüßte die Jubilare, die mit ihren Ehefrauen an dieser Fahrt teilnahmen. Sein Gruß galt auch einer Reihe von Gästen, so den Direktoren Dr. Lückerrath, Dr. Willems und Otto sowie Werksleiter Dr. Lehmkuhler vom Hochofenwerk Hüttenbetrieb. Darüber hinaus begrüßte der Arbeitsdirektor zahlreiche Obergeringeneure und Betriebsleiter aus dem Unternehmen, die Betriebsräte der Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb, Vertreter des DGB, der IG Metall und der Jubilarenvereinigung sowie nicht zuletzt den MGV Sangeslust und die Kapelle der Thyssen Röhrenwerke. Direktor Schmidt würdigte in seiner kurzen Ansprache die Treue der Jubilare zum Unterneh-

men, für die er im Namen des Vorstandes herzlichen Dank aussprach. Diesen Dank dehnte er aber auch auf die Ehefrauen der Jubilare aus, die in diesen langen Jahren — wie er unterstrich — ihre Männer zu dieser vorbildlichen Pflichttreue angehalten hätten. Nicht zuletzt auch zu Ehren der Frauen würde deshalb diese Fahrt alljährlich durchgeführt.



Herzliche Dankesworte fand auch der Ruhrorter Betriebsratsvorsitzende Hans Mechmann. Er wünschte allen frohe und unbeschwerte Stunden und dankte dem Unternehmen dafür, daß es für eine derartige Fahrt die Mittel bereitgestellt habe. Er bat die Werksleitung, dafür zu sorgen, daß solche Fahrten, die sich steigender Beliebtheit erfreuen, auch in Zukunft veranstaltet werden könnten.

Die Grüße des Jubilarenvereins für die Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb überbrachte dessen zweiter Vorsitzende Hans Wintjes. Im vergangenen Jahr hatte er selbst als Goldjubilare an einer solchen Fahrt teilgenommen. Hans Wintjes gab seiner Freude darüber Ausdruck, einmal losgelöst von der Hetze des Alltags im Kreis der Jubilare und ihrer Frauen einen Nachmittag verbringen zu können. Auch er sprach die Hoffnung aus, daß solche Fahrten beibehalten würden.

Inzwischen hatten zahlreiche Kellner bereits für Kaffee und Kuchen gesorgt, so daß sich Jubilare

UNSERE BILDER ZEIGEN:

Linke Seite oben: Zusammen mit Hüttendirektor Peter Schmidt (Bildmitte, 6. von rechts) und Betriebsratsvorsitzendem Hans Mechmann (4. von rechts) stellen sich die Goldjubilare auf dem Vorderdeck dem Fotografen. Von links: Johann Quindt, Anton Durzewski, Wilhelm Bültges, Paul Schulligen, Karl Leiß, Bernhard Dickmann, Wilhelm Diederichs, Wilhelm Stallberg, Johann Jackmuth, Alfred Heiselmeier — Mitte: Hüttendirektor Schmidt und Direktor Dr. Lückerrath im lebhaften Gespräch — Bilder unten: Gute Laune herrschte an allen Tischen

Rechte Seite oben: Der MGV Sangeslust unter Leitung von Musikdirektor Becker bei einem seiner zahlreichen Lieder





und Gäste von der ersten Anstrengung erholen konnten. Die nächsten Stunden — während die „Westmark“ weiter rheinabwärts fuhr — konnte jeder so verbringen, wie er es gerne wollte. Man fand plaudernde Gruppen im Sonnenschein auf dem vorderen Oberdeck, wieder andere hatten sich zu einer zünftigen Skatrunde niedergelassen. An manchen Tischen saßen Arbeitskollegen beieinander und ließen im Gespräch die vergangenen Jahre Revue passieren.



Unermüdet waren in dieser Zeit der MGV Sangeslust unter Leitung von Musikdirektor Karl Becker und die Mülheimer Musiker, die auf zwei Decks konzertierten. Die Darbietungen wurden von der fröhlichen Schiffsbesatzung mit lebhaftem Beifall bedacht.

Ein reichhaltiges Abendessen bildete schließlich gewissermaßen den „Startschuß für den Endspurt“. Inzwischen hatte das Schiff auf der Höhe der neuen Rheinbrücke bei Rees gedreht und lief mit voller Motorkraft wieder rheinaufwärts gen Ruhrort. Als nach dem Abendessen die Musik mit flotten Weisen aufwartete, fanden sich auf dem achteren Oberdeck die Tanz-

lustigen ein und bewiesen, daß man auch als Jubilar noch jung genug sein kann, um ausdauernd über das Parkett zu gleiten.



Eingeladen waren zu dieser Fahrt alle Jubilare der Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb, die zwischen dem 1. Mai 1966 und dem 30. April 1967 ihr Jubiläum feiern konnten. Es waren 15 Goldjubilare, 78 mit vierzigjähriger Berufstätigkeit und 66 Silberjubilare. Von den Goldjubilaren waren inzwischen schon einige pensioniert. Ihre Art, gemeinsam mit den anderen diese Fahrt zu genießen, zeigte jedoch, daß sie sich als noch durchaus dazugehörig betrachten. Zwar waren gerade die Älteren nicht unbedingt auf der Tanzfläche zu finden, dafür aber zeigten sie, daß sie auch in der Bierbar oder im Weinsalon „ihren Mann stehen“ konnten.

Das Ende der Fahrt war eigentlich wie in all den Jahren vorher. Angesichts der fröhlichen Stimmung hatte schließlich kaum jemand bemerkt, daß das Schiff an der Mühlenweide wieder beidrehte und zum allgemeinen Bedauern gegen 22 Uhr die Landebrücke anfuhr.

In Vierzig-Stunden-Woche arbeitet ein Drittel aller Arbeitnehmer

Seit im Jahre 1956 in der Bundesrepublik Abmachungen über die Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit Eingang in die Tarifverträge fanden, und zwar erstmals in der Stahlindustrie, haben sie sich — wie das Statistische Bundesamt in einer Untersuchung feststellt — neben den Lohn- bzw. Gehaltserhöhungen zum bedeutendsten Verhandlungsgegenstand entwickelt. Als Folge dieser Abmachungen verkürzte sich die durchschnittliche tarifliche Wochen-Arbeitszeit

im Laufe von etwa zehn Jahren von 48 Stunden um rd. 14 Prozent auf 41,4 Stunden für die Arbeiter und um rd. 12 Prozent auf 42,2 Stunden für die Angestellten.

Das einstige Fernziel der Arbeitnehmer, die Vierzig-Stunden-Woche, ist heute für nahezu ein Drittel der in der gewerblichen Wirtschaft der Bundesrepublik Beschäftigten erreicht. Jeweils ein weiteres Viertel der Arbeitnehmer hat eine tarifliche Wochen-Arbeitszeit von 41 bis unter 42 Stunden bzw. von 42 bis unter 43 Stunden. Insgesamt gilt für 82 Prozent der Beschäftigten eine tarifliche Arbeitszeit von weniger als 43 Stunden, für weitere 12 Prozent der Beschäftigten eine solche von 44 bis unter 45 Stunden.

Bemühen um Verkehrssicherheit wurde groß geschrieben

Ein umfangreiches Programm konnte die Abteilung Arbeitsschutz Ruhrort an den diesjährigen Verkehrssicherheitstagen durchführen. Es erstreckte sich über den gesamten Mai. Zum großen Teil wurde auf die in den letzten Jahren bereits bewährten Maßnahmen zurückgegriffen.

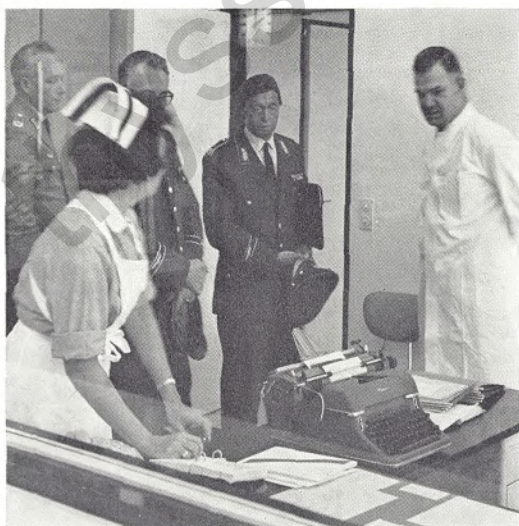
Als einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Straßen betrachtete der Arbeitsschutz eine Film- und Vortragsveranstaltung vor insgesamt 180 Lehrlingen. Unter Mitwirkung der Polizei wurden unsere jungen Mitarbeiter mit Besonderheiten im Straßenverkehr vertraut gemacht. Ebenfalls in Zusammenarbeit mit der Polizei stand eine Film- und Vortragsveranstaltung vor 140 Sicherheitsbeauftragten und Führungskräften.

Wie in den Jahren vorher erfolgten auch in diesem Jahr die Kontrollen von Zweirädern an den Torhäusern 1, 8, 11 und 12. Auch hierbei war die Polizei behilflich. Vielleicht ist die große Zahl der Rügen der Tatsache zuzuschreiben, daß die Polizisten aus ihrer reichhaltigen Erfahrung besonders schnell und sicher Fehlerquellen aufspüren. Es wurden 591 Fahrräder kontrolliert und 271 (45,8 Prozent) beanstandet. Bei den Mopeds war das Ergebnis zwar etwas besser, aber auch nicht befriedigend. Immerhin mußten ein Drittel der Mopedbesitzer eine Mängelrüge einstecken; von 277 dieser Fahrzeuge wurden 93 beanstandet.

400 Belegschaftsmitglieder nahmen die Gelegenheit wahr, sich einem Sehtest zu unterziehen. Dieser Test wurde an acht Stellen des Werks durchgeführt. Zu den Maßnahmen, die die ganze Belegschaft betrafen, gehören noch folgende:

- 4000 Exemplare der Sondernummer „Unfallwehr“ wurden an die Belegschaft verteilt.
- 200 Broschüren „Sicher gehen und sicher fahren“ erhielten Sicherheitsbeauftragte und Führungskräfte.
- 150 Plakate, die das Thema Sicherheit im Straßenverkehr zum Inhalt hatten, wurden an zentralen Stellen des Werkes ausgehängt.
- Zahlreiche Spruchbänder wiesen an sechs Torhäusern auf die Verkehrssicherheitstage hin.
- Neun Schaukästen wurden einheitlich für diese Verkehrssicherheitstage ausgerüstet.

Einen besonderen Erfolg erhofft man sich von der Aktion „Auto-Sicherheitsgurte“. Die Belegschaftsmitglieder konnten über die Abteilung Arbeitsschutz Sicherheitsgurte für die jeweilig von ihnen benutzte Autotype besonders preiswert bestellen. Die Werkzeitung wird dieses Thema noch einmal gesondert behandeln.



Hohe Offiziere zu Gast bei der ATH

Anläßlich einer Zusammenkunft der Führungsspitze der Bundeswehr zu einer Kommandeurstagung in Essen besuchten 25 hohe Offiziere am 28. Juni auch unsere Hütte. Sie wollten sich unter anderem über die Einrichtungen des neuen Gesundheitszentrums unterrichten und auch allgemein ein großes Hüttenwerk kennenlernen. Hüttendirektor Dr. Brandi begrüßte die Offiziere und gab ihnen einen Überblick über die Geschichte und Bedeutung des Werkes. Danach besichtigte eine Gruppe der Gäste auf einem fast zweistündigen Rundgang unter Führung von Werksdirektor Dr. Heischkeil das Hamborner Hochofenwerk sowie das Oxygenstahlwerk, die Universal-Brammenstraße und die Warmbreitbandstraße in Beeckerwerth. Der anderen Gruppe erläuterte Werksarzt Dr. Ploenes die Einrichtungen unseres Gesundheitszentrums.





In den Werksküchen bedient man sich jetzt selbst

Verteilte Tischzeiten erleichtern die Abfertigung

Als vor fast zwei Jahren im Werk Beeckerwerth die dortige Essensausgabe eröffnet wurde, war es für die Teilnehmer am Mittagessen selbstverständlich, daß sie sich selbst bedienen und ihr Essen an der Ausgabe abholen mußten. Diese Selbstbedienung hat seither gut geklappt. Auch in den beiden Werksküchen I (Thyssenbrücke) und II (Hauptverwaltung) ist man jetzt seit dem 3. Juli zur Selbstbedienung übergegangen.

hält. Dafür ist in jeder Küche die Ausgabe von sieben- bis achtausend Geschirrtellen notwendig. Verständlicherweise gab es zunächst nach Einführung der Selbstbedienung in den ersten 15 bis 20 Minuten unmittelbar nach Mittag einen stärkeren Andrang in der Werksküche, weil die Masse der Mitarbeiter aus alter Gewohnheit

pünktlich um zwölf Uhr zum Essen geht. Aber inzwischen hat sich das eingespielt, da ein Teil den Mittagstisch eben etwas verschoben hat. Denn selbst bei einem gut eingespielten Bedienungspersonal ist es nirgendwo möglich, einigen hundert Personen gleichzeitig das Essen auszugeben.

Für die Teilnehmer, die es bisher gewohnt waren, daß ihnen ihr Mittagessen am Tisch serviert wurde, bedeutet das selbstverständlich eine Umstellung. Denn sie müssen sich jetzt an den Ausgaben für Menü 1 bzw. Menü 2 anstellen.

Die Umstellung soll nicht zuletzt eine Beschleunigung und Vereinfachung der Essensausgabe erreichen, was ja auch im Interesse aller Teilnehmer liegt. Das erfordert schon die große Zahl der Mittagsgäste.

Man darf nämlich nicht vergessen, daß die Werksküche Thyssenbrücke täglich bis zu elfhundert Portionen und in der Hauptverwaltung bis zu dreizehnhundert Portionen vorbereitet



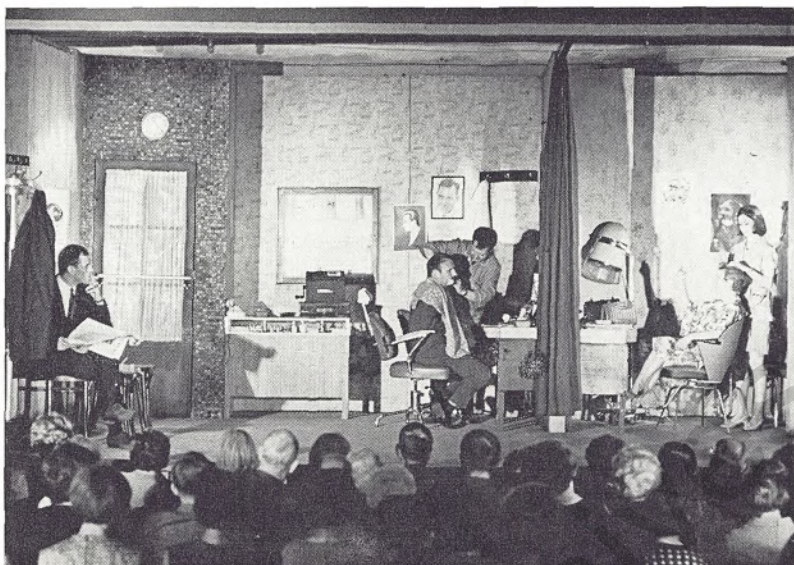
ZU DEN BILDERN:

Menü 1 scheint in der Werksküche — hier in der Hauptverwaltung — die meisten Freunde zu finden. Bei besser verteilten Tischzeiten könnte das Anstehen kürzer werden; denn die Ausgabe durch das Personal der Küche erfolgt sehr zügig



Sowjetische Schiffs-Experten in Schwelgern

Eine Delegation sowjetischer Schiffs-Experten, die sich unter Führung des Leiters der sowjetischen Binnenschifffahrt, Bargroff (im Bild Mitte), über deutsche Schiffsfragen vor allem in Hamburg informiert hatte, besuchte am 22. Juni auch unsere Hütte und den Werkschiffen Schwelgern. Direktor Neumann, der Leiter unserer Verkehrswirtschaft, begrüßte sie (vorne rechts) und erläuterte den Gästen, die zuvor den Werksfilm „Nur der Nebel ist grau“ mit großem Beifall gesehen hatten, am Hüttenmodell Lage und Struktur unserer Hütte und des Hafens. Die anschließende Besichtigung in Schwelgern, an der auch Direktor Bergermann vom Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen teilnahm, fand bei den sowjetischen Schiffs-Experten großes Interesse, nicht zuletzt eine Fahrt mit dem Schubboot Thyssen I



Neun interessante Theaterabende 1967/68 im Kulturring Hamborn

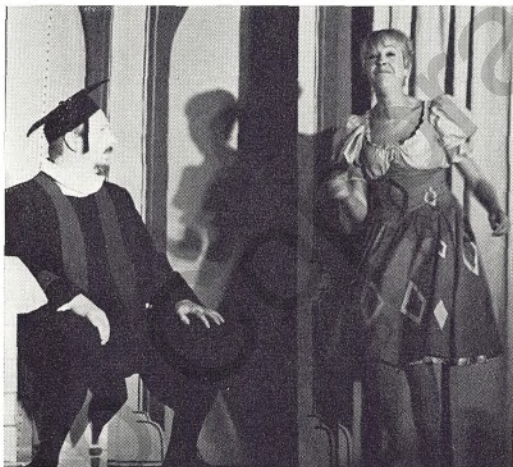
Der Hamborner Kulturring wird in der Spielzeit 1967/68, die er Mitte September beginnt, seinen Freunden neun Theaterabende beschreiben. Auch in diesem Jahr wird er die erfolgreiche Zusammenarbeit mit der Burghof-Bühne, Dinslaken, und dem Theater am Niederrhein, Kleve, fortsetzen.

Der Vorsitzende Rechtsanwalt Dr. Spiecker und Geschäftsführer Dr. Fussek, betonten in der Jahreshauptversammlung Anfang Juni unter anderem, wie sehr die Existenz der Vereinigung von der Unterstützung durch die August Thyssen-Hütte abhängt. Ihrem Vorstand galt daher der besondere Dank der Versammlung. Er zeige seit Jahren großes Verständnis für die kulturellen Bemühungen im Duisburger Norden, die in einer Zeit immer stärker wirkender Massenmedien und trotz mancherlei Schwierigkeiten dennoch von der Öffentlichkeit gern zur Kenntnis genommen werden.

Die Hauptversammlung beschloß folgendes Aufführungsprogramm für die Spielzeit 1967/68, das der Unterstützung durch die Mitarbeiter der ATH und ihrer Familienangehörigen empfohlen wird:

- 14. Sept.: „Ingeborg“, Komödie von Curt Goetz (Burghof-Bühne, Dinslaken);
- 20. Oktober: „Fast ein Poet“, Schauspiel von O'Neill (Burghof-Bühne, Dinslaken);
- 17. November: „Urfaust“ von J. W. v. Goethe (Theater am Niederrhein, Kleve);
- 15. Dezember: „Junge Liebe auf Besuch“, Lustspiel von Karl Wittlinger (Theater am Niederrhein, Kleve);

26. Januar: „Schleuse“, Schauspiel von Wolfgang Altemdorf (Theater am Niederrhein, Kleve);
 16. Februar: „Der Bürgermeister“, Komödie von Gert Hofmann (Burghof-Bühne, Dinslaken);
 19. März: „Irma la Douce“, Musical von A. Breffort — oder „Der Mann mit dem Zylinder“, musikalisches Lustspiel von Scheu/Nebhut, (Burghof-Bühne, Dinslaken);
 19. April: „Ein Mann namens Judas“, Schauspiel von Puget-Bost (Theater am Niederrhein, Kleve);
 17. Mai: „Die wundersame Schustersfrau“, Volkskomödie von G. de Lorca (Burghof-Bühne, Dinslaken).
 (Änderungen der Aufführungsdaten werden rechtzeitig bekanntgegeben.)



Zum Abschluß der Spielzeit 1966/67 gab es ein entzückendes Lustspiel und einen scharfen Krimi. Bei Goldonis „Diener zweier Herren“ war die Burghof-Bühne, Dinslaken, in besonders guter Laune; was Wunder also, daß sich Spielleiter und Fröhlichkeit der Akteure sofort auf die Zuschauer übertrugen. Ein Spaß um Verwirrungen, kleine Intrigen und menschliche Schwächen — die ja zu allen Zeiten unverändert bleiben — wird beim Publikum immer Anklang und Verständnis finden. Die Glanzrolle des listenreichen Truffaldino, der es zuwege bringt, gleichzeitig zwei Herren zu dienen,

ZU DEN BILDERN.

Oben: Im Kriminalreißer „Scherenschnitt“ durfte auch das Publikum bei der Entlarvung des Täters mitspielen. Es war, wie das linke Bild zeigt, mit Spaß und Eifer dabei — Mitte: Szene aus Goldonis „Diener zweier Herren“

deren einer eine Frau ist, spielte Detlef Engelbarts mit einer sich selbst, allein schon physisch übertreffenden Manier. Die talentierte Ute Gerlach als Kammerzofe bemühte sich mit Geschick um die gleiche Wirkung. Sehr angenehm fiel die „Neuerscheinung“ Monika Imhof in ihrer Hosenrolle auf. Auch alle übrigen Rollen waren so gut besetzt, daß sie zu Menschen von heute wurden, zu stets gültigen Gestalten, wie eben auch in gleicher Weise die Figuren Molières, Calderons und Shakespeares. Strehlers berühmte Goldoni-Inszenierung war es nicht, doch traf Helmut Tromms Regie, der selbst auch als Pandolfo in Aktion trat, im Verein mit Werner Arands durch die Raumeinge bedingten Bühnenbild-Schwierigkeiten das richtige Maß. Ein voller Erfolg war so dem Stück und den Darstellern sicher.

Krimis in Kinos oder im Fernsehen sind oft nicht unbedenklich; auch entraten sie der Möglichkeit gleichzeitiger Mitwirkung der Zuschauer. Paul Pörtners „Scherenschnitt“, von der Burghof-Bühne, Dinslaken, aufgeführt, veranlaßte das Publikum zum Mitspielen in einem Kriminalreißer. Natürlich geht es um Mord — diesmal mit einer Schere. Doch die Frage nach dem Täter soll vom Zuschauerraum aus beantwortet werden. Jeder kann Amateurdetektiv sein und bei seinem Bemühen wohl auch für Heiterkeit sorgen. Ein wenig aufgepaßt auf Uhrzeiten, Gespräche usw., ohne daß der Geist sich übermäßig anstrengen muß, und der Täter wird aus einer Reihe von Verdächtigen — worunter selbst ein Kriminalbeamter fällt — ermittelt, und alles klärt sich auf.

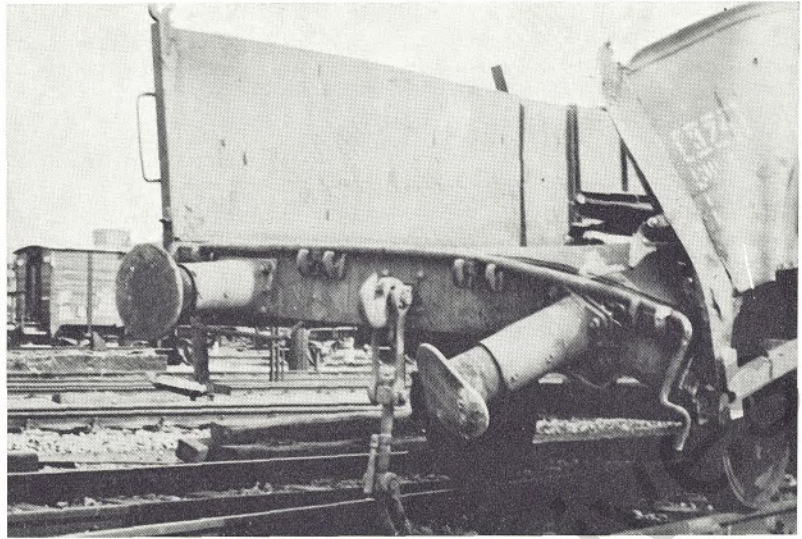
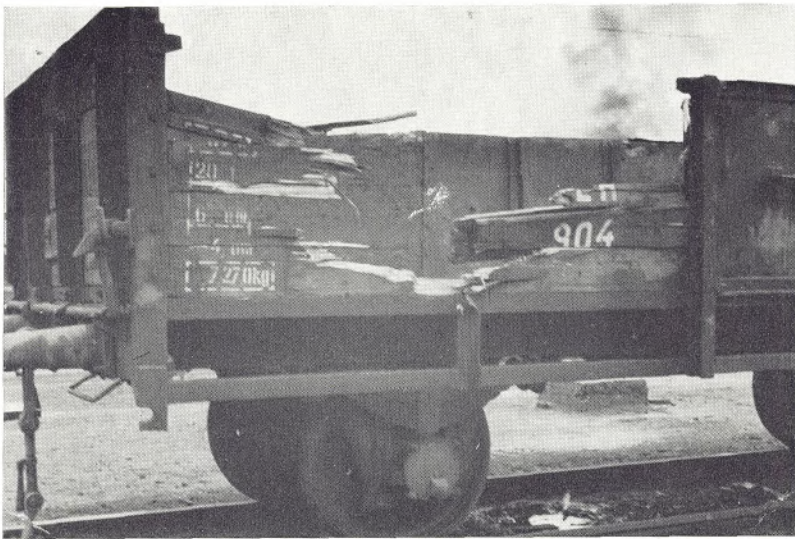
Solche Stücke sind trotz makabren Hintergrundes für Schauspieler und Zuschauer gleichermaßen vergnüglich, und man möchte sich mehr von dieser Art wünschen. Wahrscheinlich würden dann Interesse und Gunst mancher Zeitgenossen für Mimen und Autoren noch zunehmen, zumal wenn Spannung, gute schauspielerische Leistung und entsprechende Inszenierung wie im vorliegenden Falle gewährleistet sind. Dr. Fu.

Walzer-Konzert der Hamborner Sänger fand großen Beifall



Der Hamborner Männergesangsverein der August Thyssen-Hütte hatte die Freude, bei seinem jüngsten Konzert am 4. Juni in der vollbesetzten Hamborner Stadthalle ein sehr aufmerksames und beifallfreudiges Publikum zu haben. Das Konzert stand unter dem Titel Walzerklänge. Melodien von Johann und Josef Strauß, Franz Lehár, Luigi Arditi und Ernst Fischer bildeten ein gut abgerundetes Programm, das vom Chor, vom Salonorchester der Rheinstahl AG., Bottrop, sowie Ursula Grüters vom Opernhaus Köln — begleitet von Hellmut Gottschalk — bestritten wurde. Unter der Gesamtleitung von Musikdirektor Heinz Gilhaus erteten Chor, Orchester und Solistin großen Beifall. Besonders starken Anklang fand die Koloratursopranistin Ursula Grüters, die sich hier — wie schon zuvor bei der Jubiläumsfeier der Hamborner Hütte in der Mercator-Halle — als erstklassige Könnlerin erwies und das Publikum immer wieder zu stürmischem Beifall hinriß.





Neue „Klinik“ für kranke Eisenbahnwaggons

Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen nahm neue Hallen für die Wagenreparatur in Betrieb

Tagtäglich werden im Hüttenwerk Waggons der Werksbahn beschädigt. Darüber hinaus unterliegen sie einem natürlichen Verschleiß und sind, wie Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, in regelmäßigen von der Aufsichtsbehörde vorgeschriebenen Zeitabständen zu untersuchen. Umfangreiche Einrichtungen muß der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen, der die Bahn im Auftrag unserer Hütte und der anderen

beteiligten Gesellschaften betreibt, deshalb einsetzen, um die erforderlichen Reparatur- und Wartungsarbeiten an den werkseigenen Wagen schnellstmöglich durchführen zu können. Neue Reparaturhallen konnte die Eisenbahn-Werkstatt, über deren Aufgabe und technische Ausstattung Betriebschef Kirchmann vom Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen berichtet, jetzt in Betrieb nehmen.

Ihren Ursprung hatten die Eisenbahn-Werkstätten des heutigen Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen in einer kleinen Reparaturwerkstatt, die der anfänglichen Werksbahn der Gewerkschaft Deutscher Kaiser, der Vorgängerin der ATH, angegliedert war. Später übernahm die Werkstatt des Martinwerks die Instandhaltung der Eisenbahn-Betriebsmittel. Mit der Vergrößerung des Hüttenwerks und des erforderlichen Lokomotiv- und Wagenparks wurde jedoch die Errichtung einer eisenbahneigenen Reparaturwerkstatt notwendig. Sie kam schon sehr früh zur Ausführung und erhielt auch einen besonderen Lokomotivschuppen.

Auf Grund dieser Einrichtungen und der im weiteren vorgenommenen Verbesserungen stieg auch das zu erledigende Arbeitsprogramm. An die anfänglichen Reparaturen von Lokomotiven und Wagen schloß sich die Neu-Herstellung von

Wagen, Weichen und Eisenbahn-Sicherungsanlagen an, so daß im Jahre 1910 bereits 200 Mann beschäftigt waren. Angesichts dieses Betriebsumfangs wurde die Werkstätte im gleichen Jahr vom eigentlichen Eisenbahnbetrieb abgetrennt und verselbständigt.

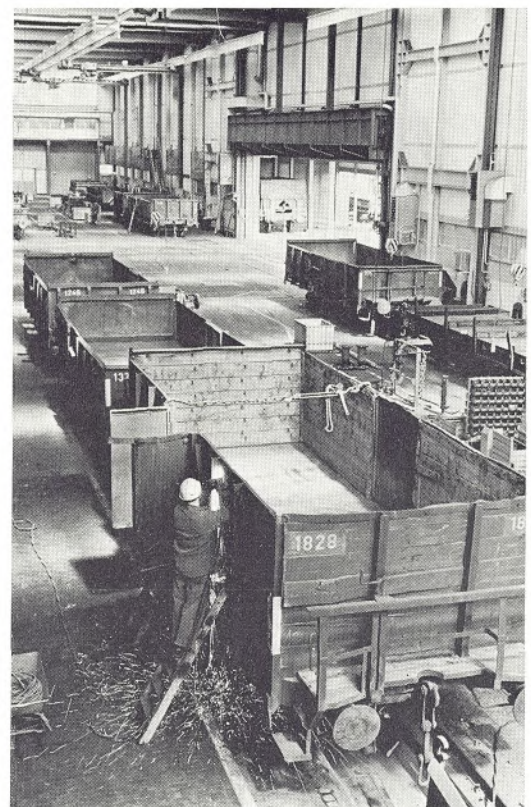
In den Jahren 1911 bis 1913 wurden monatlich etwa dreißig neue Hüttenwagen und die gesamten Weichen und Gleisverbindungs-Anlagen für das im Bau befindliche Stahlwerk Thyssen in Hagendingen (Lothringen) hergestellt. Auch lieferten die Werkstätten die ersten in der Welt laufenden Selbstentlader für Erztransporte mit einem Ladegewicht von hundert Tonnen.

Die in der Folgezeit infolge des größeren Verkehrsaufkommens dauernd steigenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Werkstätten zwangen zu einer Vergrößerung. Sie erfolgte in Verbindung mit einer Verlegung der

Gesamtanlage nach dem sog. Schweinsbruch, einem Gebiet östlich der Kaiser-Wilhelm-Straße. Mit Waschbergen und Schutt mußte dieses sumpfige Gelände teilweise bis zu zwölf Meter hoch aufgefüllt und eingeebnet werden. Dann wurden in Eisenkonstruktion und in Holzbauweise neue Werkstätten und Hallen zwischen dem heutigen Loksuppen und der Kaiser-Wilhelm-Straße gebaut.

Im Jahre 1912 wurde mit dem Neubau der Gießerei und einer Halle für den Weichenbau begonnen, denen die Gebäude für die Dreherei und Lokomotiv-Reparatur sowie das Magazin folgten. Mit einer Belegschaft von 450 Mann vollzog sich im Jahr 1913 der Umzug und die Inbetriebnahme. Im gleichen Jahr entstanden noch die Schmiede, Bohrerei, Schreinerei und das Kesselhaus, wobei die Schmiede eine Ausrüstung mit leistungsfähigen Pressen und Hämmern erhielt.

Das neue Werk übernahm weiterhin Lieferungen für die Deutsche Reichsbahn sowie für pri-



vate und ausländische Bahnen. Schon 1913 gingen Weichen für die Eisenbahnen Deutschlands und Hollands heraus, denen 1914 die ersten Bahn-

UNSERE BILDER:

Oben: So stark beschädigt werden oft Waggons an die Eisenbahn-Werkstatt des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen zur Reparatur abgeliefert

Unten: Die neuen Reparaturhallen der Eisenbahn-Werkstatt, in denen (Mitte) Wagen und Lokomotiven jetzt rationeller überholt und wieder einsatzbereit gemacht werden



wagen folgten. Ferner sind die Versuche zur Schaffung einer Gleisbremse zu erwähnen, die aus einer mit einfachsten Elementen aufgebauten Konstruktion im Laufe der nächsten Jahre zu einer präzis arbeitenden mechanisch-hydraulischen Maschine entwickelt wurde.

Von der Eisenbahn-Werkstatt wurden nach dem Ersten Weltkrieg bis zum Jahre 1924 Tausende neuer Waggon, hauptsächlich O-Wagen mit hölzernem Kasten, für die damalige Deutsche Reichsbahn gebaut. 1925 kam auch die Hauptwerkstatt von Schacht 1/6 zur Eisenbahn-Werkstatt; daher haben nicht wenige der alten EBW-Männer einige Jahre Knappschaftsversicherung gezahlt.

Im Jahre 1920 arbeiteten in den Werkstätten unter 22 Meistern etwa 1200 Belegschaftsangehörige. Aus der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen ist den älteren Mitarbeitern noch bekannt, daß die gesamte Werkstatt ringsum von einer Mauer bzw. einem hohen Maschendrahtzaun umgeben war. Die Normalarbeitszeit betrug damals in der Regel zwölf Stunden. Zur Mittagspause standen an den Toren die Ehefrauen oder Kinder mit dem Henkelmann, um Vater oder Bruder das Essen zu bringen. Ein großer Fortschritt war es schon, als das Essen mit Pferdefuhrwerken von zu Hause geholt und in einem Speisehaus angewärmt ausgegeben wurde. Dieses Speisehaus stand etwa dort, wo heute die Siporex-Erzeugung ist.

Wenn der alte August Thyssen die Eisenbahn-Werkstatt besuchte, dann verließ er seinen Kutschwagen am Tor 10 (Johannishospital) und ging zu Fuß quer über die Gleise bis in die Eisenbahn-Werkstatt, wo er mehr als einmal dem Verantwortlichen mit sehr viel Nachdruck den unterwegs gefundenen Schrott (Nieten, Schrauben usw.) auf den Schreibtisch legte. Wenn er am Tor 4 — neben der jetzigen Verwaltung des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen — seinen um das Werksgelände herumfahrenden Kutschwagen bestieg, um zur Hütte weiterzufahren, dann hatte er mit kritischen, wachen Augen auf seinen Gang zwischen und durch die Hallen überall nach dem Rechten gesehen.

Als nach dem Zweiten Weltkrieg der Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen im Jahre 1949 gegründet wurde, war der Zaun nicht mehr vorhanden, die Mauer stand nur noch teilweise; die letzten Reste vor der Schreinerei werden demnächst verschwinden. Die Hallen waren zerstört, teilweise dem Erdboden gleichgemacht. Was noch stand, hatte keine Fensterscheiben mehr, die Dächer waren provisorisch mit Blechen abgedeckt, und überall regnete es herein.

Nach dem Wiederaufbau wurden alle Fertigungen, die nicht direkt für die Lok- und Wagenreparatur genutzt wurden, wie zum Beispiel Lehrwerkstatt, Grubenausbau, Elektro-Hauptwerkstatt, Gleisbau abgezweigt. Die Kopfzahl betrug am 1. 12. 1949 (ohne die Eisenbahn-Werkstätte II in Ruhrort) 540 Mann. Hier mußte nun, nachdem die Demontage bei der ATH gestoppt worden war, bei zum Teil schlechtesten Arbeitsbedingungen der Lok- und Wagenpark schnellstens einsatzbereit und betriebssicher gemacht werden. Etwa 5000 eigene Waggon — teilweise abgestellt, da sie in den ersten Nachkriegsjahren wegen der Demontage der Hütte nicht benötigt wurden — standen zur längst fälligen Überholung an.

In dunklen, verräucherten, zum Teil als Holzkonstruktion behelfsmäßig errichteten Hallen wurde gearbeitet. Krane als Arbeitsgeräte gab es nur an den wenigsten Arbeitsplätzen. Sehr eng waren die Gleise verlegt. Sie erhöhten dadurch die Unfallgefahr und erschwerten die Arbeit, so daß es oft fast unmöglich war, in der Zeit des Arbeitskräftemangels die erforderlichen Handwerker zu bekommen.

Ende 1964, nach langer Planungszeit, war es endlich so weit: Die Radsatz-Werkstatt räumte die alte Holzhalle 4, die dann abgerissen wurde. An dieser Stelle entstanden die neuen, modern eingerichteten Hallen 12 und 13, die bereits im vergangenen Jahr bezogen wurden. Dann konnten die alten Holzhallen 8/9 freigemacht und abgebrochen werden, um Platz für den Anschlußbau an Halle 12/13 zu schaffen. Diese in gleicher Bauart errichteten Hallen 22 und 23 wurden im April 1967 bezogen. Damit dürfte für die Schlosserei der Wagenreparatur der Aufbau vorläufig abgeschlossen sein.

In dieser neuen, im Winter beheizten Doppelhalle stehen den Männern der Wagenreparatur



Eine Attraktion im Chiemgau hatte unfallfreies Jubiläum

10 Jahre Kampenwand-Seilbahn Aschau

Die Kampenwand-Seilbahn in Aschau, die von einer Tochtergesellschaft der Westfälischen Union betrieben wird, konnte im Juni ihr zehnjähriges Bestehen feiern. Am 8. Juni 1957 wurde diese modernste Klein-kabinen-Seilbahn Bayerns in Betrieb genommen. In den zehn Jahren ihres Bestehens hat sie rund 2,3 Millionen Menschen zu allen Jahreszeiten sicher und ohne jeden Unfall befördert. In diesem Sommer erwartet die Bahn ihren 2,5millionsten Besucher, den unter anderem ein kostenloser Ferienaufenthalt in dem freundlichen Luftkurort Aschau erwartet.

Mit einer Streckenlänge von 2480 Metern führt die Bahn aus 622 Metern Talhöhe über sechs Stahlstützen auf 1464 Meter Höhe zum Sattel zwischen der in ihrer bizarren Form an die Dolomiten erinnernden Kampenwand (1670 Meter) und der fast gleichhohen Scheibenhofwand. Jeder der 42 Fahrgastkabinen der Bahn aus Leichtmetall bietet vier Personen Platz. Bis zu dreihundert Personen können in einer Stunde befördert werden. Die Fahrt dauert vierzehn Minuten.

Vom Berg-Gasthof der Kampenwand in 1600 Metern Höhe — auf dem übrigens ein Urlaub von sieben Tagen nur 110 DM kostet, einschließlich Bahnbenutzung — hat der Besucher einen herrlichen Blick auf den Chiemsee, die Salzburger und Berchtesgadener Alpen bis zu den Zentralalpen mit Großglockner und Großvenediger. Im Sommer kann man auf bequemen Wegen unter der Kampenwand inmitten einer hochalpinen Landschaft stundenlang, genussreiche Wanderungen unternehmen, die Ruhe der

Alpenwelt genießen und — wenn man Glück hat — Gamsen am Berg beobachten.

Im Winter befördert die Seilbahn neben den Liegestuhl-Freunden vor allem zünftige Skifahrer auf die Kampenwand. Seit der Errichtung des Schleppliftes in der „Weißen Wanne“ und des Sesselliftes in der schneesicheren Roßleiten wurde das weitläufige Skigebiet der Kampenwand erschlossen, so daß die Kampenwand zu schneesicherem Skizentrum wurde. Hier fanden im Frühjahr 1967 Alpine Skimeisterschaften statt.

Der nahe gelegene Chiemsee ist mit seiner Fläche von 85 Quadratkilometern und Tiefen bis zu 73 Metern eines der interessantesten und schönsten Urlaubsziele im Alpenraum. Wer das „Bayerische Meer“, den größten Binnensee der Bundesrepublik, umwandern möchte, hat einen „Spaziergang“ von 68 Kilometern zurückzulegen. Die ständige frische Brise und die hochaufragende Alpenkulisse machen den Aufenthalt



angenehm und zu einem besonderen Erlebnis. Zum Besuch locken die Herreninsel mit dem Traumschloß des Bayernkönigs Ludwig II. sowie die versöhnliche Insel Frauenwörth mit dem tausendjährigen Kloster und malerischen Fischerhäusern.

UNSERE BILDER ZEIGEN:

Oben: Auf der Kampenwand (in der Bildmitte) der Berg-Gasthof, dahinter die Bergstation der Seilbahn — Mitte: Blick von der Kampenwand auf Aschau und den Chiemgau mit seinen Dörfern, Wäldern und (am Horizont) dem Chiemsee

Wer erhält Altersruhegeld?

In der Sozialen Rentenversicherung gliedern sich die Rentenleistungen in Renten an Versicherte und Renten an Hinterbliebene. Zu den Renten an Hinterbliebene zählen in erster Linie Witwenrenten und Waisenrenten, während die Rentenleistungen an Versicherte Renten wegen Berufsunfähigkeit oder Erwerbsunfähigkeit und das Altersruhegeld umfassen.

Anspruch auf Altersruhegeld haben nach Zurücklegung einer Versicherungszeit von 180 Kalendermonaten (Wartezeit) Personen von Beginn des Kalendermonats an, in dem sie das 65. Lebensjahr vollendet haben. Wann ist nun das 65. Lebensjahr vollendet? Hierüber besteht bei den Versicherten nicht immer Klarheit. Das 65. Lebensjahr ist nämlich nach den einschlägi-

gen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches mit dem Ablauf des Tages vor dem 65. Geburtstag vollendet. Wird also jemand am 31. eines Kalendermonats 65 Jahre alt, hat er das 65. Lebensjahr mit Ablauf des vorausgegangenen Tages vollendet und somit Anspruch auf Altersruhegeld vom Beginn dieses Monats an. Ein praktisches Beispiel: Geboren am 31. Mai 1902, Vollendung des 65. Lebensjahres am 30. Mai 1967, Anspruch auf Altersruhegeld vom 1. Mai 1967 an.

Altersruhegeld steht nach Erfüllung der Wartezeit auf Antrag auch allen Versicherten, die das 60. Lebensjahr vollendet haben und seit mindestens einem Jahr ununterbrochen arbeitslos sind, für die weitere Dauer der Arbeitslosigkeit zu.

Schließlich erhalten bei Erfüllung der Wartezeit Altersruhegeld auf Antrag auch weibliche Versicherte, die das 60. Lebensjahr vollendet haben, wenn sie in den letzten zwanzig Jahren überwiegend eine rentenversicherungspflichtige Beschäftigung oder Tätigkeit ausgeübt haben und eine Beschäftigung gegen Entgelt oder eine Erwerbstätigkeit nicht mehr ausüben. Während vor Inkrafttreten des Rentenversicherungs-Änderungsgesetzes vom 9. Juni 1965 — kurz „Härtenovelle“ genannt — weibliche Personen das vorgezogene Altersruhegeld bei Erfüllung der übrigen erwähnten Voraussetzungen erhielten, wenn sie eine rentenversicherungspflichtige Beschäftigung oder Tätigkeit nicht mehr ausübten, schreibt die Härtenovelle vor, daß überhaupt keine Beschäftigung gegen Entgelt oder irgend-

eine Erwerbstätigkeit mehr ausgeübt werden darf. Diese Bestimmung, die allerdings nur für Versicherungsfälle nach dem 30. Juni 1965 gilt, ist insofern für alle weiblichen Versicherten von Bedeutung, als sie bei Gewährung eines vorgezogenen Altersruhegeldes jetzt bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres auf jede Art von Erwerbstätigkeit, die über eine gelegentliche Aushilfe hinausgeht, verzichten müssen, wenn sie nicht ihr Altersruhegeld verlieren wollen.

Die „Härtenovelle“ bestimmt außerdem, daß alle Personen, die Antrag auf Altersruhegeld stellen wollen, einen späteren Zeitpunkt als das im Gesetz jeweils genannte Lebensalter als Eintritt des Versicherungsfalles bestimmen können. Es ist nämlich denkbar, daß sich durch weitere Entrichtung weniger Beiträge die Versicherungszeit um ein halbes Jahr erhöht oder die Voraussetzungen für die Anrechnung von Ausfallzeiten geschaffen werden.

Schließlich kann auch ein Versicherter, der mit Beginn des Monats Dezember Anspruch auf Altersruhegeld hat, dessen Beginn zum 1. Januar des folgenden Jahres beantragen, weil dem Altersruhegeld dann eine nach den bisherigen Erfahrungen höhere Allgemeine Bemessungsgrundlage zugrunde gelegt wird, die sich auf die Höhe des Altersruhegeldes auswirkt. Allerdings findet dann auch die nächste Rentenanpassung ein Jahr später statt. In jedem Fall sollte jedoch stets genau geprüft werden, ob ein durch späteren Rentenbeginn höheres Altersruhegeld den durch Hinausschieben der Rente bedingten Verlust aufwiegt.

Dr. St.

Berufe denen wir begegnen

Eisen, Stahl und Ingenieure

Die Arbeit eines Hütten-Ingenieurs erfordert Männer mit großem technischen Wissen und vielseitigen Interessen. Denn sie erfüllen — zusammen mit Naturwissenschaftlern — Aufgaben in Berufen, die Eisen und Stahl im Laufe der technischen Entwicklung zahlreiche ihrer einstigen Geheimnisse abgerungen haben. Über diesen aussichtsreichen Beruf auf unserem Hüttenwerk berichten wir heute.

Ein weiter Bogen spannt sich, über zweieinhalb Jahrtausende hinweg, von den alexandrinischen Mechanikern bis zu den Ingenieuren unserer Tage. Der Länge dieser Zeitspanne entspricht die geistige Wandlung dessen, was man Ingenieurkunst nennen könnte. Das Handwerk, Keimzelle „ingeniösen“ Schaffens, stand vor Beginn unserer Zeitrechnung nicht hoch im Kurs. Noch für Seneca waren Erz- und Eisengewinnung, aber auch bedeutsame technische Leistungen wie die Entdeckung des Fensterglases, die Errichtung kühner Gewölbekonstruktionen, die Anlage riesiger Wasserleitungen und der Bau ausgedehnter Heizungssysteme nur „Erfindungen untergeordneter Gesellen; die Weisheit sitzt auf hohem Throne: Sie lehrt nicht Handfertigkeiten, sie ist Lehrerin des Geistes“. Die römischen „architecti“ waren schon angesehener. Das ist verständlich, wenn man schmunzelnd liest, was zu Kaiser Augustus' Zeiten von ihnen alles erwartet wurde. Der Architectus — nicht nur Baumeister, sondern Techniker umfassenden Wissens — mußte „sowohl talentvoll sein als gelehrig für die Wissenschaft... auch soll er stilistisch gebildet sein, kundig des Zeichnens, geschult in der Geometrie, in der Optik nicht unwissend und in der Arithmetik unterrichtet, er soll mehrfache geschichtliche Kenntnisse besitzen, die Philosophen fleißig gehört haben, sich auf Tonkunst verstehen, der Heilkunst nicht unkundig sein, mit den Entscheidungen der Rechtsgelehrten vertraut sein, die Sternkunde und die Gesetze des Himmels kennengelernt haben“.

Anderthalb Jahrtausende später, in der Renaissance, begannen „Künstler-Ingenieure“ und „experimentierende Meister“ wie Leonardo da Vinci, technisches Schaffen wissenschaftlich zu

fundieren. Damals machte die Berg- und Hütten-technik entscheidende Fortschritte. Man nutzte die Wasserkraft, um große Gebläse zu treiben, und baute Flußöfen zur Erzeugung flüssigen Roheisens. Georgius Agricola, der sprachkundige sächsische Arzt, Humanist und Hüttenmann, schuf um die Mitte des 16. Jahrhunderts mit seinem berühmten Werk „De re metallica“ den wohl umfassendsten Einblick in das Berg- und Hüttenwesen seiner Zeit.

Der Mensch begann die Natur zu erforschen. Die Natur ihrerseits gab denen, die sie ernsthaft umwarben, Geheimnis nach Geheimnis preis. Das mittelalterliche Credo — „Ins Innere der Natur dringt kein erschaffener Geist“ — war widerlegt, von „Ingenieurs“ und Naturforschern.

In immer kürzeren zeitlichen Abständen reihten sich berühmte Namen aneinander: von Galileo Galilei, Blaise Pascal, Wilhelm Leibniz und James Watt, dessen erste Dampfmaschine in einem Hüttenwerk lief, bis zu den großen Erfindern neuer hüttenmännischer Verfahren im letzten Jahrhundert, Männern wie etwa Henry Bessemer und Sidney G. Thomas und Friedrich von Siemens. Wissenschaftlicher Drang und schöpferischer Geist ließen das Eisen, eines der einst „geringen und unbeachteten Metalle“, zum Werkstoff werden, der die Welt bewegt.

Wie nun sehen die Männer aus, die seine Geheimnisse kennen müssen, wenn sie ihn herstellen und verarbeiten wollen, welche Aufgaben haben sie?

Die Vielzahl naturwissenschaftlicher Erkenntnisse, die Unsumme technischer Fortschritte haben den Hütteningenieur zu einem Techniker besonderer Vielseitigkeit werden lassen. Er ist zugleich Allround-Ingenieur und Spezialist, Forscher und Erfinder, Organisator und Wirtschaftler. Fundierte Kenntnisse in Mathematik, Physik und Chemie zeichnen ihn ebenso aus wie Vertrautheit mit Metallurgie, Maschinenbau, Elektrotechnik und in steigendem Maße Elektronik.

Und „wirtschaften“ muß er auch können; denn moderne Hüttenwerke erfordern gewaltige Investitionen. Ein Hochofen kann hundert, eine Walzstraße zweihundert Millionen Mark kosten — Summen, die sich nur amortisieren, wenn der Materialfluß schnell und kontinuierlich läuft und die Anlagen voll beschäftigt sind.

Immer wieder wird der Hütten-Ingenieur vor neue Aufgaben gestellt, die ein tieferes Eindringen in bestimmte Wissensgebiete erfordern. Viele Wege stehen ihm dazu offen. Einige seien hier angedeutet.

Als Betriebs-Ingenieur hat er seine Aufmerksamkeit ebenso der Verbesserung und Verbil-

ligung betrieblicher Abläufe zu widmen wie der Erprobung und Einführung neuer Verfahren. So wird zum Beispiel im Hochofenbetrieb untersucht, wie weit sich der Koks durch Einblasen von Öl, Gas und Kohlenstoff ersetzen läßt. Man sucht nach Wegen zur Automatisierung des gesamten Erzvorbereitungs-, Beschickungs- und Schmelzprozesses. Hochofen-Ingenieure und Mathematiker arbeiten gegenwärtig gemeinsam an einem mathematischen Modell der höchst komplizierten Vorgänge im Hochofen.

Die Stahlwerks-Ingenieure bemühen sich um die Leistungssteigerung ihrer Schmelzanlagen durch Einsatz von Sauerstoff, durch das Studium der Ofenbrenner und der Heizflamme. Die Walzwerker bemühen sich in enger Zusammenarbeit mit Maschinenbauern und Elektro-Ingenieuren, mit Meß- und Regelspezialisten erfolgreich um die Automatisierung der Walzstraßen. Auch in den sonstigen Bereichen der Warm- und Kaltformgebung — dort, wo geschmiedet, gegossen, gepreßt, gezogen und gedrückt wird — sind Betriebs-Ingenieure bemüht, die Leistung zu steigern, die Kosten zu senken und — als besonders wichtige Aufgabe — die mannigfaltigen und immer wieder neuen Wünsche der Stahlverbraucher zu befriedigen.

In den Stabsabteilungen wird gerechnet und geplant, koordiniert und kontrolliert, untersucht und geprüft. Enger Kontakt verbindet die „Stabsleute“ mit den Kollegen im Betrieb. In den Betriebswirtschaftsstellen werden Wirtschaftlichkeitsrechnungen angestellt, Selbstkosten ausgewertet, Mengen und Zeiten überwacht, wird der Arbeitseinsatz gesteuert. Alle diese Arbeiten werden auf den großen Hüttenwerken heute mit Hilfe modernster elektronischer Datenverarbeitungsanlagen durchgeführt.

Die Wärme-Ingenieure verkörpern das Energiewissen des Betriebes. Metallurgische Abteilungen schaffen die Voraussetzungen für den günstigsten Prozeßverlauf bei der Eisen- und Stahlgewinnung. In chemischen Laboratorien wird, naßchemisch und spektralanalytisch, die Stahlzusammensetzung bestimmt. Werkstoffkundige Ingenieure prüfen metallographisch und mechanisch, röntgenologisch und mit Ultraschall den Stahl auf Reinheit und technologische Eigenschaften. Von der Qualitätsstelle aus schließlich laufen unzählige Fäden zu jeder einzelnen Station des Weges vom Erz zum Stahl und zum Verbraucher.

Die Führung der Unternehmen wird immer schwieriger. Deshalb müssen Entscheidungen, von denen die Zukunft des Unternehmens abhängt, mit Hilfe wissenschaftlicher Methoden immer sorgfältiger vorbereitet werden. Zahllose Fragen bedürfen richtiger Antworten, etwa: Welche Produkte müssen wir in zehn oder

Reise-Ratschläge auf bayrisch — auch für Rheinländer beachtenswert

Daß gegen die Unfallgefahren nicht immer mit tierischem Ernst zu Felde gezogen werden muß, hat sich inzwischen herumgesprochen. Ein Beispiel, wie man es auch machen kann, gab die Bayerische Landesverkehrswacht. Sie führt in der Reisezeit den Autofahrern die täglichen Gefahren fehlerhaften Verhaltens mit deftigen mundartlichen Sprüchen vor Augen, die aber auch von Rheinländern sicher gut verstanden werden:

„Wie war die Fahrbahn regenglatt!
Der Huber Beni, lebenssatt,
fuhr in die Kurv'n wie a Blödl:
zum Leichenschmaus gab's Leberknödl'.

Zum Thema Ablenkung beim Autofahren:
„Die Haxen einer Bauerndirn,
benebelten sein Fahrerhirn.
Als er g'rad bei den Wadeln war,
da wars mit allen Madeln gar.“

Zu einer der Hauptgefahren der Urlaubsfahrt,
den zu langen Tagesetappen, schreibt die Verkehrswacht in Bayern:

„Hier ruhen leider zwei Familien,
sie wollten schnurstracks nach Sizilien.
Der Vater schlief am Steuer ein,
der Herr soll ihnen gnädig sein.“

Auch die vielgeübte Unsitte, den Wagen auf der Ferienfahrt zu überladen,
wird angeprangert:

„Mit Stuhl und Tisch, mit Boot und Zelt,
fuhr Müller in die weite Welt.
Der Kahn rutscht ihm am Kühler nauf.
da endete sein Lebenslauf.“

Vor schlechten Reifen schließlich,
wird so gewarnt:

„Die Reifen waren abgefahren,
weil sie so furchtbar sparsam waren.
So sparten's auch das Abendbrot,
am Nachmittag warn's mausestot.“

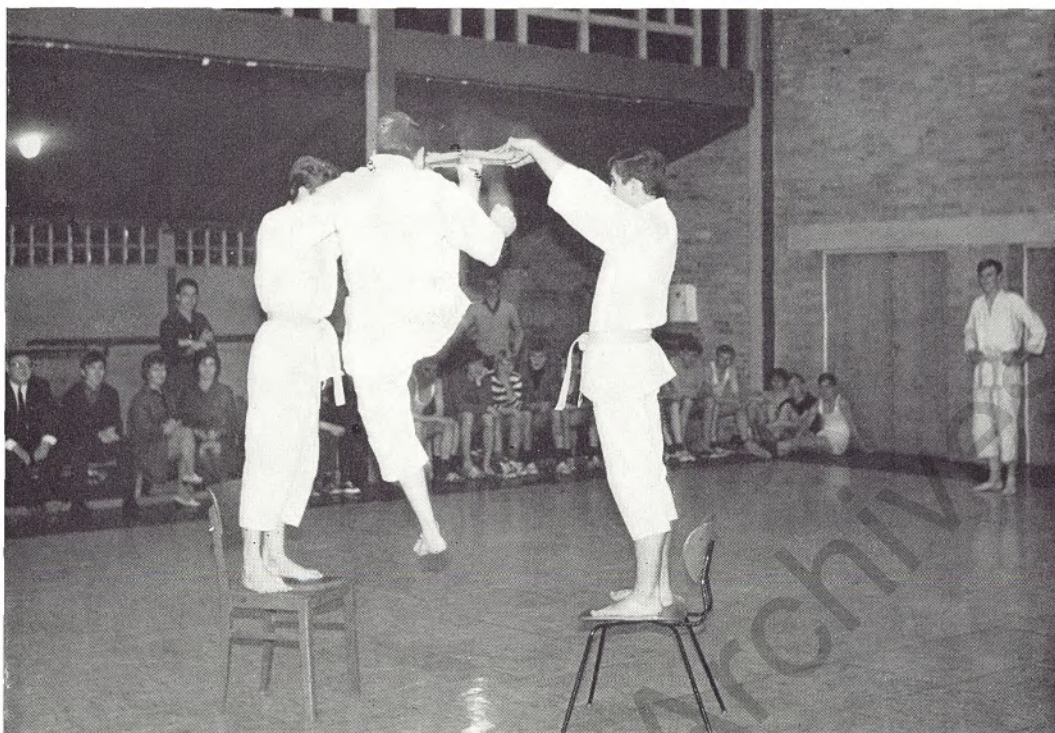
zwanzig Jahren herstellen? In welchen Mengen werden sie gebraucht werden? Wie hoch werden sich die Produktionskosten belaufen? Welche Verfahren werden dann am wirtschaftlichsten sein? Was plant die Konkurrenz im In- und Ausland? Wie wird sich der Arbeitskräftebedarf entwickeln? Was muß für die Weiterbildung der Arbeiter und Angestellten getan werden, um sie auf neue Aufgaben vorzubereiten?

Den betont wissenschaftlich Orientierten bietet sich zusätzlich ein weiteres Betätigungsfeld. Die stürmische Entwicklung in der Stahlverbraucher-Industrie, auf dem Gebiet der Bauwirtschaft, der Chemie, der Atomenergie, der Luftfahrttechnik und neuerdings der Raumfahrt stellt immer höhere Anforderungen an die Qualität der Eisenwerkstoffe, verlangt Stähle mit neuen Eigenschaften, fordert Versuche mit immer neuen Legierungen. Stetige Weiterentwicklung der bereits bewährten Erzeugnisse allein genügt nicht mehr, vielmehr gilt es häufig, Neues zu schaffen, der Technik voranzutreiben.

Wer sich also als Ingenieur des Hüttenwesens der Forschung widmen will, findet eine Vielzahl dankbarer Aufgaben, und zwar nicht allein auf dem Stahlgebiet. Auch bei der Entwicklung wirtschaftlicher Verfahren zur direkten Reduktion der Erze, dem Bemühen, aus den Schlacken wertvolle Nebenprodukte zu machen, und vielen anderen Aufgaben wird er um so erfolgreicher sein, je gediegener seine Kenntnisse in den Disziplinen der Naturwissenschaften, einschließlich der Mathematik, sind. Wenn ihm das Glück hold ist, wird er gar selbst völlig neue Wege finden und weisen können.

Verständlich, daß die Hüttenleute ihren Beruf lieben und nicht wenig stolz darauf sind, mit ihrer Arbeit die erste Voraussetzung für das technische Geschehen von Gegenwart und Zukunft schaffen zu dürfen — den unentbehrlich gewordenen Werkstoff Stahl.

Der Verein Deutscher Eisenhüttenleute hat in einer Broschüre, der wir mit frdl. Erlaubnis auszugsweise diese Darstellung entnehmen, wichtige Hinweise auf den Beruf des Hütten-Ingenieurs, seine Ausbildung und Aussichten gegeben. Interessenten können die Schrift bei unserer Abteilung Besuchswesen (Hamborn, Tor 1) erhalten.



Karate erfordert Mut und viel Training

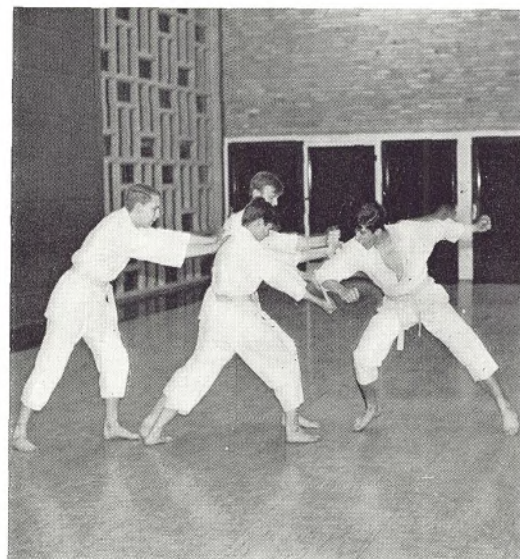
Lehrlinge zeigen, wie man seine Freizeit sinnvoll ausfüllen kann

Tester Berge, seit Jahren für die Hamburger Lehrlinge ein fester Begriff, bietet diesen künftigen Fachkräften unserer Hütte alljährlich nicht nur einen vierzehntägigen Fortbildungsaufenthalt in einer reizvollen Landschaft. Hier werden interessante Vorträge gehalten und auch Sport und Spiel gepflegt.

Eine praktische Demonstration besonderer Art zeigten unlängst der kaufmännische Lehrling Dieter Petrak und seine Freunde in der Turnhalle des Anita-Thyssen-Heims den kaufmännischen Lehrlingen. In Judo-Kleidung trat Dieter Petrak mit seinen Sportkameraden vor sie, um ihnen einige Beispiele einer asiatischen Sportart zu geben, die auch der Selbstverteidigung dient und unter der Bezeichnung Karate in Europa seit einigen Jahren immer mehr von sich reden macht.

Petrak und seine Kameraden lernten diese in Deutschland noch relativ junge Sportart durch koreanische Bergleute kennen, die zur Zeit in Wehofen arbeiten und denen sie beim Erlernen der deutschen Sprache halfen. Diese Koreaner, die in ihren Reihen einige Karate-Meister mitbrachten, unterrichteten ihre deutschen Freunde in dieser fernöstlichen Sportdisziplin. Seit fast einem Jahr trainieren Dieter Petrak und seine Sportkollegen in jeder Woche vier Stunden lang.

Daß sie einige Übungen vorzüglich beherrschen, zeigten sie unter starkem Beifall in Tester

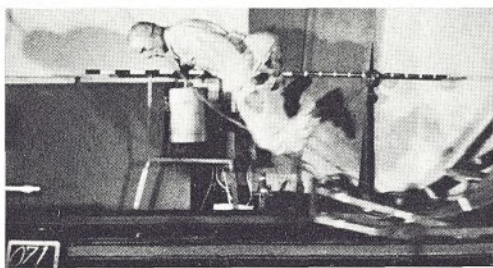
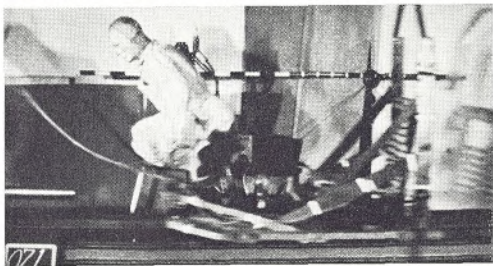
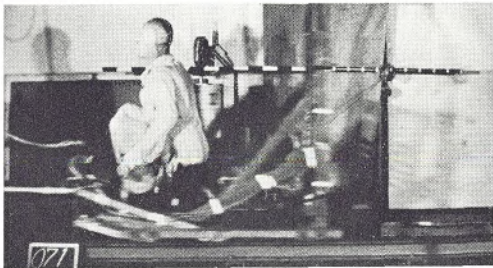
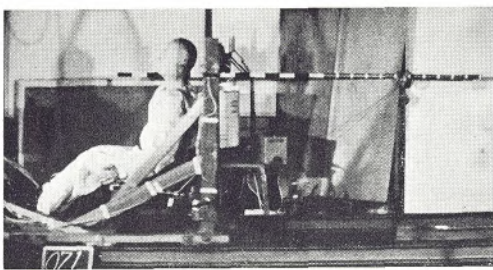


Berge. Dachziegel im Sprung mit dem Fuß, Bretter mit der blanken Faust, dem Unterarm oder dem Ellbogen zertrümmern zu können, will schon geübt sein. Sah man, wie mit der ungeschützten Faust sogar fünf Dachziegel auf einmal zertrümmert wurden, dann ist die Sorge der Karate-Anhänger zu verstehen, daß schon allein die Beschaffung von Dachziegeln für ihr Training eine kostspielige Angelegenheit ist. gm.

Stiftung gibt Stipendien an Waisen verunglückter Stahlarbeiter

Zum Gedenken an Paul Finet, den früheren Präsidenten der Hohen Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, wurde eine Stiftung ins Leben gerufen. Sie dient dem Ziel, den Waisen der Arbeitnehmer der Eisen- und Stahlindustrie sowie des Steinkohlen- und Eisenerzbergbaus der Gemeinschaft, die infolge eines Arbeitsunfalls oder einer Berufskrankheit gestorben sind, eine finanzielle Beihilfe zu gewähren.

Die Beihilfe wird in Form eines jährlichen Stipendiums für Waisen gewährt, deren Vater nach dem 1. Juli 1965 gestorben ist, sofern sie 14 bis 21 Jahre alt sind und eine Schule (Fach-, Ober- oder Mittelschule), eine Universität oder eine Hochschule im Range einer Universität besuchen. Bei Gewährung von Stipendien durch den vom Kuratorium der Stiftung gewählten Vorstand werden Bedürftigkeit und Leistung des Bewerbers besonders berücksichtigt. Es ist daran gedacht, einige Waisen regelrecht zu Mündeln der „Stiftung Paul Finet“ zu machen und ihnen ein Studium bis zum Abschluß zu ermöglichen. Bewerbungen sind an den Präsidenten des Kuratoriums der „Stiftung Paul Finet“ in Luxemburg, Metzger Platz 2, zu richten.



Aufprall ohne Sicherheitsgurt

Mit dem Kopf durch die Windschutzscheibe?

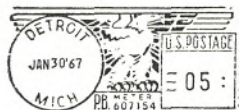
Mit dem Kopf durch die Wand — wer möchte das wirklich riskieren? Aber Autofahrer ohne Gurtsicherung setzen sich jeden Tag unbedenklich diesem Wagnis aus. Wie groß die Gefahr dabei ist, zeigen Zeitlupen-Aufnahmen aus Versuchsreihen, die Prof. Dr. Fiala, der Leiter des Instituts für Kraftfahrzeuge an der Technischen Universität Berlin, jetzt vorlegte. Die Versuchspuppe entspricht in Größe, Gewicht und Gelenkwiderständen in etwa einem Menschen. Sie sitzt beim Test in einem Schlitten wie in einem Auto ohne Karosserie und prallt frontal auf ein festes Hindernis.

Bei der ersten Versuchsreihe, aus der wir in der linken Bildreihe vier entscheidende Phasen zeigen, ist sie nicht durch einen Gurt festgehalten. Das oberste Bild entstand bei 0 Sekunden, das zweite nach 62,5/1000 Sekunde, das dritte nach 110/1000 Sekunde, das vierte nach 172/1000 Sekunde. Wie ein Pfeil von der Sehne so schnell die Testpuppe — bei dem Versuch mit einer Geschwindigkeit von 54 Stundenkilometern — weder durch Armaturenbrett noch durch Windschutzscheibe behindert nach vorn.

Rechts der Versuch mit Sicherheitsgurt: Hier fährt die Testpuppe, durch einen Drei-Punkt-Gurt gesichert, mit 43,6 Stundenkilometern auf das Hindernis auf. Die vier Bilder zeigen die gleichen Phasen von 0 bis 172/1000 Sekunde wie beim ersten Versuch. Wenn es eines Beweises bedurfte, daß der Gurt einen zusätzlichen Bremsweg für die Insassen bedeutet, hier zeigt er sich im Bild.

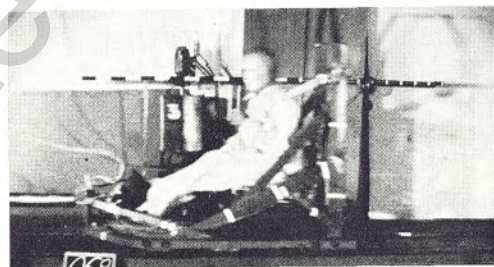
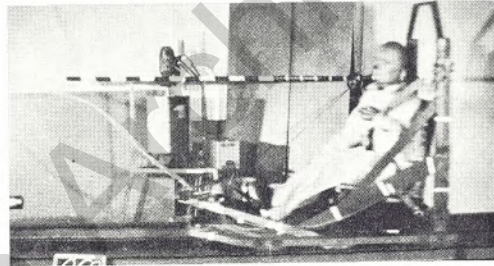
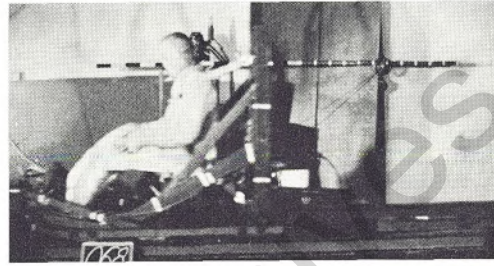
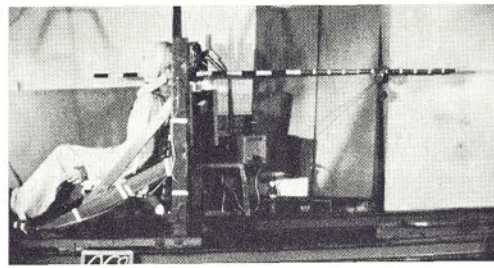
Von 16 500 Verkehrstoten des letzten Jahres hätten 2500 nicht zu sterben brauchen, wenn sie einen solchen Sicherheitsgurt getragen hätten, 30 000 Schwerverletzte und 100 000 Leichtverletzte würde es weniger geben. Denn mit dem Gurt ist die Chance des Überlebens bei einem Unfall — 75 Prozent ereignen sich im Stadtverkehr bei maximal fünfzig Stundenkilometer — vier- bis fünfmal größer.

PLEASE USE SEAT BELTS



„Bitte Sicherheitsgurte benutzen!“ — dieser Appell an alle Autofahrer findet sich jetzt auch im amerikanischen Poststempel, wie dieser Brief aus Detroit beweist.

Prof. Dr. Zenker, der Präsident der Deutschen chirurgischen Gesellschaft, der den Verkehrstod auf der Straße die Infektionskrankheiten der Vergangenheit getreten sei, mahnt deshalb eindringlich: „Jeder Kraftfahrer sollte in sich ständig den Ehrgeiz zähmen und bekämpfen, der Schnellste auf der Straße zu sein. Zu den wichtigsten Vorbeugungsmaßnahmen gegen Unfallfolgen gehört der Sicherheitsgurt. Es besteht kein Zweifel mehr darüber, daß er tödliche und zu schwerer Verstümmelung führende Schädel-, Gehirn- und Brustkorb-Bauch-Verletzungen zu verhüten vermag. Alle gegen den Gurt erhobenen Einwände sind nicht stichhaltig.“



Aufprall mit Sicherheitsgurt

Sie erforschen das Innerste des Stahls

50 Jahre Max-Planck-Institut für Eisenforschung

Das Max-Planck-Institut für Eisenforschung in Düsseldorf kann in diesem Jahr auf ein fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken. Am 19. Juni 1917 wurde es auf Anregung des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute von Vertretern der deutschen Eisen- und Stahlindustrie gegründet und in den Kreis der Institute der damaligen Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft eingegliedert, deren Nachfolgerin seit Ende des Zweiten Weltkrieges die Max-Planck-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften ist.

Das Institut, dessen erster Direktor Fritz Wüst war — ihm folgten 1923 Friedrich Körber, 1944 Franz Wever und 1959 Willy Oelsen —, nahm 1918 mit einem kleinen Stab wissenschaftlicher Mitarbeiter seine Arbeiten zunächst als Gast des Eisenhüttenmännischen Instituts der Technischen Hochschule Aachen auf. 1921 erfolgte die Übersiedlung nach Düsseldorf, wo man 1935 ein eigenes Institutsgebäude beziehen konnte, das nach dem Kriege erweitert wurde. Im Institut sind zur Zeit 270 Mitarbeiter tätig, unter ihnen 50 Wissenschaftler verschiedener Fachrichtungen.

Aufgabe des Instituts ist die Erforschung der metallurgischen, chemischen, physikalischen und mechanisch-technologischen Grundlagen der Erzeugung, Verarbeitung und Prüfung von Eisen und Stahl. Die Arbeitsgebiete reichen von der Grundlagenforschung bis zu praxisnahen Untersuchungen.

Im umgeschmolzenen kristallisierten Kalk, der andere und wesentlich günstigere Eigenschaften

besitzt als der gebrannte Kalk, wurde ein neuer Werkstoff für die Zustellung metallurgischer Ofen gefunden.

Untersuchungen über den Transport von Sauerstoff und das Aufsteigen von Gasblasen in Metallschmelzen führten zu Vorschlägen und Versuchen, um bei den Oxygenstahl-Verfahren die Entwicklung des braunen Rauchs zu vermindern.

Umfangreiche Versuche gelten auch den Eigenschaften hochwarmfester Stähle für Dampferzeugungs-Anlagen und Turbinen sowie der Erforschung der Vorgänge im Werkstoff, die seine Lebensdauer begrenzen. Hier werden spezielle chemische, röntgenographische und elektronenmikroskopische Verfahren neben der mikroskopischen Gefüge-Untersuchung angewendet. Das plastische Verhalten der Stähle bei der Umformung durch Walzen, Schmieden, Pressen, Ziehen wird im Laboratorium und im technischen Betrieb untersucht.

Die Arbeiten über Gefüge-Umwandlungen in den Stählen in der Wärme und bei der Abkühlung fanden ihren Niederschlag im „Atlas zur Wärmebehandlung der Stähle“. Er gibt für die deutschen Normstähle alle zur Wärmebehandlung und Stahlhärtung wichtigen Unterlagen und

genießt auch in Fachkreisen des In- und Auslandes hohes Ansehen. Die tief in den Feinbau der metallischen Gefüge eindringende Kraft des Elektronen-Mikroskops ermöglichte Untersuchungen über die kristallographischen Eigenschaften und Einzelheiten des Aufbaues sehr feiner Ausscheidungen im Stahl. Die Ergebnisse über den Feinbau der Gefüge wurden in dem von der Hohen Behörde geförderten Gefüge-Atlas „de ferri metallographia“ niedergelegt.

Über die inneren Ursachen der Alterung der Weichstähle konnten wichtige Erkenntnisse durch physikalische Betrachtungsweise und Meßverfahren erzielt werden. Das als Gastexperiment in der Kernforschungsanlage Jülich des Landes Nordrhein-Westfalen betriebene Neutronen-Diffraktometer ermöglichte die auf andere Weise nicht erreichbare Aufklärung des atomaren Aufbaus verschiedener in den Stählen auftretender Karbide und magnetische Messungen an Eisenverbindungen. Zur Zeit wird über die atomare Struktur flüssiger Metalle gearbeitet.

UNSER BILD ZEIGT

das Max-Planck-Institut für Eisenforschung in Düsseldorf




FRANZ ALBERT

Meister
Elektrobetrieb I / Hamborn
19. September

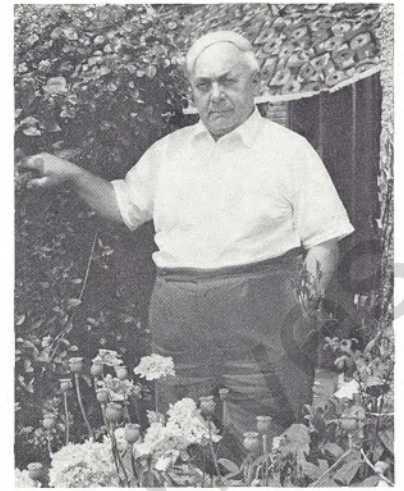
Völklingen am 6. März 1901 geboren, kam der junge Albert mit elf Jahren nach Hamborn, wo er seine letzten Schuljahre durchmachte. Von der Schulbank führte ihn sein Weg direkt zur Hütte, wo er in der Eisenbahnwerkstatt begann und dort das Maschinenschlosser-Handwerk erlernte. Als der Kranbetrieb mitten im Ersten Weltkrieg im Jahre 1917 durch die Elektrifizierung eine völlige Veränderung erfuhr, wechselte Herr Albert zu diesem Betrieb über, bei dem er dann bis zu seinem letzten Arbeitstag blieb. Im damaligen SM-Werk I war er erst lange Jahre als Betriebsmonteur tätig, bis er in diesem Arbeitsbereich des Elektrobetriebes I vor fast einem Jahrzehnt Meister wurde. Seit einigen Monaten hat der Jubilar die Hütte jedoch bei Spaziergängen nur noch von außen gesehen, da er aus Altersgründen im Vorjahr ausschied.

Schon seit einigen Monaten lebt Herr Franz Albert im Ruhestand. Doch am Tage seines fünfzigjährigen Dienstjubiläums werden sich die früheren Vorgesetzten und Mitarbeiter des Meisters Franz Albert gern an ihn erinnern. In

JOHANN PANEK

Dreher-Vorarbeiter
Techn. Ausbild.-Wesen Hamborn
10. September

Fünfundzwanzig Jahre im Dienst und davon fast vier Jahrzehnte an der Drehbank, das war das Berufsleben von Johann PANEK, der am 10. September sein Arbeitsjubiläum feiern kann. Am 16. August 1903 im Bezirk Posen geboren, kam der junge PANEK, vier Jahre alt, mit seinen Eltern nach Hamborn. Sein Vater arbeitete in der Kesselschmiede der damaligen Gewerkschaft Deutscher Kaiser, der Namensvorgängerin der ATH. Nach der Schulentlassung trat er in der Mechanischen Werkstatt die Dreherlehre an. In diesem Beruf blieb er bis 1943. Einem Bombenangriff fiel sein Arbeitsplatz zum Opfer. Als Hobler kam er zur Werkstatt für Bergbau und in andere Hüttenberufe, 1959 wechselte er zur Lehrwerkstatt, wo er als Ausbilder und Vorarbeiter sein fachliches Wissen jungen Menschen weitergab. Den meisten Hüttenmännern ist Johann PANEK jedoch als



Mitglied des Betriebsrats bekannt, in dem er sich seit Jahren um soziale Fragen kümmert. Blickt man sich in seinem Garten um, merkt man, daß er bereits vor Jahren gute Vorsorge für den Ruhestand getroffen hat.

Stahlberater aus aller Welt trafen sich in Essen

Die Stahlberatungsstellen, die sich in den Stahlländern der Welt für die Verwendung von Stahl einsetzen, trafen sich zu ihrem 23. internationalen Kongreß im Juni in Essen. Sie kamen damit in ein Revier, das von altersher ein Zentrum für die stahlerzeugenden und stahlverarbeitenden Industrien und ein wirtschaftlicher Schwerpunkt Europas, gleichzeitig aber auch ein interessanter Markt für Stahl-Fertigerzeugnisse aller Art ist.

Die Kongresse der Stahlberatungsstellen haben in den dreißiger Jahren ihren Anfang genommen und die Stahlverwendung und den technischen Fortschritt wesentlich beeinflusst. Wie der Vorsitzende der deutschen Beratungsstelle für Stahlverwendung, Dipl.-Ing. G. Th. Wuppermann, in seiner Begrüßung sagte, lenke der diesjährige Kongreß unter dem Thema „Die industrialisierte Stahlkonstruktion im Dienste des Menschen“ den Blick vor allem in die Zukunft.

Im harten Wettbewerb der Werkstoffe und bei den in ständiger Änderung begriffenen Lebens- und Konsumgewohnheiten der modernen Massengesellschaft entscheide allein die Leistung. Die wirtschaftliche Lage der Stahlindustrie und der stahlverarbeitenden Industrie werde auf den Märkten von heute und morgen ausschließlich durch die Wettbewerbsfähigkeit ihrer Endprodukte bestimmt. Die Gesichtspunkte der Produktion seien weitgehend zurückgetreten gegenüber den unerbittlichen Forderungen des Marktes. Das Produktions-Denken habe dem Produkte-Denken Platz gemacht.

Der Essener Kongreß solle Fragen des Beitrags diskutieren, den Stahl im Dienste des Menschen

UNSER BILD ZEIGT:

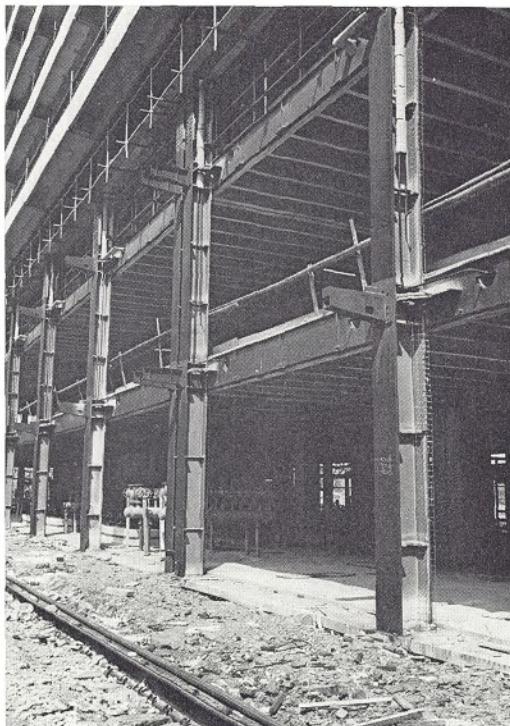
Einsatz von Stahl beim Bau der Ruhr-Universität Bochum

Druckfehler-Berichtigung

Wir bitten — wie in einem Teil der Auflage bereits berichtet — auf Seite 5 im „Artikel ‚Patinax 50‘“ macht sich selbst wetterfest“ in den beiden letzten Zeilen der ersten Spalte richtig zu lesen: „Dieser Sonderstahl ist kalt- und warmumformbar und hat eine gute Sprödebruchs- und Empfindlichkeit“.

leisten könne, und Möglichkeiten aufzeigen, die Welt menschlicher und wohnlicher zu machen. Diese Aufgaben seien nicht ohne neue funktionsgerechte Bauten zu lösen. Hier habe auch die industrialisierte Stahlkonstruktion eine Chance, den Schritt zur technischen und wirtschaftlichen Überlegenheit zu vollziehen. Ausgangspunkt dafür aber seien richtige Planung, durchgreifende Organisation von Werkstätten und Baustellen sowie rationellste Herstellung der Bau-Elemente. Die Vorträge und Besichtigungen des Kongresses sollten mithelfen, diesem Ziel näher zu kommen.

Eine große Zahl von Referenten aus fast allen Stahlländern der Welt erörterten diese Thematik an vier Tagen unter den verschiedensten Gesichtspunkten. Man besprach technische und physikalische Probleme, insbesondere auch über vorgefertigte Konstruktionen für den Bau von Krankenhäusern, Schulen und Universitäten sowie von ein- und mehrgeschossigen Wohngebäuden. Von deutscher Seite wurde dabei unter anderem der Bau der Ruhr-Universität in Bochum diskutiert. Außerdem erörterte man Aufgaben und Bauausführung eines Wohnhauses aus vorgefertigten Stahl-Einzelementen, das die Beratungsstelle für Stahlverwendung in Auftrag gegeben und in Hilden errichtet hat.



Er machte unsere Besucher mit dem Werk bekannt

Zwölf Jahre lang hat Dr. Graf Praschma das Büro Werksbesuche unserer Hütte geleitet und als „Bärenführer“ viele tausend Besucher mit den Hamborner und Beeckerwerther Betrieben bekannt gemacht. Zu ihnen gehörten nicht nur so prominente Gäste wie die Bundespräsidenten Heuss und Lübke, Frau Amélie Thyssen und Gräfin Anita de Zichy-Thyssen sowie Geschäftsfreunde aus aller Welt, sondern auch Jahr für Jahr ATH-Pensionäre, die noch einmal ihre alten Arbeitsplätze besuchen konnten. Seit den Anfangsjahren des Wiederaufbaus waren sein ledergegurter heller Mantel und sein Lodenhut, den er später gegen den Schutzhelm vertauschte, überall im Werk bekannt.

Am 1. Juli nun ging er, nachdem er die Altersgrenze überschritten hatte, in den wohlverdienten Ruhestand und trat seine Aufgabe an Herrn von Kleist ab, der als sein Gehilfe sich bereits seit einem guten halben Jahr in seine Tätigkeit hatte einarbeiten können. Zum Abschied übergab ihm Dr. Graf Praschma (rechts) seine letzte Unterschriftsmappe, bevor er seine eiserne Tabatiere einpackte, die bisher den Schreibtisch dieses passionierten Pfeifenrauchers zierte und ihm jeweils einen Vorrat für zehn Tage bereithielt.



FRANZ SKICKI, 1. Mischer
Sinteranlage/Ruhrort
24. August



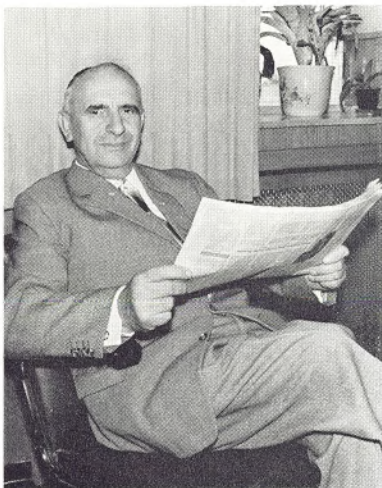
FRITZ PUCHENBERG, Wächter
Werkschutz/Ruhrort
30. August



PAUL BECHLARZ, Platzarbeiter
Halbzeugzurichtung/Ruhrort
4. September



FRANZ SCHMITZ, Kolonnenführer
Verladung/Ruhrort
5. September



FERDINAND KRETEL, 2. Maschinist
Maschinen-Betrieb Kraftanlagen/Ruhrort
7. September



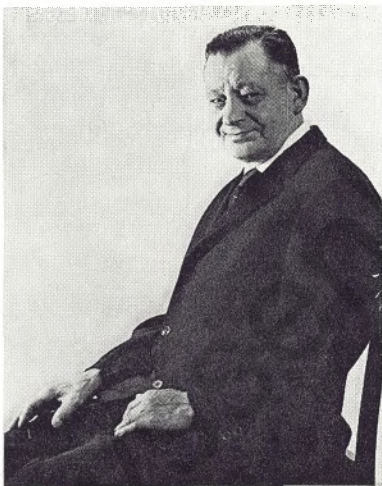
NIKOLAUS BAUTH, Mischermann
Siemens-Martin-Werk I/Ruhrort
10. September



FRIEDRICH BUSCH, Mischermann
Blaststahlwerk/Ruhrort
13. September



HEINRICH KIWITT, Schichtmeister
Blaststahlwerk/Ruhrort
13. September



FRANZ KOCZURA, Schreiner
Kokerei August Thyssen
15. September

Johannes Schmitz, Schlosser-Kol.-Führer,
Maschinen-Betrieb I, 12. September
Max Praviza, Hauptwachmann,
Werkschutz, 16. September
Bruno Radeboldt, Vorarbeiter,
El.-Betr. Sinteranlage II, 17. September

Werk Ruhrort

Wilhelm Genseleiter, Kranführer,
Masch.-Betrieb Stahlwerke, 14. August
Felix Herold, Schleifer,
Halbzeugzurichtung, 8. September
Stephan Piwonski, Waschraumwärter,
Waschraumbetreuung, 9. September
Paul Pischke, Kranführer,
Masch.-Betr. Walzwerk 2, 10. September
Anton Herbst, Werkzeugschlosser,
Masch.-Betr. Stahlbau, 10. September

92 JAHRE ALT

Heinrich Freitag, Sende/Bielefeld,
Eckartsheimer Straße 348, am 3. Sept.
Michael Kepura, Duisburg-Hamborn,
Hagedornstraße 7, am 6. September

90 JAHRE ALT

Franz Heller, Duisburg-Beeck,
Wandjesstraße 21, am 27. September

85 JAHRE ALT

Heinrich Teelen, Homberg,
Duisburger Str. 250, am 11. September
Johann Hein, Duisburg-Ruhrort,
Amtsgerichtsstr. 19, am 18. September
Albert Rheinfels, Duisburg-Hamborn,
Ottokarstraße 26, am 18. September

80 JAHRE ALT

Wilhelm Engel, Duisburg-Meiderich,
Untergard 56, am 5. September
Emil Gutenmorgen, Duisburg-Hamborn,
Dahlstraße 15a, am 6. September
Matthias Zillgen, Duisburg-Laar,
Heinrich-Becker-Str. 1, am 7. September
Johann König, Mülheim (Ruhr),
Marienhof (Altenheim), am 10. Sept.
Josef Müller, Duisburg-Meiderich,
Gartensträucherstraße 86, am 18. Sept.
Wilhelm Vriezen, Duisburg-Meiderich,
Hoher Weg 30, am 24. September
Franz Zeising, Duisburg-Hamborn,
Gertrudenstraße 34, am 25. September
Michael Loga, Duisburg-Hamborn,
Wilfriedstraße 69, am 26. September

DIAMANTENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Stephan Przybyla, Walsum,
Dr.-Wilhelm-Roelen-Straße 156,
am 3. September
Eheleute Jakob Stecker, Duisburg-Laar,
Eligiusstraße 4, am 13. September
Eheleute Friedrich Damerau,
Duisburg-Meiderich, Eckerhorststr. 10,
am 22. September

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Willi Lorenz, Duisb.-Meiderich,
Heisingstraße 35, am 22. September
Eheleute Alexander Gierke,
Duisburg-Hamborn, Schulstraße 75,
am 24. September
Eheleute Emil Drebes, Duisb.-Hamborn,
Uhlendstraße 58, am 29. September

WILHELM FABRY

90 Jahre alt

Am 18. Juli wurde Wilhelm Fabry, der seinen Lebensabend bei seiner Schwester in Walsum in der Franzstraße verbringt, neunzig Jahre alt. Herr Fabry wurde im Jahre 1877 in Bocholt bei Essen geboren. Am 9. Februar 1904 kam er nach Hamborn zur Hütte. In der Zurichtung II war er zunächst als Hilfsarbeiter und später als Locher tätig. Wenn auch manche Einzelheiten seines Berufsweges aus dem Gedächtnis dieses betagten Hüttenmannes geschwunden sind, so weiß er sich doch noch gut an die krisenreichen zwanziger Jahre zu erinnern. Damals erfuhr auch sein Arbeitsverhältnis auf der Hütte eine kurze Unterbrechung. Doch er brachte es immerhin auf über 41 Dienstjahre, in denen er übrigens ausschließlich in der Zurichtung tätig war. Erst am 5. Oktober 1945 — Herr Fabry war damals bereits 68 Jahre alt — ging er in den Ruhestand. Über lange Jahre hinweg konnte er noch am täglichen Geschehen regen Anteil nehmen. Seit einigen Wochen ist das leider nicht mehr in gleichem Maße möglich. So nahm Herr Fabry jetzt bettlägerig die Glückwünsche zu seinem Geburtstag entgegen, die für die Werksleitung und den Jubilarenverein der Leiter der Sozialabteilung Hamborn, Hbv Haftmann, überbrachte.

25 JAHRE IM DIENST

Werk Bruckhausen und Beeckerwerth
Hochofenwerk Hamborn

Thomas Jendraszak, Maurer,
Bauabteilung, 5. September
Helmut Sinnen, Fertigwalzer,
Warmbandwerk I, 9. September
Karl Mittag, Kranführer,
Mech. Hauptwerkstatt, 10. September



**Gewerbliche Lehrlinge
spendeten für das Deutsche Rote Kreuz**

Der Lehrlingsbetreuer der Hamborner Lehrwerkstatt, Spielmann, konnte der Kreisverbandsvorsitzenden des Duisburger Deutschen Roten Kreuzes, Frau König, 202,66 DM übergeben, die von den gewerblichen Lehrlingen der Hamborner Werke gesammelt worden waren. Sie stammten aus einer Unterrichtsvergütung, die sie bei einer außerhalb ihrer

Arbeitszeit liegenden Teilnahme an einer Ausbildung durch unsere Feuerwehr im Feuerschutz und in der Brandbekämpfung gesammelt hatten. Frau König dankte den Spendern, deren Kollegen bei früheren Lehrgängen schon ähnliche Sammlungen für das Rote Kreuz durchgeführt hatten, sowie Herrn Spielmann (links) und dem Leiter des Werkschutzes und der Werkfeuerwehr Hamborn, Schlickum, der an der Übergabe der Spende teilnahm

PERSONALMAPPE

Zu Betriebsdirektoren ernannt wurden

Dr.-Ing. Heinrich Reller Meyer,
Forschung und Qualitätswesen;

Dipl.-Ing. Dieter Schauw in hold,
Forschung und Qualitätswesen.

**Organisatorische Neuordnung der
Maschinenabteilung Ruhrort (M Abt/Ru)**

Nach Durchführung verschiedener organisatorischer Änderungen gliedert sich die Maschinenabteilung Ruhrort (M Abt/Ru) unter Leitung von Betriebsdirektor Nies (Vertreter: Obering. Dr. Schirmer) ab 1. Mai 1967 wie folgt:

A) Maschinenbetriebe

A1) **Maschinenbetrieb Hochöfen (MB Ho)**
Leitung: Obering. Schnegelsberg
Vertreter: Betr.-Chef Krause

- A1.1 MB Ho-Erzaufbereitungsanlagen
Betr.-Leiter Bomba
- A1.2 MB Ho-Hochofenanlagen
Betr.-Chef Krause
- A1.3 MB Ho-Energieanlagen
Betr.-Leiter Rahm

A2) **Maschinenbetrieb Stahlwerke (MB St)**
Leitung: Obering. Dr. Schacky
Vertreter: 1. Ass. Menzenbach

- A2.1 MB St-Stahlwerke
und Nebenbetriebe
1. Ass. Menzenbach
- A2.2 MB St-Fahrzeugwesen
Betr.-Chef Herbst

A3) **Maschinenbetrieb Walzwerke (MB W)**
Leitung: Obering. Götzen
Vertreter: Betr.-Chef Hillmann

- A3.1 MB W I Betr.-Chef Hillmann
- A3.2 MB W II 1. Ass. Pohl
- A3.3 MB HZ-Zurichtungen
Ass. Schönleber

B) Elektrobetriebe

Leitung: Obering. Dr. Schirmer
Vertreter: Betr.-Chef Spieß

B1) Elektrobetrieb Hochöfen (EB Ho)

Leitung: Betr.-Chef Linder
Vertreter: 1. Ass. Griebenow

- B1.1 EB Ho-Erzaufbereitungsanlagen
Ass. Möhlen
- B1.2 EB Ho-Hochofenanlagen
1. Ass. Griebenow
- B1.3 EB Ho-Energieanlagen
Ass. Freund

B2) Elektrobetrieb Stahlwerke (EB St)

Leitung: Betr.-Chef Spieß
Vertreter: Betr.-Leiter Kohlmann

- B2.1 EB-Blasstahlwerk und
Nebenbetriebe
Ass. Bordenmann
- B2.2 EB-SM I und Nebenbetriebe
Betr.-Leiter Kohlmann

B3) Elektrobetrieb Walzwerke (EB W)

Leitung: Betr.-Chef Spieß
Vertreter: 1. Ass. Buddendieck

- B3.1 EB-Walzwerke I und Fertigstraßen
Ass. Bergs
- B3.2 EB-Walzwerke II
1. Ass. Buddendieck

C) Fertigungs- und Erzeugungsbetriebe

C1) Mechanische Werkstätten

Leitung: Obering. Scholtheis und
Betr.-Chef Westerhuis

- C1.1 Maschinenbau (MRW)
Betr.-Leiter Fischer
- C1.2 Zentr. Stahlbau ATH (Z St B)
Betr.-Leiter Tiede
- C1.3 Rohrbau (Z St B)
Ass. Raab

C2) Bauabteilung

Leitung: Betr.-Chef Freygang
Vertreter: Schröder

C3) Sauerstoffanlage

Leitung: Betr.-Chef Dreißig
Vertreter: Graßler

**Kaufmännische Verwaltung
und technisches Büro der M Abt/Ru**

- 1) **Kaufm. Büro (ZK)**
Leitung: Abt.-Leiter Gudat
- 2) **Techn. Büro (ZT)**
Leitung: Betr.-Chef Breßler

Nach dem Tode von Obering. Prochaska wird die Wärmestelle/Ruhrort mit der Nachrichtentechnischen Abteilung/Ruhrort zu der neuen Hauptabteilung „Energie-

Unsere Toten



WIR BEWAHREN IHNEN
EIN EHRENDES ANDENKEN

Werke Bruckhausen/Beeckerwerth/Hochofenwerk Hamborn

geb. gest.

GRENTZ, August	Pens. (Schlackenlader, Hochofen)	1889	19. Mai
NEUBERT, Hans	Wachmann, Werkschutz	1915	20. Mai
ROHRBACH, Ludwig	Pens. (Hilfsarbeiter, Hochofen)	1895	25. Mai
BÖRNER, Gerhard	Pens. (Kolonnenführer, Zurichtung I)	1899	26. Mai
KNÜFERMANN, Johann	Pens. (Walzer, Fertigstraße III)	1899	28. Mai
SCHRODER, Wilhelm	Pens. (Betriebs-Schlosser, Wärmestelle)	1902	29. Mai
BURSCH, Peter	Werkzeugausgeber, Zurichtung I	1903	3. Juni
SCHNEIDER, Michael	Pens. (Vorarbeiter, Schlackenmühle)	1898	7. Juni
QUELLER, Ulrich	Elektroniker, El.-Betrieb Hochofen	1941	9. Juni
STEUER, Erich	Pens. (Stellmacher, Versehrtenwerkst.)	1910	10. Juni
DEHNEN, Wilhelm	Stoffwärter, Stoffwirtschaft/Sammelst.	1911	11. Juni
PETRAT, Otto	Hilfsarbeiter, Allg. Werkskolonne	1945	13. Juni
KRUPPA, Heinz	Hilfsmaurer, Bauabteilung	1921	17. Juni
PLISCHKE, Robert	Schlosser, Ingenieur-Abteilung	1907	21. Juni
THEUS, Franz	Pens. (Bauhilfsmeister, Bauabteilung)	1884	21. Juni

Werk Ruhrort

GAWRON, Alfons	Pens. (Walzer, Feinstraße 3)	1901	1. Apr.
PRZYBILA, Johann	Pens. (Tiefenofenführer, Thomaswerk)	1903	14. Mai
PÜTZ, Alois	Pens. (Kranführer, Masch.-Betrieb I)	1897	14. Mai
LIESER, Philipp	Pens. (Kranführer, El.-Betrieb)	1893	18. Mai
KOPPEN, Walter	Pens. (Stoffwärter, Stoffwirtschaft)	1897	19. Mai
VAN MARWICK, Johann	Pens. (Strecker, Straße III)	1893	20. Mai
GÜNTHER, Gustav	Pens. (Eisenfahrer, Masch.-Betrieb II)	1889	23. Mai
KOCH, Heinrich	Pens. (Kranführer, Martinwerk I)	1890	23. Mai
ROSENBERG, Karl	Pens. (Maschinist, Masch.-Betrieb)	1887	24. Mai
HARM, Friedrich	Pens. (Klempner-Vorarb., MB Krafth.)	1894	27. Mai
TILLMANN, Gerhard	Pens. (Zurichter, Walzwerk)	1900	27. Mai
KOSSOWSKI, Franz	Pens. (Waschraum-Betreuung)	1890	28. Mai
OSSOWSKI, Aloisius	Pens. (Gasstoher, Martinwerk II)	1895	31. Mai
FREY, Eugen	Pens. (Waschraumw., Waschraumbetr.)	1895	2. Juni
RINGWELSKI, Johann	Pens. (Schrottmuschlagarb., Martinw. I)	1893	3. Juni
VRIEZEN, Wilhelm	Pens. (Vorzehner, Stahlbau)	1887	4. Juni
STIRENBERG, Werner	qual. Feinmed., Mech. Hauptwerkstatt	1932	5. Juni
ERLE, Hermann	Pens. (Kranführer, Martinwerk I)	1905	8. Juni
KUHN, Heinrich	2. Schlosser, MB Hochofen	1904	14. Juni
JANSEN, Theodor	2. Kokillenmann, Martinwerk I	1928	16. Juni
GÖHLEN, Johann	Pens. (Kaminreiniger, Thomaswerk)	1901	22. Juni
BAIER, Helmut	1. Betr.-Schlosser, MB Martinwerk I	1935	25. Juni
BONNMANN, Heinrich	Waschraumwärter, Waschräume	1903	25. Juni
LOUSCHY, Hermann	Wachmann, Werkschutz	1906	29. Juni
GETZEL, Herbert	2. Schlosser, Mech. Hauptwerkstatt	1945	30. Juni

Werk Hüttenbetrieb

LIENGE, Karl	Wachmann, Werkschutz	1902	8. Juni
--------------	----------------------	------	---------

wirtschaft und Datentechnik“ zusammengefaßt. Zu ihr gehören: Meß-, Steuer- und Regeltechnik (MSR), Feinwerktechnik und Elektronik, Fernmeldetechnik, Energiewirtschaft sowie das dazugehörige technische Büro. Die Leitung der Hauptabteilung Energiewirtschaft und Datentechnik übernimmt Betriebschef Dr. Wischermann.

*

Ing. Hans Krause wurde zum Betriebschef für den Betriebsbereich Maschinenbetrieb Hochofen — Hochofenan-

lage/Ruhrort und gleichzeitig zum Vertreter von Obering. Schnegelsberg ernannt.

*

Der Abteilung Betriebswirtschaft Ruhrort wurde die Unternehmer- und Werkstätten-Kalkulation einschl. Arbeitsvorbereitung für den Bereich des Werkes Ruhrort übertragen. Auch im Hinblick auf dieses neue Aufgabengebiet (BW-ZAV/Ru) bleibt die Betriebswirtschaft Ruhrort unter Leitung von Obering. Lehmann der Technischen Werksleitung Ruhrort unterstellt.

Nachdenken lohnte sich

Erneut konnten elf Belegschaftsmitglieder aus dem Werk Ruhrort und zwei Mitarbeiter aus dem Hochofenwerk Hüttenbetrieb mit klingender Münze für ihr Nachdenken belohnt werden. Sie hatten erfolgreiche Verbesserungsvorschläge eingebracht. Im einzelnen waren es:

Werk Ruhrort: Techniker Hans Jürgen Nelius, Hochdruckkraftwerk, 145 DM; Vorarbeiter Paul Becker, Maschinenbetrieb, 300 DM; Vorarbeiter Rudolf Haberkorn, Sinteranlage, 300 DM; Schlosser Klaus Baur, Maschinenbetrieb Walzwerk II, 150 DM; Meister Hans Günter Dreesen,

Maschinenbetrieb Hochofen, 65 DM; Techniker Horst Klingbeil, Technisches Büro Maschinenabteilung, 65 DM; Lagerverwalter Horst Heilingenhaus, Maschinenbetrieb Walzwerk I, 75 DM; Elektrokarenfahrer Lothar Fuhr, Elektrowerkstatt, 40 DM; Schlosser Alfons Mühle, Maschinenbetrieb Hochofen, 85 DM; Techniker Horst Klingbeil, Technisches Büro Maschinenabteilung, 85 DM; Kolonnenführer Alfons Hermers, Maschinenbetrieb Stahlbau, 60 DM.

Hochofenwerk Hüttenbetrieb: Kolonnenführer Schlosser Willi Barthel, Elektro- und Maschinenabteilung, 230 DM; Vorarbeiter Willi Silke, Elektro- und Maschinenabteilung, 600 DM.

