



unsere **ATH**

14. Jahrgang • Dezember 1968 • Werkzeitschrift der August Thyssen-Hütte AG • Duisburg-Hamborn **12**



ATH-MOSAİK

- Bergassessor a. d. Klaus Haniel wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1969 in den Vorstand der August Thyssen-Hütte AG berufen. Ein Porträt des neuen Vorstandsmitgliedes veröffentlicht die Werkzeitung auf Seite 4.
- Gemessen am Umsatz des letzten Jahres, steht die Thyssen-Gruppe in der Rangordnung der größten Unternehmen der Bundesrepublik an vierter Stelle.
- Die Thyssen Stahlunion-Export GmbH, die wichtige Aufgaben zur Wahrung der Auslands-Interessen der Thyssen-Gruppe wahrnimmt, ist an 150 Plätzen in der Welt vertreten. Die Werkzeitung berichtet auf Seite 16 hierüber.
- Dr. Heinz Gehm, Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrates der Deutsche Edelstahlwerke AG, Krefeld, konnte am 23. November seinen 75. Geburtstag feiern. Dr. Gehm gehörte von 1929 bis 1948 dem DEW-Vorstand an und übernahm dann den Vorsitz im Aufsichtsrat. Von 1957 bis 1966 stellte er seine reichen Erfahrungen als Mitglied des ATH-Aufsichtsrates auch unserem Unternehmen zur Verfügung.
- Walter Hesselbach, der Vorstandsvorsitzende der Bank für Gemeinwirtschaft und Mitglied des ATH-Aufsichtsrates, wurde als erster Deutscher mit der Ehrenmitgliedschaft der Hebräischen Universität Jerusalem, der ältesten Universität Israels, und der Universität Tel Aviv ausgezeichnet.
- Direktor Dipl.-Ing. Carl-Heinz Uhrmacher, bisher Leiter des Verkaufs Nebenprodukte der ATH, trat zu den Deutschen Edelstahlwerken über, wo er in der Leitung des Einkaufs tätig ist.
- An zahlreichen Messen und Ausstellungen wird die ATH im Jahre 1969 teilnehmen. Außer auf der Hannover-Messe wird sie u. a. vertreten sein bei der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt sowie den Messen in Leipzig, Posen, Zagreb und Teheran.
- Die traditionelle Jubilarensfeier für die Jubilare des Jahres 1968 aus den Werken Bruckhausen, Hamborn und Beeckerwerth findet am Freitag, 11. April 1969, in der Mercatorhalle in Duisburg statt.

DAS INHALTSVERZEICHNIS 1968
liegt dieser Ausgabe der Werkzeitung bei

AUS DEM INHALT:

- 3 Weihnachtsgruß des Vorstandes und des Betriebsrates
- 4 Bergassessor a. D. Klaus Haniel in den ATH-Vorstand berufen
Dr. Sohl vor der IISI-Konferenz in Los Angeles
- 5 Hüttdirektor i. R. Dr.-Ing. Alfred Michel 70 Jahre
- 6 Eisenhüttenfest 1968
- 8 Neue Strangguß-Anlage Ruhrort geht bald in Betrieb
- 11 Computer „erobert“ den Hochofen
- 12 Neue Lagekarte der Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth
- 14 Thyssenstahl-Spaltband aus der Warmband-Spaltanlage Beeckerwerth
- 16 Thyssen Stahlunion-Export in aller Welt
- 19 Ein Gruß an die Männer auf See
- 20 Duisburgs Häfen liegen jetzt viel tiefer
- 22 Mit der Super-Kamera 2500 Meter über der ATH
- 24 Das Hüttenwerk wurde zum Maler-Atelier
- 26 Beim Hamborner Thyssen-Chor sang das Publikum mit
- 27 Chorgemeinschaft erntete in Meiderich reichen Beifall
- 28 Hier geht es um die Sicherheit: Ausländischen Neulingen besonders helfen
Doppeldeutige Unfallkurve: steigend und doch sinkend
- 29 Hamborner Verzinkungsanlage produzierte eine Million Tonnen verzinktes Blech
- 30 Mit Sicherheitsgurt weniger Tote
- 31 Werk Ruhrort erzielte Rekordproduktion
- 32 Im Lande der Eskimos, der Bären und Lachse
- 34 Segelflieger hatten eine gute Saison
- 35 Rund um den Weißdorn: Salonwagen — seit hundert Jahren auf Achse
- 36 Soziale Fragen: Renten können umgewandelt werden
- 38 Hans Fahsl: Olympisches Abenteuer in Mexiko
- 41 Jubilare, Personalnachrichten

ZUM UMSCHLAG DIESES HEFTES:
Die Sonne versinkt hinter dem Hochofen — eine Fotostudie aus dem Hamborner Hochofenwerk (Farbaufnahme: Günter Meyer)

HERAUSGEBER:

AUGUST THYSSSEN-HÜTTE AKTIENGESellschaft
41 Duisburg-Hamborn, Postfach 67

Leiter der Redaktion:
Carl Bertram Hommen

Rolf Dahlheim, Ruhrort (Stellvertreter)
Günter Meyer, Hamborn

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

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

Bilder: Fahsl, Freihoff, Gecks, Grosse, Lang, Meyer, Scheibel, Schmude, Soldan, Terlet, Thommes, Warne; Bildarchiv Eisenbahn und Häfen, LKAB (Hanssens), Thyssen Stahlunion-Export, Privataufnahmen — Luftaufnahme: Moog — Karte: K. A. Wirth.

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



Ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches 1969!

Nur kurz ist noch die Zeit bis zur Schwelle des neuen Jahres, das sicherlich jeder von uns mit besonderen Wünschen und Hoffnungen erwartet. Wenn wir bei dieser Gelegenheit einen Rückblick auf das Geschehen während des zur Neige gehenden Jahres in der Thyssen-Gruppe und insbesondere auch bei der August Thyssen-Hütte tun, so kann uns das mit Befriedigung erfüllen. Die Optimisten unter uns haben recht behalten.

Zum Jahresbeginn kam die Stahlindustrie in einen kräftigen konjunkturellen Aufwind, die Auftragsbücher füllten sich rasch, die Produktion kam schnell auf hohe Touren. Während die Rohstahl-Erzeugung der ATH im Januar noch bei etwas über 600 000 Tonnen gelegen hatte, stieg sie bis zum Oktober auf nicht weniger als 869 000 Monatstonnen an. Im gleichen Monat stieß die Hoag zur Thyssen-Gruppe. Damit erhöhte sich die Rohstahl-Produktion des gesamten Konzerns auf über 1 Million Tonnen.

Hinter solchen Globalziffern stehen hohe und aner kennenswerte Leistungen in allen einzelnen Betrieben und Büros. Sie ermöglichten nicht nur, daß wir die überwiegend hochgesteckten Produktionsziele erreichen konnten, sondern führten auch zu einem erfreulichen Anstieg der Produktivität: — ein Erfolg, der für uns um so wichtiger ist, als die Verkaufserlöse aus mancherlei Gründen von dem konjunkturellen Aufwind kaum erfaßt wurden.

Wir wissen, daß die Anforderungen, die in ständig steigendem Maße auf unsere Werke zukamen, nur durch gutes Hand-in-Hand-Arbeiten und die Einsatzfreude aller Mitarbeiter bewältigt werden konnten. Es ist nicht nur gut, sondern es ist auch mit einer aner kennenswerten Selbstverständlichkeit mehr als normal gearbeitet worden. Dafür möchten wir heute jedem einzelnen und allen zusammen Dank sagen.

Wir wissen noch nicht, was uns 1969 bescheren wird, aber wir gehen mit Zuversicht in das neue Jahr hinein. Es wird uns gewiß viel Arbeit und hoffentlich auch den entsprechenden Erfolg bringen.

Wir wünschen allen Mitarbeitern und ihren Angehörigen, vor allem aber auch unseren verdienten Pensionären, ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches Neues Jahr. Unser aller Gruß gilt auch den Freunden unserer ATH, mit denen uns weiterhin eine enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit verbinden möge.

Duisburg-Hamborn, im Dezember 1968

Der Vorstand

Das bevorstehende Weihnachtsfest soll für uns ein Anlaß zur Besinnung sein. Zugleich blicken wir an der Schwelle eines neuen Jahres zurück auf das vergangene.

Das Jahr 1968 war gekennzeichnet durch eine fast überhitzte Auftragslage. In allen drei Werksbereichen wurden die bisherigen höchsten Produktionsmengen mehrfach überschritten. Fast alle Anlagen sind bis zu ihrer maximalen Leistungsgrenze ausgefahren worden. Es muß aber auch gesagt werden, daß nicht nur den Produktions-Anlagen, sondern auch jedem Mitarbeiter sein höchster Einsatz abverlangt wurde. Mit der Erhöhung der Produktion trat zwangsläufig ein Fehlbedarf an Mitarbeitern ein. Es wurde versucht, durch verstärkte Neueinstellungen diese Lücke zu schließen, was jedoch in vollem Umfang nicht gelungen ist.

Die Betriebsräte der drei Werksbereiche haben auch in diesem Jahr versucht, ihre ganze Kraft einzusetzen, um für die Belegschaft das Beste zu erreichen. Nicht immer sind wir mit unseren Vorstellungen auf uneingeschränkte Gegenliebe gestoßen. Es hat sich aber erwiesen, daß unsere gemeinsame Arbeit Erfolge aufzuweisen hat. Bei dieser Gelegenheit möchten wir allen Kolleginnen und Kollegen noch einmal für das Vertrauen danken, das sie uns anläßlich der diesjährigen Betriebsratswahl entgegengebracht haben.

Was uns das vor uns liegende Jahr bringen wird, ist noch ungewiß; jedoch glauben wir mit berechtigtem Optimismus, dem neuen Jahr voll Vertrauen und Zuversicht entgegensehen zu können.

Allen Belegschaftsmitgliedern, ihren Familien sowie den Pensionären wünschen wir ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes und friedvolles Jahr 1969.

Die Betriebsräte

Werk Bruckhausen
Hochofenwerk Hamborn
Werk Beeckerwerth

Werk Ruhrort

Hochofenwerk Hüttenbetrieb

Bergassessor a.D. Klaus Haniel Mitglied des ATH-Vorstandes



Der Aufsichtsrat der August Thyssen-Hütte AG hat, wie an anderer Stelle bereits kurz vermerkt, Bergassessor a. D. Klaus Haniel mit Wirkung vom 1. Januar 1969 in den ATH-Vorstand berufen.

Klaus Haniel wurde am 14. Januar 1916 in München geboren. Nach seinem Abitur, das er am humanistischen Wilhelm-Gymnasium in der bayerischen Landeshauptstadt ablegte, arbeitete er ein Jahr lang unter Tage im Ruhrbergbau

und diente anschließend zwei Jahre bei der Wehrmacht. Von Oktober 1938 an studierte er ein Jahr an der Technischen Hochschule in Aachen Bergbau.

Bei Ausbruch des Krieges wurde er eingezogen, erhielt jedoch nach dem Polen-Feldzug Studienurlaub und bestand anschließend sein Diplom-Examen als Diplom-Bergingenieur mit „Auszeichnung“. Im Rußland-Feldzug, den er von 1943 als Oberleutnant mitmachte, geriet er 1945 in russische und anschließend in tschechische Gefangenschaft, aus der er zwei Jahre später fliehen konnte.

Nach seinem Staatsexamen als Bergassessor in Dortmund schied er aus dem Staatsdienst aus und übernahm im Januar 1949 die Leitung des Dogger-Erzbergbaus der Gutehoffnungshütte im württembergischen Geislingen an der Steige.

1952 wurde er mit der Leitung des Ausbaus der Zeche Franz Haniel der damaligen Bergbau AG Neue Hoffnung beauftragt und 1955 zum Bergwerksdirektor ernannt. Seit 1958 war er ordentliches Vorstandsmitglied dieser Gesellschaft, bis er ein Jahr später, als die Zechen in die Hüttenwerk Oberhausen AG eingegliedert wurden, in den Vorstand der Hoag eintrat.

Bergassessor a.D. Haniel ist Aufsichtsratsvorsitzender der GHH und Mitglied in einer Reihe von Aufsichtsräten dieser Unternehmensgruppe. Außerdem gehört er dem Vorstand des Unternehmensverbandes Ruhrbergbau an.



Dr. Sohl bei der IISI-Konferenz

Fairer Wettbewerb auch für Stahlindustrien das „Salz in der Suppe“

Zweite Jahreskonferenz des Internationalen
Eisen- und Stahlinstituts in Los Angeles



Anläßlich der diesjährigen Jahreskonferenz des Internationalen Eisen- und Stahlinstituts vom 20. bis 23. Oktober in Los Angeles fanden sich zum zweitenmal in der Geschichte der Stahlindustrie über 250 führende Persönlichkeiten aus 21 Stahl produzierenden Ländern der westlichen Welt zu einem Gedanken- und Erfahrungsaustausch zusammen. Die Tagung, auf der eine Jahresproduktion von über 300 Millionen Tonnen vertreten war — das sind etwa 85 Prozent der Produktion der westlichen Länder bzw. 60 Prozent der Stahlproduktion der gesamten Welt —, kann als ein weiterer Markstein auf dem Weg zu einer internationalen Stahlkooperation bezeichnet werden.

Als Chairman des Internationalen Eisen- und Stahlinstituts betonte der Vorsitzende unseres Vorstandes, Dr. Hans-Günther Sohl, in seiner Eröffnungsansprache, daß der Gedankenaus-

tausch im Rahmen einer derartigen Veranstaltung besonderes Gewicht erhält in einer Zeit, in der man im Begriff ist, sich durch die Forderung nach neuen protektionistischen Maßnahmen weiter von einem fairen internationalen Wettbewerb zu entfernen. Wenn Dr. Sohl auch sein Verständnis ausdrückte für die Sorgen der amerikanischen und französischen Stahlindustrie, so warnte er doch mit Nachdruck davor, in irgendwelchen interventionistischen Schutzmaßnahmen Vorteile zu sehen. Er appellierte nochmals an die Stahlindustrien der freien Welt, sich in schweren Zeiten über den Grenzen hinweg beizustehen und empfahl seinen Kollegen, den Geist der verständnisvollen Zusammenarbeit und die gemeinsamen Bemühungen um Ordnung auf dem Währungsgebiet zum Vorbild zu nehmen.

Aus diesen Überlegungen heraus sei auch die Bereitschaft der japanischen und europäischen Stahlindustrie zu sehen, auf einer freiwilligen Basis die Stahlimporte in die Vereinigten Staaten vorübergehend zu beschränken. Dr. Sohl betonte, daß angesichts der Situation des amerikanischen Außenhandels und der Währung der USA sowie der damit eng verknüpften Lage

des Währungssystems der gesamten Welt solche Maßnahmen ein Beitrag der Stahlwirtschaft zur Stabilisierung der weltwirtschaftlichen Ordnung sein könnten.

Zu lange habe man beim Stahl in nationalstaatlichen Kategorien gedacht, weil die strategische Bedeutung dieses Industriezweiges im Vordergrund des Interesses stand. „Es ist frappierend festzustellen“, sagte Dr. Sohl in diesem Zusammenhang, „daß unsere Industrie zwar eine Reihe großer Gesellschaften hat, bis heute aber doch praktisch keine Beispiele internationaler oder multinationaler Gruppen einer Größenordnung aufweisen kann, wie sie sowohl für Aluminium, Chemie, Erdöl als auch in der Automobil- und Elektroindustrie anzutreffen sind. Das ist um so bemerkenswerter, als die nicht abreißende Kette nationaler Zusammenschlüsse in der Stahlindustrie nach wie vor das Bestreben zur Kooperation zeigt.“

An alle Stahlproduzenten appellierte Dr. Sohl, ohne Vorurteile darüber zu diskutieren, wie auf dem internationalen Stahlmarkt die nicht ökonomisch bedingten Handelshemmnisse abgebaut werden könnten. Die Zusammenarbeit im

Hüttendirektor i. R. Dr.-Ing. Alfred Michel siebzig Jahre



Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Alfred Michel, von 1951 bis 1965 Vorstandsmitglied und Cheftechniker der ATH, vollendet am 20. Dezember sein siebenzigstes Lebensjahr.

Auf ein arbeitsreiches und von großen beruflichen Erfolgen erfülltes Leben blickt Dr. Michel an diesem Tag zurück. Als er aus unserem Vorstand ausschied, sagte er, er habe sich als Eisenhüttenmann keine schönere Aufgabe als den Wiederaufbau und Ausbau der ATH wünschen

können. Tatsächlich hat er die Hütte gut gerüstet für den scharfen Wettbewerb, in dem sie sich heute zu bewähren hat.

Dr. Michel war zum erstenmal als Dreißigjähriger ins Revier gekommen, das ihn — mit kurzen Unterbrechungen — nicht mehr aus seiner beruflichen Tätigkeit entließ. Er begann 1928 in Hückingen, ging 1941 zunächst zum Hüttenwerk Hagendingen in Lothringen, das August Thyssen einst gebaut hatte, und übernahm dann die Leitung der Hütte Linz, der heutigen Vöest. Hier hatte er bereits damals das seltene Glück, ein neues Hüttenwerk planen und bauen zu können.

Zum zweitenmal wurde ihm diese Aufgabe in Hamborn gestellt, nachdem er 1950 als Werksdirektor zur ATH gekommen und 1951 in den Vorstand berufen worden war. Unter seiner technischen Leitung entstanden neue Anlagen, die — wie die erste deutsche Breitbandstraße, neue Hochöfen und ein neues Siemens-Martin-Werk — durch ihren technischen Zuschnitt in der gesamten Stahlindustrie aufhorchen ließen. Krönender Abschluß seines Lebenswerkes war der Bau von Beeckerwerth — des „Werkes im Grünen“. Nicht zuletzt dieser bedeutsamen technischen Leistung wegen verlieh ihm die Bergakademie Clausthal die Ehrendoktorwürde.

Auch nach seinem Ausscheiden aus dem Vorstand stellte Dr. Michel unserem Unternehmen seine langjährigen Erfahrungen zur Verfügung. Werk und Belegschaft wünschen ihm weiterhin viel Glück und vor allem eine gute Gesundheit in seinem Ruhestand.



Internationalen Eisen- und Stahlinstitut könne hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten.

Dr. Sohl sprach sich für einen stärkeren Gemeinschaftssinn in unseren gegenseitigen Beziehungen zum Wohle eines fairen Wettbewerbs aus. Er unterstrich, daß auch für die Stahlindustrie „der Wettbewerb das Salz in der Suppe“ sei; denn gerade das strenge Ausleseprinzip des Wettbewerbs habe zu dem Erfolg unserer freiheitlichen Wirtschaftsordnung und damit zu unserem eigenen Wohlergehen maßgeblich beigetragen. „Es wäre unklug“, sagte Dr. Sohl,

„dieses Salz durch irgendein Surrogat ersetzen zu wollen und dabei etwa das Internationale Eisen- und Stahlinstitut als Laboratorium zur Entwicklung dieses Surrogats zu betrachten.“

Allerdings dürfe sich der Wettbewerb auf lange Sicht nur an ökonomischen Kriterien orientieren und nicht — wie heute noch vielfach üblich — durch Zölle, Dumping, Antidumping, Subventionen, Steuergrenzen etc. verfälscht werden. Dies um so mehr, als es sich beim Stahl auch bei ständig steigenden Qualitäten nach wie vor um austauschbare Massengüter handelt. „Da die Stahlindustrie zweifellos heute in der Lage ist, mehr Stahl zu produzieren, als sie absetzen kann“, betonte Dr. Sohl, „müssen wir lernen, daß es unklug ist und niemandem nutzt, wenn man Schwankungen der Nachfrage einfach ignoriert, indem jeder versucht, seine Anlagen immer voll auszulasten und dann die Überschüsse zu niedrigen Preisen dem Nachbarn ‚vor die Haustür karrt‘. Letzten Endes schlägt sich dann jeder mit den billigen Importen der anderen herum, was zu der grotesken Situation führt, daß der Stahl dort am billigsten ist, wo seine Produktion am teuersten wäre.“

Sicherlich sei es eine gesellschaftspolitische Aufgabe der Massenproduktion, erklärte Dr. Sohl weiter, den Verbrauchern die billigste Versorgung zu sichern. Das schließe aber sicher nicht die Versorgung zu Preisen ein, die zum Teil nicht einmal die Kosten deckten. Abgesehen von dem Anspruch der Aktionäre auf eine angemessene Kapitalverzinsung beraube man sich der Möglichkeit zur Realisierung des technischen Fortschritts.

„Wir alle sind Unternehmer, die Stahl produzieren und absetzen, um Gewinne zu erwirtschaften“, betonte Dr. Sohl. „Den Gewinn brauchen wir, damit unsere Unternehmen beim technischen Fortschritt mithalten können. Wir brauchen ihn für unsere Aktionäre und für die Sicherung der Arbeitsplätze unserer Mitarbeiter, an deren steigenden Lebensstandard wir ebenso interessiert sind wie sie selbst. Und wir brauchen ihn, um für unsere Kunden und Lieferanten leistungsfähige Geschäftspartner zu bleiben. Nur durch immer modernere und immer kostengünstigere Verfahren kann auf längere Sicht die wirklich billigste Versorgung der Verbraucher sichergestellt werden. Fortschritt kostet Geld, und dieses Geld kann nur aus ausreichenden Erträgen kommen.“

Im Hinblick auf die Tätigkeit des Internationalen Instituts brachte Dr. Sohl die Hoffnung zum Ausdruck, daß es gelingen möge, durch die Zusammenarbeit in diesem Gremium und durch den internationalen Gedankenaustausch mehr



Gemeinschaftssinn und Verständnis in die gegenseitigen Beziehungen zu tragen. Das werde sich letztlich zu unser aller Wohl auswirken und könnte vielleicht auch Vorbild für internationale Zusammenarbeit auf anderen Gebieten werden.

In einer von Lord Melchett, Chairman der British Steel Corporation, geleiteten Podiumsdiskussion über „Konzentration und Kooperation“ in der Stahlindustrie vertrat Dr. Overbeck, Vorsitzender des Vorstandes der Mannesmann AG, die Auffassung, daß die Phase der Konzentration auch in der deutschen Stahlindustrie noch nicht abgeschlossen sei. Weitere Fusionen, verstärkte Zusammenarbeit auf dem Erzsektor und innerhalb der Verkaufskontore als auch die Errichtung und der Betrieb gemeinsamer Anlagen würden dazu beitragen, die deutsche Stahlindustrie auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu gestalten.

Mr. Patton, Chairman der Republic Steel Corporation, erläuterte in seinem Beitrag zu der amerikanischen Situation den hemmenden Einfluß, den die harte amerikanische Antitrust-Gesetzgebung auf eine weitere Konzentrationsbestrebung hat. Nur so sei die Bildung der in letzter

DIE BILDER
aus der „Second Annual Conference“ des Internationalen Eisen- und Stahlinstituts in Los Angeles zeigen auf der linken Seite oben links Dr. Sohl, Chairman des IISI, bei seiner Eröffnungsansprache; rechts: Im Gespräch (von rechts) mit dem Managing Direktor Sir Ian McLennan und Ronald W. Brook (beide Broken Hill) — Auf dieser Seite rechts: In der Diskussion sprach u. a. Mr. Shigeo Nagano, Präsident der Fuji Iron & Steel Co, rechts neben ihm ein japanischer Übersetzer, links am Tisch Mr. Roger M. Blough, Chairman der United States Steel Corp. — Links: Bei einer Besichtigung der Firma Jörgensen; im Bild Prof. Dr. Cordes, Dr. Mommsen und Dr. Brandt



Zeit wie Pilze aus dem Boden schießenden „Conglomerates“ zu verstehen.

M. Ferry, Präsident der Chambre Syndicale Française kommentierte den französischen Stahlplan und die beachtlichen Konzentrations-erfolge, die hierdurch bereits erzielt werden konnten, während Mr. Sundblad, Vorsitzender des Vorstandes der Stora Kopparbergs AB, am Beispiel der schwedischen Stahlindustrie die Vorteile zum Ausdruck brachte, die ein absolut freies Wirtschaftssystem für die Entwicklung der Stahlindustrie hat.

Künftige technologische Entwicklung

Mr. Finniston, Vorstandsmitglied der im vergangenen Jahr verstaatlichten British Steel Corporation, skizzierte die technischen Entwicklungsmöglichkeiten der nächsten zehn Jahre. Er rechnet mit einer beachtlichen Erhöhung der Hochofenleistung, einen verstärkten Trend zum Sauerstoffstahl und die breitere Anwendung der Vakuum-Entgasung und des Stranggießens. In den Walzwerken werden größere Abmessungen, höhere Walzgeschwindigkeiten, neue Beschichtungsverfahren, das weitere Vordringen der automatischen Steuerung sowie die Verfeinerung der Kontrollenrichtung zu einer erhöhten Wirtschaftlichkeit führen.

In zehn Jahren, meint Mr. Finniston, werde zwar immer noch der Großteil des in der Welt produzierten Stahls mit Hilfe der heute modernen Verfahren hergestellt; daneben würden jedoch völlig neue Verfahren, wie zum Beispiel das „Sprühfrischverfahren“, kommerzielle Anwendung gefunden haben. Möglicherweise werde sich bis dahin auch der kontinuierliche Hochofenabstich durchsetzen, der mit einem anschließenden Sprühfrischverfahren, einer Stranggußanlage und den nachgeschalteten Walzstraßen verbunden werden könnte.

Mr. F. Weitzenkorn, Leiter der Entwicklungsabteilung bei Armco, zeigte am Beispiel dieser amerikanischen Gesellschaft den Erfolg und die Notwendigkeit einer systematischen, kontinuierlichen Marktforschung und gezielten Produktentwicklung. Er war der Auffassung, daß die Stahlindustrie in Zukunft gerade auf diesem Sektor in verstärktem Maße tätig werden müsse, wenn sie nicht wesentliche Anwendungsgebiete des Stahls an Konkurrenzprodukte verlieren wolle.

Transportprobleme

In einer anderen Podiumsdiskussion unter Leitung von Mr. Holbrook, Chairman der Algoma Steel Corporation, äußerten sich Mr. Yamada, Senior Executive Director von Yawata, Dr. Capanna, Präsident von FINSIDER, und Herr Drijver, Vorsitzender des Vorstandes der Koninklijke Nederlandsche Hoogovens & Staalfabrieken, zu den Transportproblemen der Stahlindustrie. Die Diskussionsteilnehmer vertraten die Auffassung, daß sich der gegenwärtige Trend zu immer größeren Schiffseinheiten und vor allem zu Mehrzweckfrachtern und kombinierten

Der Ingenieur der Zukunft lernt nie aus

Eisenhüttenstag 1968 — Arbeit in der Stahlindustrie soll attraktiver gemacht werden

Der Eisenhüttenstag, die alljährliche Zusammenkunft der Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute in Düsseldorf, stand in diesem Jahr stark unter den Gesichtspunkten der überbetrieblichen Forschung und der Ausbildung eines ausreichenden Nachwuchses für die Stahlindustrie. Prof. Dr. Schenck forderte dazu auf, die Arbeitsplätze in den Hüttenwerken noch attraktiver zu machen, da die künftigen Aufgaben der Unternehmen schwerer sein würden als in der gegenwärtigen Zeit.

Nicht nur aus der Bundesrepublik, sondern praktisch aus allen Stahlländern der Erde hatten sich am 7. und 8. November etwa 5000 Eisenhüttenleute in Düsseldorf eingefunden. Schwerpunkt der zweitägigen Zusammenkunft war ein umfangreiches Vortragsprogramm über technische Probleme in den Hüttenwerken.

Der Arbeitskreis Metallurgie, in dem Dr.-Ing. Förster aus Forschungsergebnissen der Hoag

über die „Anwendung der Desoxydationskinetik auf die Herstellung halbberuhigten Stahles“ berichtete, stand unter dem Vorsitz des Hamborner Hochofenchefs, Werksdirektor Dr.-Ing. Heynert.

Oberingenieur Dr.-Ing. Franz Weber, Leiter der Block- und Profilwalzwerke Bruckhausen, berichtete über gemeinsame Untersuchungen mit Oberingenieur Dr. Rieskamp, Warmbandwerk Beeckerwerth, über „Tieföfen und Stoßöfen als Betriebsmittel des Walzwerkers an Hochleistungsstraßen“.

„Die Entwicklung und Praxis beim Einsatz der maschinellen Datenverarbeitung im technischen Bereich eines Hüttenwerkes“ war das Thema des Vortrags, den Betriebschef Dipl.-Ing. Wissel (Hamborn) im Fachausschuß Betriebswirtschaft hielt; hier hatte Betriebsdirektor Dipl.-Ing. Schütte, der Leiter der Abteilung Betriebswirtschaft Hamborn, den Vorsitz.

Abschluß des Eisenhüttenstages war die Hauptsitzung, zu der sich alle Teilnehmer in der Kongreßhalle zusammengefunden hatten, unter ihnen mit Dr. Sohl viele Vorstandsmitglieder und leitende Herren aus Werken und Verwaltungen der Thyssen-Gruppe.

Prof. Dr. Hermann Schenck (Aachen), der Vorsitzende des VDEH, sagte in seinem Vortrag über strukturelle Merkmale in der Stahlindustrie, die deutliche Besserung der Wirtschaftslage im Jahre 1968 könne nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Produktion der deutschen Eisenindustrie nicht die Zuwachsraten habe, die man vor einigen Jahren noch erhoffte.

Die Ursache sei die verhältnismäßig langsame Zunahme der von der Verarbeitung aufgenommenen Stahlmenge und das Eindringen ausländischen Stahls. Der Unterschied zwischen Produktions- und Verbrauchskapazität für Stahl habe in allen Ländern eine verstärkte Exporttendenz verursacht, die sich in lebhaften Wettbewerbskämpfen auf den Stahlmärkten auswirke.

Dieser Sachverhalt zwingt die Konkurrenten oft zu Überlegungen, wie sie durch Umstrukturierung auf die veränderte Kostensituation reagieren könnten. Bei den Strukturüberlegungen für die gemischten Hüttenwerke stehe an bevorzugter Stelle der Nutzen durch die Ko-

Erz-Ölschiffen anhalten werde. Im Vordergrund der Bestrebungen werde auch in Zukunft die weitere Senkung der Transportkosten stehen, die speziell für ein Land wie Japan eine Lebensnotwendigkeit darstellten. Darüber hinaus sei es für alle einflussreichen Stahlindustrien wichtig, daß eine Senkung der Seetransportkosten die Konkurrenz auch sehr entfernt liegender Erzgruben auf dem Weltmarkt fördere. In einer vielbeachteten Dinneransprache empfahl Mr. Lundborg, Chef der Bank of America, den Stahlindustriellen, das Problem der Überkapazitäten nicht durch protektionistische Be-

strebungen zu lösen, sondern durch eine systematische Erschließung neuer Märkte, vor allem in den Entwicklungsländern. Hierzu seien internationale Zusammenarbeit, die Bildung multinationaler Gruppen, die Partnerschaft mit anderen Industriezweigen sowie eine moderne Unternehmensführung wesentliche Voraussetzungen. Den Abschluß der Konferenz bildete die Besichtigung der Earl M. Jörgensen Co., eines der bedeutenden amerikanischen Steel Service Center, sowie der Erzgruben und der Anlagen der Kaiser Steel Corporation in Fontana.

Dipl.-Ing. Claus Siebel

Aufsichtsratsmitglieder der Hoag besichtigen die ATH

Auf Einladung des Vorstandes der ATH besichtigten am 8. Oktober fünf Arbeitnehmer-Vertreter des Aufsichtsrates der Hüttenwerk Oberhausen AG die ATH. Der Vorsitzende unseres Vorstandes, Bergassessor a. D. Dr. Sohl, mit dem vom Vorstand ferner die Hüttendirektoren Dr. Brandt, Dr. Risser, Doese und Schmidt erschienen waren, begrüßte die Gäste in der oberen Halle von Tor 1, wo ihnen Dr. Brandt einen Überblick über die Anlagen der ATH-Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth gab. In einer eingehenden Besichtigung lernten die Aufsichtsratsmitglieder dann die neuen Beeckerwerther Betriebe kennen, vor allem das Oxygen-Stahlwerk sowie das Warm- und Kaltbandwerk. Unser Bild zeigt die Begrüßung in der Halle von Tor 1: Von rechts Arbeitsdirektor Doese, Dr. Sohl, Dr. Risser, Dr. Brandt, anschließend die Oberhausener AR-Mitglieder Ginhold, Durbeck, Hartrich, Schmitz und Lehmann sowie Hüttdirektor Schmidt.



stendegression, die durch Vergrößerung der Produktionseinheiten und ihre Konzentration auf wenige Plätze erhalten werden könne.

Eine bemerkenswerte Veränderung der strukturellen Voraussetzungen der Stahlindustrien sei dadurch erfolgt, daß die ursprüngliche Erzgrundlage nach Menge und Wert in den Hintergrund getreten sei. Die Stahlindustrie müsse daher verstärkt auf dem Erz-Weltmarkt auftreten, womit die Fracht- und Umschlagkosten ein merkbares Gewicht erhielten. Der gezielten Veränderung der äußeren Struktur gehe vielfach der Neubau von Hüttenwerken und die Verbesserung ihrer inneren Struktur parallel.

Besondere Aufmerksamkeit erforderten die internationalen Bemühungen zur Erhöhung der Produktivität und Senkung der Kosten. Am Beispiel der Hochofentechnik seien die großen Erfolge erkennbar, die aus konsequenter Verwirklichung wissenschaftlicher Gedankengänge erzielt wurden. Bei den Sauerstoff-Blaststahlwerken sei die internationale Technik auf breiter Basis fortgeschritten.

Dem Struktur-Wandel sollte auch durch bewußte Förderung der Anwendungstechnik Rechnung getragen werden. Dabei müsse das gemeinschaftliche Interesse der Erzeuger und Verbraucher am gemeinsamen Fortschritt verstärkt werden.

Die Erschwerung der Aufgaben, die den Werken gestellt seien, erfordere schließlich, sich mehr mit den Mitarbeitern zu beschäftigen, und zwar auf den Gebieten der technischen, wissenschaftlichen und menschlich-charakterlichen Qualität. Dies sei ein Weg, den Arbeitsplätzen in der Stahlindustrie eine erhöhte Attraktivität zu geben.

Vor der Mitgliederversammlung ging das geschäftsführende Vorstandsmitglied des VDEh, Dipl.-Ing. Helmut Kegel, in seinem Bericht über die Arbeit des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute auch auf die Lage der Stahlindustrie ein. Die Arbeitsleistung der Erwerbstätigen in der gewerblichen Wirtschaft, so sagte er dabei, sei vor allem in den letzten Jahren merklich angestiegen. In der Stahlindustrie des Bundesgebietes sei in den Jahren von 1962 bis 1967 das Produktionsergebnis je Beschäftigten um knapp 24 Prozent und je Beschäftigungsstunde um reichlich 28 Prozent angehoben worden, während zur gleichen Zeit die Arbeitszeit verringert worden sei. Das sei im wesentlichen auf die Verbesserung der Produktivität der Anlagen zurückzuführen.

Die Steigerung der Anlagenleistung aber sei abhängig von den Ergebnissen der Forschungs- und Entwicklungsarbeiten, die im Bereich der Verfahrenstechnik den sehr teuren Kapitaleinsatz steuerten. Nun sei es dem Stahlhersteller schon immer selbstverständlich gewesen, seine Arbeit nach den Vorstellungen und Wünschen der Stahlverbraucher auszurichten. Dieses Bemühen sei in letzter Zeit verstärkt worden. Es finde seinen Niederschlag in einer Ausweitung der Arbeiten zur Produktentwicklung, zur Verbesserung der technologischen Eigenschaften des Stahles und der Werkstoff-Normen.

„Forschung und Entwicklung bestimmen wesentlich das wirtschaftliche Ergebnis der Hüttenwerke und ihren Platz im Wettbewerb heute und morgen“, betonte Dipl.-Ing. Kegel. Der VDEh habe für Forschungsarbeiten, die mit Mitteln des Vereins gefördert werden, deshalb bestimmte Schwerpunkte vorgesehen, durch die vor allem die betriebsnahe Forschung verstärkt werden solle mit dem Ziel, eine Brücke zwischen der Grundlagenforschung und der betrieblichen Arbeit zu bauen. Die Schwerpunkte

Dr. Brandt 2. VDEh-Vorsitzender

Prof. Dr. Schenck, der seit 1950 ununterbrochen den Vorsitz des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute innehatte, hat dieses Amt niedergelegt. Der VDEh verlieh ihm „in Würdigung seiner hervorragenden Verdienste um das gesamte Eisenhüttenwesen, vor allem um die Wissenschaft und Technik der Eisen- und Stahlmetallurgie“ seine höchste Auszeichnung, die Carl-Lueg-Denkmünze, und ernannte ihn zu seinem Ehrenmitglied. Zum neuen Vorsitzenden wurde Hüttdirektor Dr. Harders (Hoesch AG) bestellt, zum ersten Stellvertreter Hüttdirektor Dr. Brandt (ATH), zum zweiten Stellvertreter Hüttdirektor Dr. Heemeyer (Klöckner-Werke).

lagen auf dem Gebiet der Verfahrenstechnik, der Anwendungstechnik und der Formgebungstechnik.

Es genüge nicht, gute Forscher mit rechtem Forschungsdrang in den Instituten zu wissen. Sie müßten auch mit den Forderungen der Wirtschaft vertraut sein und ihre Kräfte im Wettbewerb ständig erneuern können, der ihnen mit dem nagenden Zweifel fördernde Anregungen vermittele. Diese Forderungen machten deutlich, daß werkseigene und zentrale Forschung sich gegenseitig bedingten und einander ergänzen müßten.

Die Produktentwicklung sei im wesentlichen der werkseigenen Forschung vorbehalten. Den Aufgaben allgemeiner Bedeutung wende sich die zentrale Forschungsstelle zu, während sie gleichzeitig eine kooperative und wissenschaftlich kontrollierende Funktion ausüben könne.

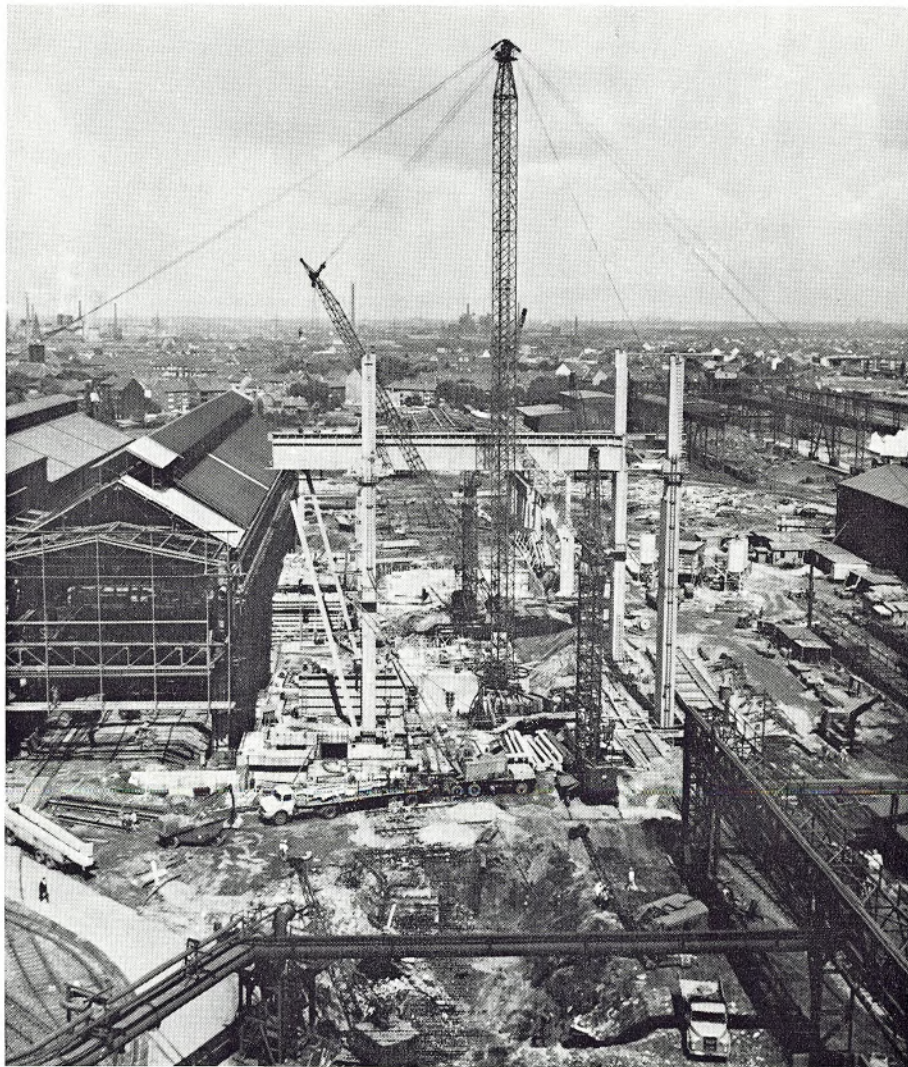
Diese Grundsätze hätten zur Bildung des zentralen Betriebsforschungs-Institutes des VDEh geführt, das die Lücke zwischen Forschung und Betriebsanwendung schließen wolle und helfen solle, die durch grundlegende Untersuchungen gewonnenen Erkenntnisse für betriebliche Fragestellungen ohne Verzögerung nutzbar zu machen. Die bisher gebildeten vier Abteilungen Anlagentechnik, Verfahrenstechnik, Meß- und Regeltechnik sowie Energie- und Betriebswirtschaft würden unterstützt unter anderem durch ein Rechenzentrum und ein Meßlabor.

Im allgemeinen würden die Untersuchungen auf den Werken und nicht in den Institutsräumen selbst durchgeführt. Um die Tätigkeit des Instituts noch wirkungsvoller zu gestalten, sei der Bau eines neuen Institutsgebäudes in unmittelbarer Nähe des Max-Planck-Instituts für Eisenforschung in Düsseldorf vorgesehen.

In seinem Bericht über die Tätigkeit der Fachausschüsse ging Dipl.-Ing. Kegel vor allem auf die Arbeit des Schulausschusses ein. Er habe sich vordringlich mit Fragen des eisenhüttenmännischen Nachwuchses befaßt und mit Vorschlägen, die Hochschulausbildung für Ingenieure des Eisenhüttenwesens so attraktiv, aber auch so zweckmäßig wie möglich zu machen. Diese Vorschläge zielten darauf hin, das Studium mit einer verstärkten Ausbildung in Mathematik, Physik, Chemie und physikalischer Chemie zu beginnen, den ersten Teil des Studiums also der Ausbildung der Naturwissenschaftler anzugleichen. Erst nach dem Vorexamen könne dann eine Ausbildung in Eisenhüttenkunde, Metallurgie, Werkstofftechnik usw. erfolgen.

„Wenn man bedenkt“, sagte Dipl.-Ing. Kegel, „daß neben diesen Fächern auch Kenntnisse aus anderen Bereichen, zum Beispiel Betriebswirtschaft, Planung, mathematische Statistik, Computertechnik, Maschinenbau und Elektrotechnik, vermittelt werden müssen, andererseits das Studium aber verkürzt werden soll, ist es notwendig, die Ausbildung je nach dem gewünschten Schwerpunkt aufzufächern. Bei diesen Überlegungen zur Neuordnung und auch zeitlichen Verkürzung des Studiums sollen jedoch die Anforderungen an die geistige Leistung des Studenten keineswegs vermindert werden. Den Kopf muß er schon mitbringen, 'oben ohne' trägt sich nicht für den Ingenieur.“

Der Vielseitigkeit des Studiums entsprächen die immer umfangreicher werdenden Aufgaben und Arbeitsgebiete in den Werken. Aus einer kürzlich durchgeführten Erhebung gehe eindeutig hervor, daß trotz der Zusammenschlüsse und trotz der Rationalisierung in den Hüttenwerken in Zukunft ein steigender Bedarf an Ingenieuren und Naturwissenschaftlern bestehen werde. Die schnellen Fortschritte in Naturwissenschaft und Technik brächten es außerdem mit sich, daß die Ausbildung eines Ingenieurs während seines Berufslebens nie ende. Wer den Fortschritt der Technik mitgestalten wolle, sei gezwungen, sich ständig über die Entwicklungen in seinem Arbeitsgebiet und in fernen Bereichen zu unterrichten. Daher komme es letztlich nicht so sehr darauf an, wann und was jemand gelernt habe, wenn nur derjenige, der eine Führungsaufgabe übernehmen solle, wenigstens auf einem Gebiet seines Arbeitsbereiches gründliche Kenntnisse besitze. Er müsse dann elastisch genug sein, diese Kenntnisse ständig zu vertiefen und zu erweitern, wann und wo auch immer er den ersten Grundstein für sein Wissen gelegt habe. Es sei daher von großer Wichtigkeit, für ausreichende Möglichkeiten zur Weiterbildung zu sorgen.



Neue Strangguß-Anlage geht bald in Betrieb

Strangguß-Bogenanlage steht kurz vor der Fertigstellung —
Monatlich sollen 35000 Tonnen Vorbrammen erzeugt werden

Die Modernisierung der betrieblichen Anlagen unseres Unternehmens geht weiter. Während in Hamborn zur Zeit ein neues Oxygen-Stahlwerk entsteht, hat der Bau der Strangguß-Anlage im Werk Ruhrort die Endphase erreicht. Jahrelange Untersuchungen und Planungen für diese Anlage waren erforderlich, weil das Stranggießen ein neues Verfahren bei der Weiterverarbeitung des Stahls ist: Hier werden die Verarbeitungsstufen Gießbetrieb, Tiefofenanlage und Blockbrammenstraße in einer einzigen Anlage zusammengefaßt. Das bedingt geringeren Investitionsaufwand, verbessertes Ausbringen und außerdem Kostenvorteile beim laufenden Betrieb.

Das Prinzip des Stranggießens kann man folgendermaßen beschreiben: Es ist ein kontinuierliches Gießen in einer Art „Durchlauf-Verfahren“. Einer wassergekühlten Gießkokille wird auf der einen Seite der flüssige Stahl zugeführt, in der Kokille erstarrt der Stahl in der Randzone und tritt am Ende der Kokille in dem durch die Kokillenform bestimmten Querschnitt heraus.



Das Prinzip des Stranggießens ist nicht neu. Bereits 1843, vor genau 125 Jahren also, wurde dem Amerikaner Laing ein Patent auf das Stranggießen von Bleirohren erteilt. Drei Jahre später schlug der englische Stahlfachmann Henry Bessemer ein kontinuierliches Gieß-Walz-Verfahren vor. Er wollte direkt aus dem Schmelz-

fluß ein dünnes Blech erhalten. Grundsätzlich kann man sagen, daß das Stranggießen zwischen den beiden Weltkriegen gerade bei der Nichteisen-Metallindustrie zur Betriebsreife entwickelt wurde.

Wesentliche Pionierarbeit bei der Strangguß-Entwicklung leistete Hans Junghans. Er benutzte für sein Verfahren eine wassergekühlte Kokille, die während des Gießens eine auf- und niedergehende (oszillierende) Bewegung ausführte. Sie bewirkt ein besseres Lösen der Strangschale von der Kokillenwand. Dieses Prinzip ist ein Merkmal der heutigen Strangguß-Technik.

Nach der Beendigung des Zweiten Weltkrieges machte die Entwicklung des Stranggießens von Stahl bedeutende Fortschritte. In der Bundesrepublik bemühten sich mehrere Firmen inten-

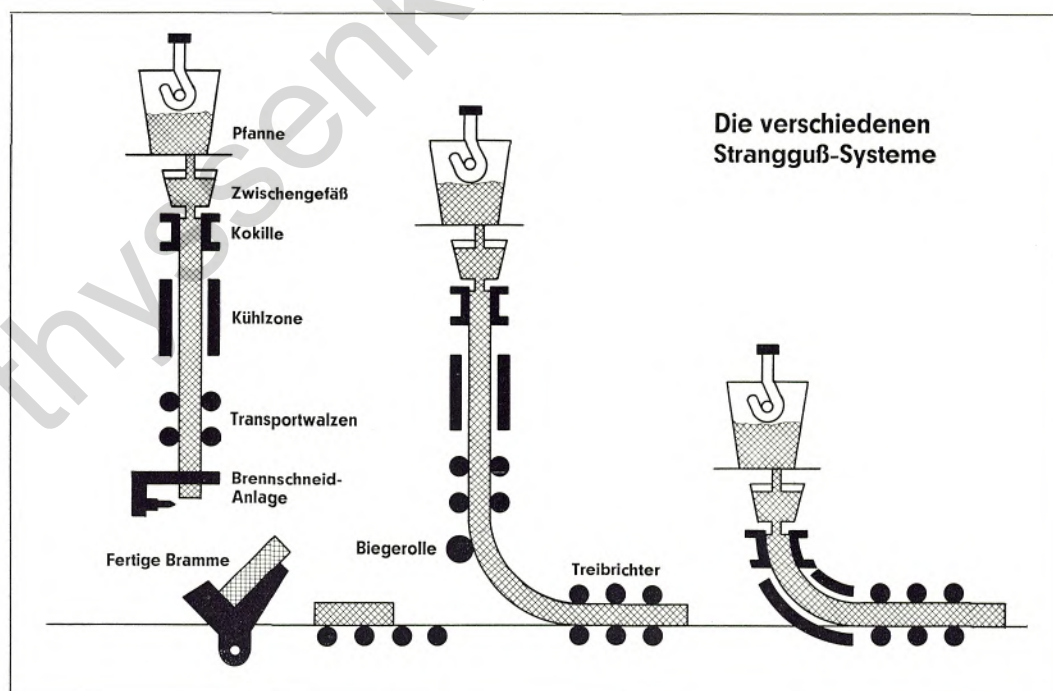
siv mit diesem Arbeitsgebiet. Parallel hierzu lief die Entwicklung in Österreich. Die beiden Gruppen in der Bundesrepublik und in Österreich schlossen sich 1952 zu einer Gemeinschaft zum Erfahrungsaustausch zusammen. Außerdem liefen weitere Forschungen und Entwicklungen sowohl in den USA als auch in England und in der UdSSR. Hier waren es vor allen Dingen technische Großversuche, die Aufmerksamkeit erregten.



Bei der Bauart von Strangguß-Anlagen unterscheidet man heute drei Haupttypen:

- Senkrecht-Anlage
- Senkrecht-Anlage mit Abbiegung des Stranges
- Bogen-Anlage (Kreisbogen oder Ovalbogen).

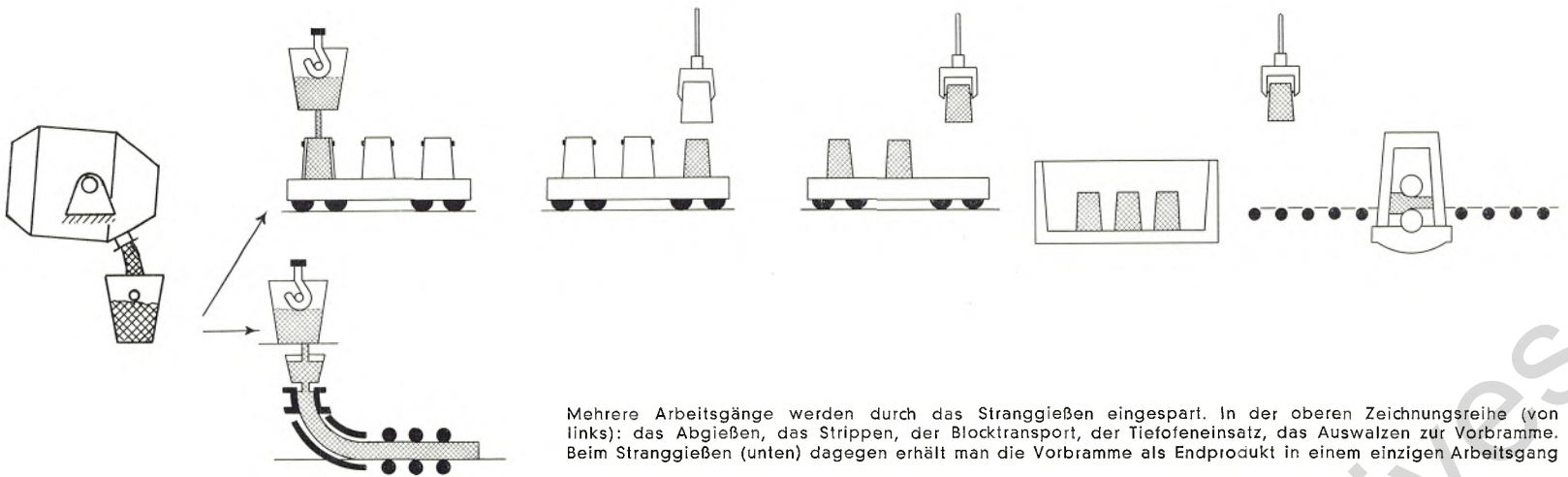
Bei allen drei Anlagentypen ist die Arbeitsweise vom Prinzip her gleich. Zunächst wird der Stahl aus einer Pfanne der Verteilerrinne zugeführt. Die Verteilerrinne, auch Zwischengefaß genannt, ist keramisch ausgekleidet und zu Beginn des Gießvorgangs vorgewärmt. Aus dem Verteilergefaß fließt der Stahl regelbar über Ausgüsse in die Kokille.



DIE ZEICHNUNG ZEIGT die drei verschiedenen Systeme einer Stranggieß-Anlage: Links die Senkrecht-Anlage, daneben die Senkrecht-Anlage mit Strangabbiegung, sowie rechts die Kreisbogen-Anlage, die im Werk Ruhrort gebaut wird. Deutlich sichtbar ist der Unterschied in der jeweiligen Bauhöhe

Die Fotos veranschaulichen die Größe des Bauobjektes — Linke Seite oben: Die Stahlbau-Montage hatte kurz vorher begonnen

Rechte Seite unten links: Die ersten Träger ragen in den Himmel; mit großen Kranen werden die Stützen angebracht, im Hintergrund die Gießhalle des ehemaligen Siemens-Martin-Stahlwerkes 2 — rechts: Hier entsteht die Gießhalle der Stranggußanlage, im Vordergrund der Kühlturm für die Wasseraufbereitung — Mitte: Werkstatt-Montage der Strangführung vor der Auslieferung zur Baustelle; gut erkennbar ist der Kreisbogen von zehn Metern Bogenradius mit Stützträger für die einzelnen Führungsgerüste



Der Stahl erstarrt in der Kokille, die während des Gießvorgangs eine oszillierende Bewegung beschreibt, in seiner Randschicht, so daß sich sehr bald eine tragfähige Schale bildet. Der flüssige Strangkern, auch Strangsumpf genannt, erstarrt in der nachfolgenden Kühlzone unter direkter Besprühung mit Kühlwasser.



Bei der Senkrecht-Anlage wird der Strang durch Transportwalzen gehalten und ausgefördert. Die Drehzahl der Walzen kann während des Gießens stufenlos geregelt werden. Unterhalb des Transportwalzen-Systems wird der Strang auf Walzlänge geschnitten. Das geschieht normalerweise mit autogenen Brennschneidgeräten, die sich während des Schneidvorgangs mit dem Strang gleichzeitig absenken. Dann werden die Strangabschnitte mit einer Ausfördervorrichtung in die horizontale Ebene gebracht und abtransportiert.

Bei der Senkrecht-Anlage mit Abbiegung ist das Prinzip ähnlich. Allerdings wird hier der Strang unterhalb des Transportwalzen-Systems durch eine Biegerolle in einem bestimmten Radius abgebogen. In der Horizontalen wird er wieder geradegerichtet, zerteilt und abtransportiert.

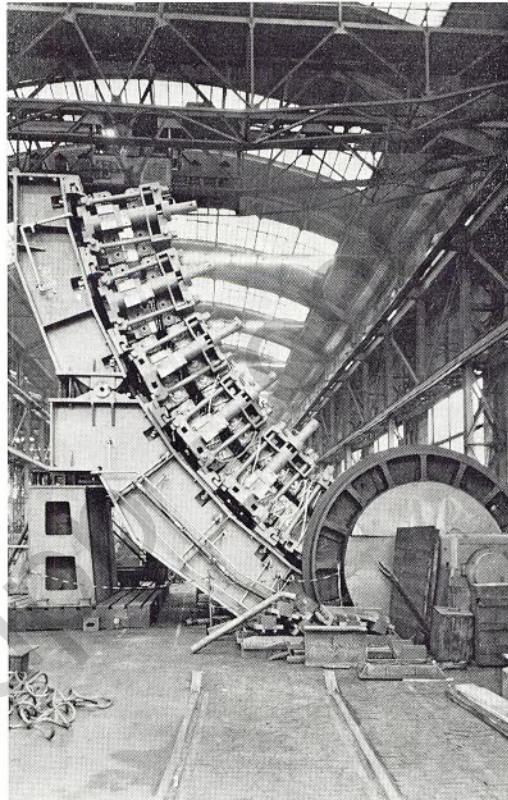


Die Kreisbogen-Anlage ist das dritte Prinzip. Hierbei wird der Strang, in der Kokille beginnend, bis zum Treibrichter in einem Kreisbogen geführt und anschließend im Treibrichter gerichtet. Dabei ist es wichtig, daß der gesamte Strangquerschnitt vor Eintritt in den Treiber erstarrt ist, um Innenfehler im Kern (Risse) zu vermeiden.

Die reine Senkrecht-Anlage hat den Nachteil einer sehr großen Bauhöhe. Diese wird einmal von der Länge der Kühlzone bestimmt, die erforderlich ist, um den Strang bis zum Kern zur Erstarrung zu bringen. Außerdem hat die Schneidlänge und die Schneidgeschwindigkeit einen Einfluß auf die Bauhöhe. Störungen an

der Brennschneid-Anlage oder an der Ausfördervorrichtung führen zum Gußabbruch.

Die Anlage mit Strangabbiegung ist in dieser Hinsicht weniger anfällig. Bei empfindlichen Stahlgüten können allerdings beim Abbiegen Spannungsrisse auftreten. Die Bauhöhe ist jedoch geringer als bei der reinen Senkrecht-Anlage. Die Bogen-Anlagen als dritte Möglichkeit bieten den Vorteil der geringsten Bauhöhe.



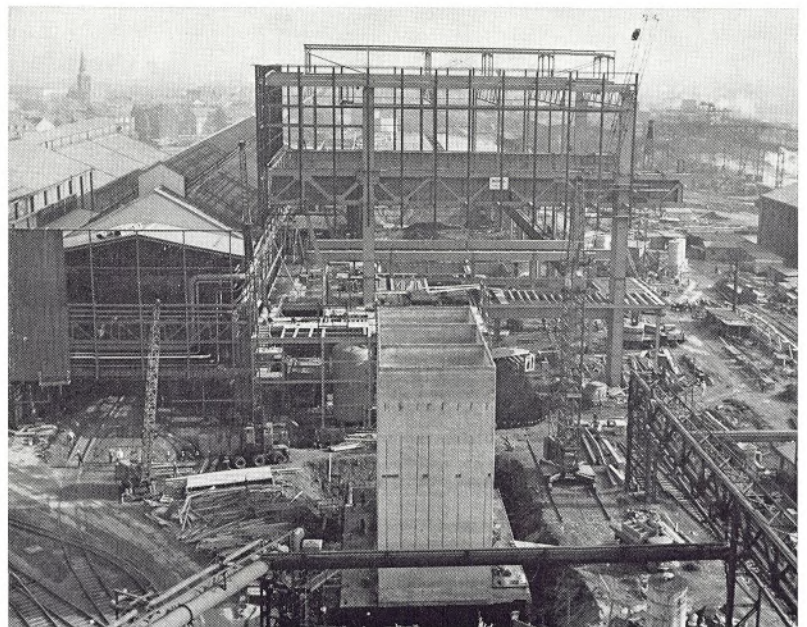
Intensive Untersuchungen waren erforderlich, um festzustellen, welche Bauart für das Werk Ruhrort am geeignetsten war. Aus den verschiedensten Gründen kamen zunächst die Senkrecht- oder die Kreisbogen-Anlage in Betracht. Man entschied sich schließlich für den Bau einer einsträngigen Kreisbogen-Anlage zum Abguß großer Brammenformate. Diese Anlage wird von der Firma Concast, Zürich, in Zusammenarbeit mit der Firma Schloemann, Düsseldorf, gebaut. Vorgesehen ist, daß hier monatlich rund 35 000 Tonnen Vorbrammen für die 2,7-m- und 4,8-m-Großblechstraßen der Thyssen Röhrenwerke in Mülheim abgegossen werden.

Diese Monats-Produktion von 35 000 Tonnen stellt für das Ruhrorter Blasstahlwerk nach beendeter Umrüstung eine Produktionserhöhung dar, weil einerseits der Gießbetrieb und zum anderen die Kapazität der Blockstraßen bei konventionellem Blockguß nicht stärker ausgelastet werden können. Die Strangguß-Brammen sollen den Einsatz von Rohbrammen bzw. gewalzten Vorbrammen an den Blechstraßen in Mülheim und im Blechwerk der Hoag ersetzen.



Die neue Strangguß-Anlage erhebt sich an der Stelle, an der sich früher die Ofenhalle und der Schrottplatz des ehemaligen SM-Werkes 2 befanden. Zu Anfang des Jahres 1967 wurde der Komplex dieses Betriebes weitgehend abgerissen. Das war gewissermaßen der Beginn der Vorbereitungen für den Bau der Strangguß-Anlage.

Mit dem Erdaushub wurde Anfang April dieses Jahres begonnen. Gleichzeitig erfolgte der Abbruch der noch vorhandenen Stahlbetonteile des SM-Werkes 2. Die Arbeiten verliefen planmäßig, wenn auch unter Schwierigkeiten. So mußten die Fundamente der alten Siemens-Martin-Ofen und der zu ihnen gehörenden Gitterkammern ausgebaggt und zum Teil gesprengt werden. Rund fünf Tonnen Sprengstoff wurden dafür benötigt. Insgesamt handelte es sich um ca. 2000 Kubikmeter Stahlbeton, die weggeräumt werden mußten. Bei den Erdarbeiten stieß man





ZU DEN BILDERN:

Oben: So sah es im September in der Adjustagehalle aus; auf dem Bild erkennt man die Fundamentierungsarbeiten im Bereich der Brennschneid-Anlage II — Unten: Die Verkleidung der Hallen mit profilierten Thyssen-Blechen aus COR-TEN-Stahl hat begonnen

auf noch ältere Bauwerke einer ehemaligen Ziegelei.

Die Aushubarbeiten waren nicht gerade einfach, weil man tief ins grundwasserhaltige Erdreich vorstoßen mußte. Das bedingte den Bau von Spundwänden an der Begrenzung der Baugrube und die Einrichtung einer Wasserhaltung. Insgesamt wurden 64 000 Kubikmeter ausgehoben. Anschließend wurde Erde eingebracht, um das Gelände auf die vorgesehene Höhe zu bringen. 80 000 Kubikmeter Erde für Ausschachtung und Verfüllung mußten bewegt werden.

Der erste Beton des Tiefkellers für die Wasserwirtschaft (Pumpaggregat und Wasseraufbereitungs-Anlage für das Kühlwasser) wurde im Mai gegossen. Nun entstanden die Stützenfundamente für den Treibrichter und die Brennschneid-Anlage. Für die Herstellung von rund 18 000 Kubikmeter Stahlbeton wurden 2000 Tonnen Betonstahl, 5400 Tonnen Zement und 20 000

Kubikmeter Kies benötigt. Im Monat Juni begann die Stahlmontage. Die Konstruktion der Gießhalle, der Adjustagehalle und der Versandhalle, die weitgehend mit profilierten „Thyssenwand“-Blechen aus COR-TEN-Stahl verkleidet wurden, bedingte das Einbringen von 4500 Tonnen Stahlkonstruktions-Teilen.

Wenn die Anlage im neuen Jahr in Betrieb geht, wird die Werkzeugzeitung sie und ihre technischen Einzelheiten ausführlich vorstellen.

Dipl.-Ing. Rolf Bertram

Unfallquote in der Stahlindustrie Europas noch sehr hoch

In der Stahlindustrie der sechs Länder der europäischen Gemeinschaften ist die Unfallquote noch immer relativ hoch. Nach einem Bericht des Statistischen Amtes der europäischen Gemeinschaften stirbt in der Eisen- und Stahlindustrie der Sechsergemeinschaft an jedem dritten Tag ein Mitarbeiter bei einem Betriebsunfall, 200 werden täglich verletzt. Das führte im vergangenen Jahr zu einem Verlust von fast 1,4 Millionen Arbeitstagen, was der Jahresarbeit von 5500 Arbeitern entspricht.



Zum zweiten Male Fußball-Kreismeister

Belegschaftsmitglieder des Werkes Ruhrort sind führend im Duisburger Betriebsfußball

Zum zweitenmal konnten die Fußballer von Schwarz-Weiß Phönix Meiderich Kreismeister des Duisburger Betriebs-sportverbandes werden. Die neuen Kreismeister setzen sich ausschließlich aus Belegschaftsmitgliedern des Maschinenbetriebes Stahlwerke unseres Ruhrorter Werkes zusammen. Bereits vor zwei Jahren wurde die erste Meisterschaft errungen. Im vergangenen Jahr reichte es — dank eines Selbsttores — nur zum Vizemeister.

Insgesamt neunzehn Mannschaften sind im Duisburger Betriebssportverband organisiert. Sie spielen in zwei Gruppen. Nach dem Abschluß der Spiele muß die letzte Mannschaft der Gruppe A in die B-Gruppe absteigen, während aus dieser der Sieger in der nächsten Saison zur Gruppe A



gehört, in der auch unsere Belegschaftsmitglieder spielen.

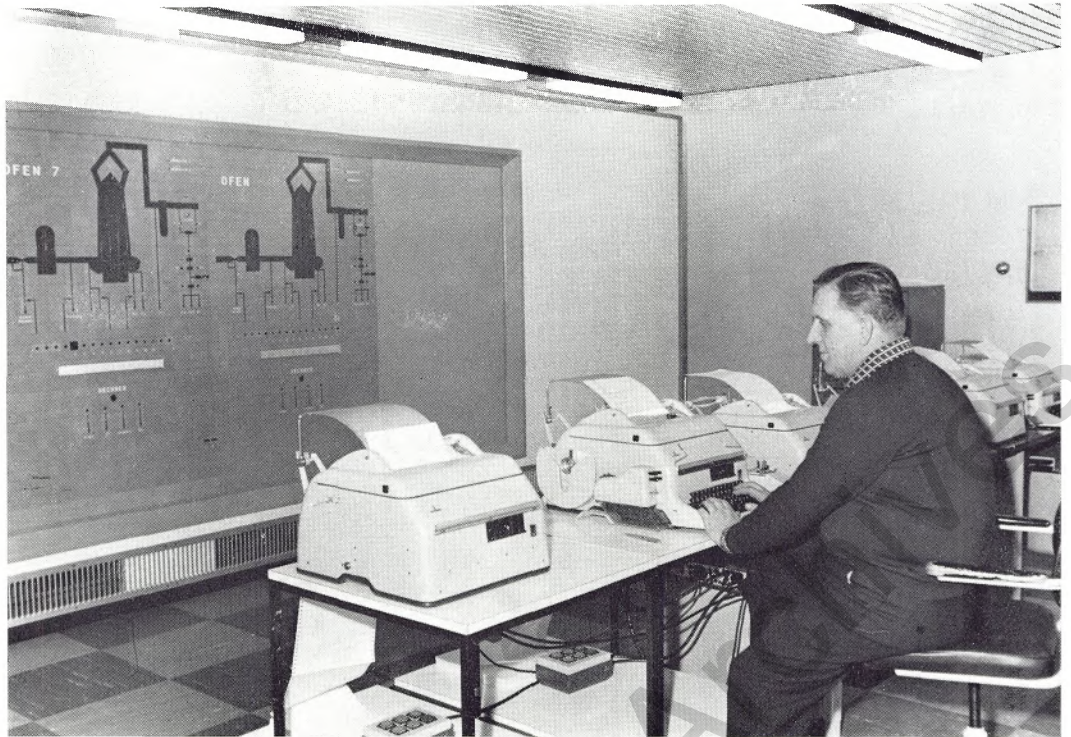
In überlegener Manier wurden die Meidericher Fußballer diesmal Kreismeister. Bereits zwei Spiele vor Beendigung der Saison lagen sie an der Spitze der Gruppe A und waren nicht mehr einzuholen. Sie führten mit sieben Punkten Vorsprung. Die höchsten Siege wurden mit 7:0 gegen die Duisburger Kupferhütte und mit 6:1 gegen Thyssengas erspielt. Die härtesten Begegnungen gab es gegen die Firma Gebr. Vollmer. Sowohl im Vor- als auch im Hinspiel langte es gegen diesen Gegner, die im letzten Jahr Kreis- und Niederrheinmeister wurden, nur zu einem Unentschieden. Das vorletzte Spiel dieser Saison fand am 11. November auf dem Platz der Sportfreunde Hamborn 07 gegen die Mannschaft von Gebr. Vollmer statt. Ruhrort siegte klar mit 4:0.

Bereits jetzt machen sich die Meidericher Fußballer Gedanken über die Vorentscheidungs-spiele um die Niederrhein-Meisterschaft. Termin und Ort stehen fest: 26. April in Remscheid. Hier treffen sich die Kreismeister des Bezirkes Niederrhein, die in drei Gruppen zu je drei Mannschaften die Gruppensieger ausspielen. Unter ihnen wird dann später der Kreismeister ermittelt. Ob es den Meiderichern gelingt, hier eine entscheidende Rolle zu spielen? Sie hätten dann zum fünfjährigen Bestehen doppelten Grund zum Feiern.

Der angekündigte Bericht über die auf der Bong-Range-Grube in Liberia geplante Pellet-Anlage kann aus technischen Gründen erst in einer späteren Ausgabe erscheinen.

Computer „erobern“ den Hochofen

Versuche im Werk Ruhrort für Forschungsprogramm
der Montanunion —
Prozeßrechner vor neuen Aufgaben

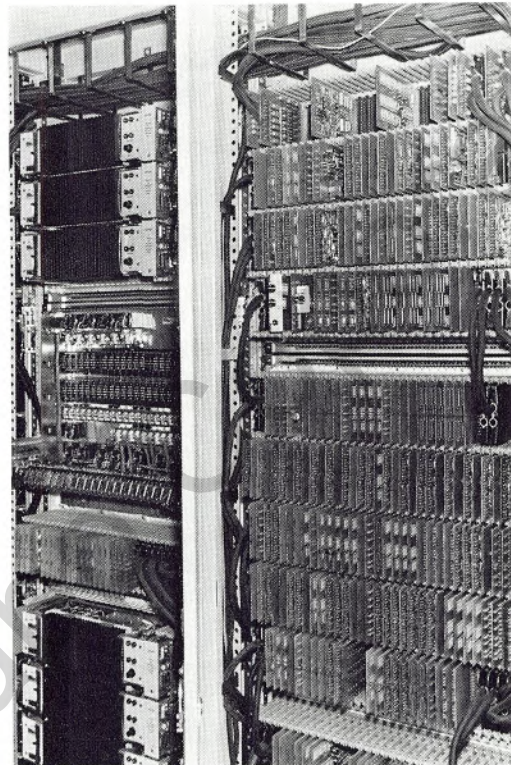


An Qualität und Kosten eines jeden Produktes werden immer höhere Anforderungen gestellt. Daher ist es erforderlich, die Herstellungsprozesse noch besser zu erforschen und zu steuern. Unter einer Reihe von Möglichkeiten sei an dieser Stelle der Prozeßrechner genannt, der seit 1965 im Hochofenbetrieb Ruhrort arbeitet.

In immer weiteren Teilen des gesamten industriellen Arbeitsablaufes, nicht nur in unserem Unternehmen, bedient man sich der elektronischen Datenverarbeitung. Vor allen Dingen zur Steuerung ganz bestimmter Prozesse haben diese Methoden gegenüber früheren den unschätzbaren Vorteil, menschliche Fehlurteile zu verhindern. Voraussetzung ist allerdings, daß dem jeweiligen Prozeß ein Modell zugrunde liegt, nach dem der Rechner arbeitet.

Auch der im Ruhrorter Hochofenbetrieb arbeitende Prozeßrechner dient der Steuerung einer Reihe von wichtigen Arbeitsgängen zur Herstellung des Roheisens. Der Zweck seines Einsatzes ist die Erzeugung eines qualitativ besseren und gleichzeitig auch billigeren Produktes.

Zeigen wir an dieser Stelle kurz einmal auf, welche Aufgaben der Rechner zur Zeit bewältigt: Es muß darauf geachtet werden, daß Erz, Sinter und Koks in der geforderten Menge in den Hochofen gelangen. War das früher dem Kön-



nen des Möllerfahrers überlassen, so prüft heute der Rechner, wie weit Soll- und Istgewicht voneinander abweichen und schreibt dann die festgestellte Korrektur aus.

Auch die Einsatzstoffe sind nicht immer von der gleichen analytischen Zusammensetzung. Deshalb errechnet der Computer, in welcher Zeit ein Material durch den Bunker gelaufen ist und in den Ofen gelangt. Über die vorhandene Analyse werden Schlackenbasizität und Schlackenmenge ausgerechnet und der gewünschte Wert eingestellt.

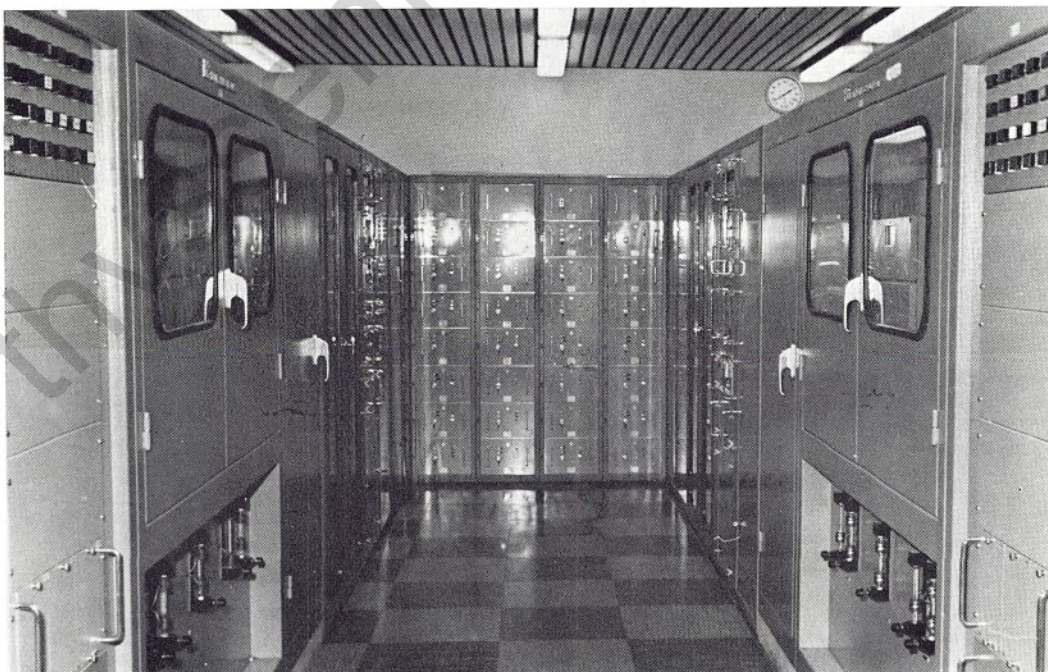
Erreicht man durch diese Korrekturen der Einsatzstoffe auf einen Sollwert einen möglichst stabilen Ofengang, so sorgt ein anderes Programm für die Aussteuerung trotzdem noch vorhandener Ungleichmäßigkeiten, die zum Beispiel durch Unterschiede in der Korngröße und der Möllerszusammensetzung auftreten können.

Dieses Modell geht von der Voraussetzung aus, daß beim Hochofenprozeß Wärme- und Stoffübergänge eine besonders wichtige Rolle spielen. Zur Erfassung dieser Reaktionen werden sowohl Wärme- als auch Stoffbilanzen kontinuierlich errechnet. Um den Wärmebedarf und das Wärmeangebot festzustellen, werden beide Rechnungen miteinander verknüpft und der Unterschied zwischen den Ergebnissen mit der Heißwindtemperatur und dem Öl- und Feuchtezusatz zum Hochofen-Wind angesteuert.

Auf diesem Gebiet werden in Ruhrort im Rahmen eines Forschungsprogrammes der Hohen Behörde Versuche durchgeführt. An diesen Untersuchungen sind noch weitere Mitgliedsländer der Montanunion beteiligt. Sie haben zum Ziel, die Kenntnisse der Vorgänge im Hochofen zu erweitern und zu vertiefen und nach noch exakteren Möglichkeiten der Prozeßsteuerung zu suchen.

Mit dem augenblicklichen Stand des Anwendungsbereiches unseres Prozeßrechners sind die Möglichkeiten seiner Anwendung aber keineswegs erschöpft. Es kann über das Erfassen und Steuern der Vorgänge im Hochofen hinaus ausgedehnt werden. So ist es durchaus denkbar, auch organisatorische Probleme zu lösen, wie zum Beispiel den Einsatz von Roheisen- und Schlackepfannen. Auch eine Steuerung der Winderhitzer mit Hilfe des Rechners ist möglich. Gerade an diesen Problemen wird im Ruhrorter Hochofenbetrieb intensiv gearbeitet, so

(Schluß des Berichtes siehe Seite 13)



DIE BILDER ZEIGEN

Oben: Operateur Wernicke bei der Eingabe von Korrekturen in den Prozeßrechner; im Hintergrund erkennt man das System der eingehenden und ausgehenden Daten — Mitte: Der Blick in die Verdrahtung des Prozeßrechners wirkt für den Laien völlig verwirrend; verständlich, daß sich hier nur ein Fachmann auskennen kann — Unten: Mit Hilfe dieser Geräte kann die Analyse der Gichtgas-Zusammensetzung für die Ruhrorter Hochofen 7, 8, 9, festgestellt werden

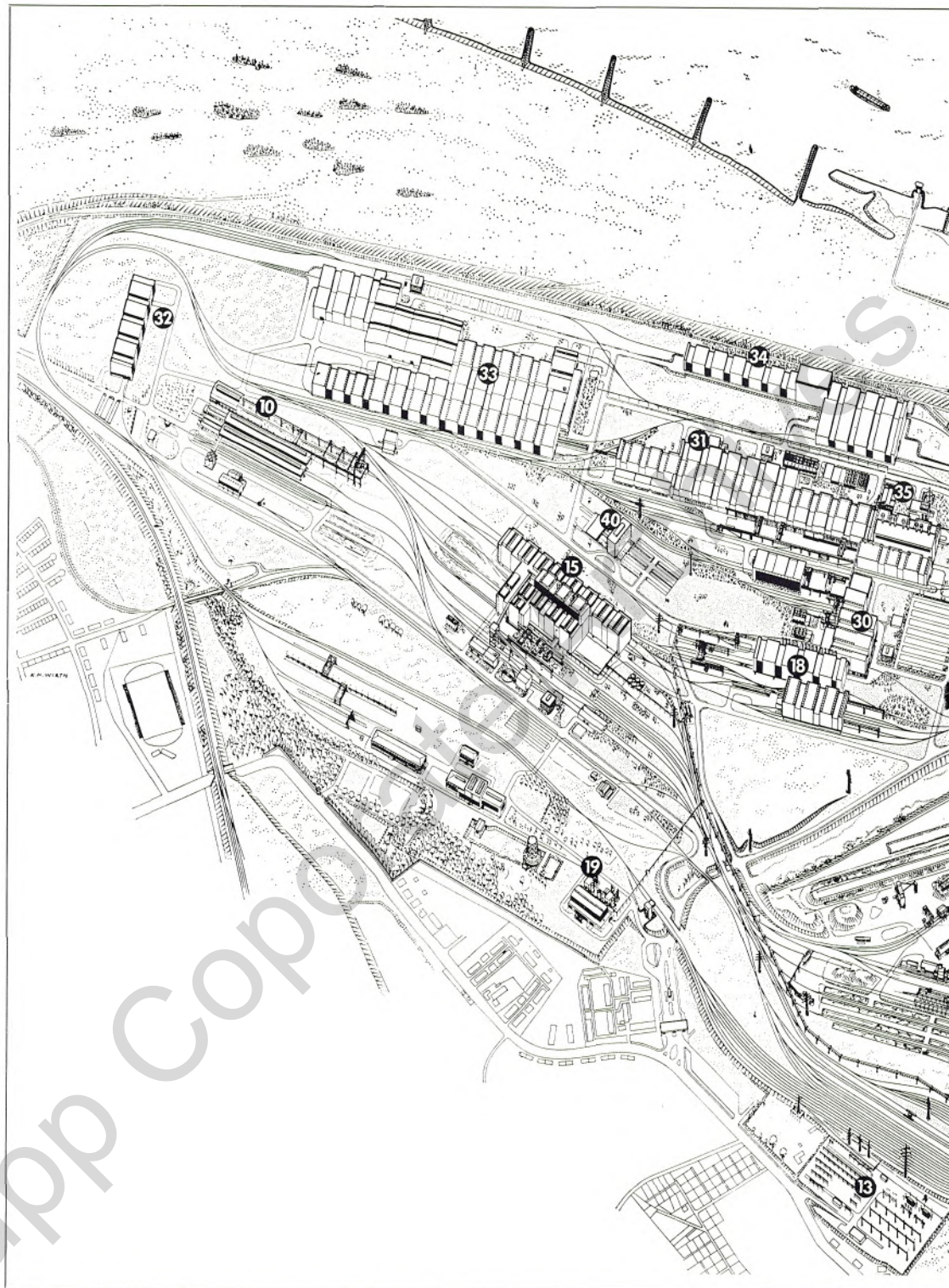
Aus der Vogelperspektive

Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth

Die Werbeabteilung der ATH hat einen neuen Orientierungsplan über unsere Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth herausgegeben, der vor allem Besucher über die Lage der einzelnen Betriebe und die Produktionsanlagen unterrichten soll. Dieser informative Plan, von dem Grafiker Karl-Heinz Wirth geschaffen, zeigt die Betriebe und das ganze Straßensystem des Hamborner Werkbereichs der ATH sozusagen aus der Vogelperspektive. (Über die interessanten Vorarbeiten des Grafikers berichtete die Werkzeitung bereits in Heft 12/1965 ausführlicher.)

In der Karte sind die wichtigsten Punkte der drei Werke und ihre Produktionsanlagen durch Ziffern gekennzeichnet:

- 1 Haupteingang Tor 1
- 2 Werkshafen Schwelgern
- 3 Erzlager
- 4 Erzbrech- und Siebanlage/Sinteranlage II
- 5 Sinteranlage I
- 6 Kokerei
- 7 Hochöfen
- 8 Hochofen-Nebenanlagen
- 9 Hochofen-Schlackenverwertung
- 10 Hüttenzementwerk/Thomasschlackemühle
- 11 Betrieb zur Herstellung von feuerfesten Steinen
- 12 Kraftwerk Hamborn
- 13 110/220-kV-Anlage
- 14 Thomas-Stahlwerk
- 15 Oxygen-Stahlwerk Beeckerwerth
- 16 Siemens-Martin-Stahlwerk I
- 17 Tiefofenhalle
- 18 Tiefofenhalle
- 19 Sauerstoffanlagen
- 20 Blockstraße I
- 21 Schwere Profil- und Halbzeugstraße
- 22 Universal-Trägerstraße
- 23 Halbkontinuierliche Profil-Mittelstraße
- 24 Profillager und Trägerlager
- 25 Blockbrammenstraße II
- 26 Warmbandwerk I mit Adjustage
- 27 Kaltbandwerk I mit Glüherei und Adjustage
- 28 Sendzimir-Verzinkung I/Elektrolytische Verzinkung
- 29 Kläranlagen
- 30 Universal-Brammenstraße III
- 31 Warmbandwerk II
- 32 Warmbandadjustage
- 33 Kaltbandwerk II mit Glüherei und Adjustage
- 34 Sendzimir-Verzinkung II
- 35 Schmierstoff- und Heizzentrale
- 36 Mechanische Hauptwerkstatt
- 37 Elektro-Hauptwerkstatt
- 38 Hauptmagazin
- 39 Bauhof
- 40 Verwaltungsgebäude Beeckerwerth
- 41 Ingenieurhaus
- 42 Betriebswirtschaft
- 43 Technische Versuchsanstalt
- 44 Chemisches Laboratorium
- 45 Hauptverwaltung
- 46 Gesundheitszentrum
- 47 Oxygen-Stahlwerk Bruckhausen (in Bau)



Ehrennadeln für 84 Blutspender

Ein großen Erfolg erzielte die Männerbereitschaft 5 des Deutschen Roten Kreuzes mit der am 15., 16. und 31. Oktober durchgeführten freiwilligen Blutspende für die Bereiche der Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb. Insgesamt stellten sich 522 Spender zur Verfügung.

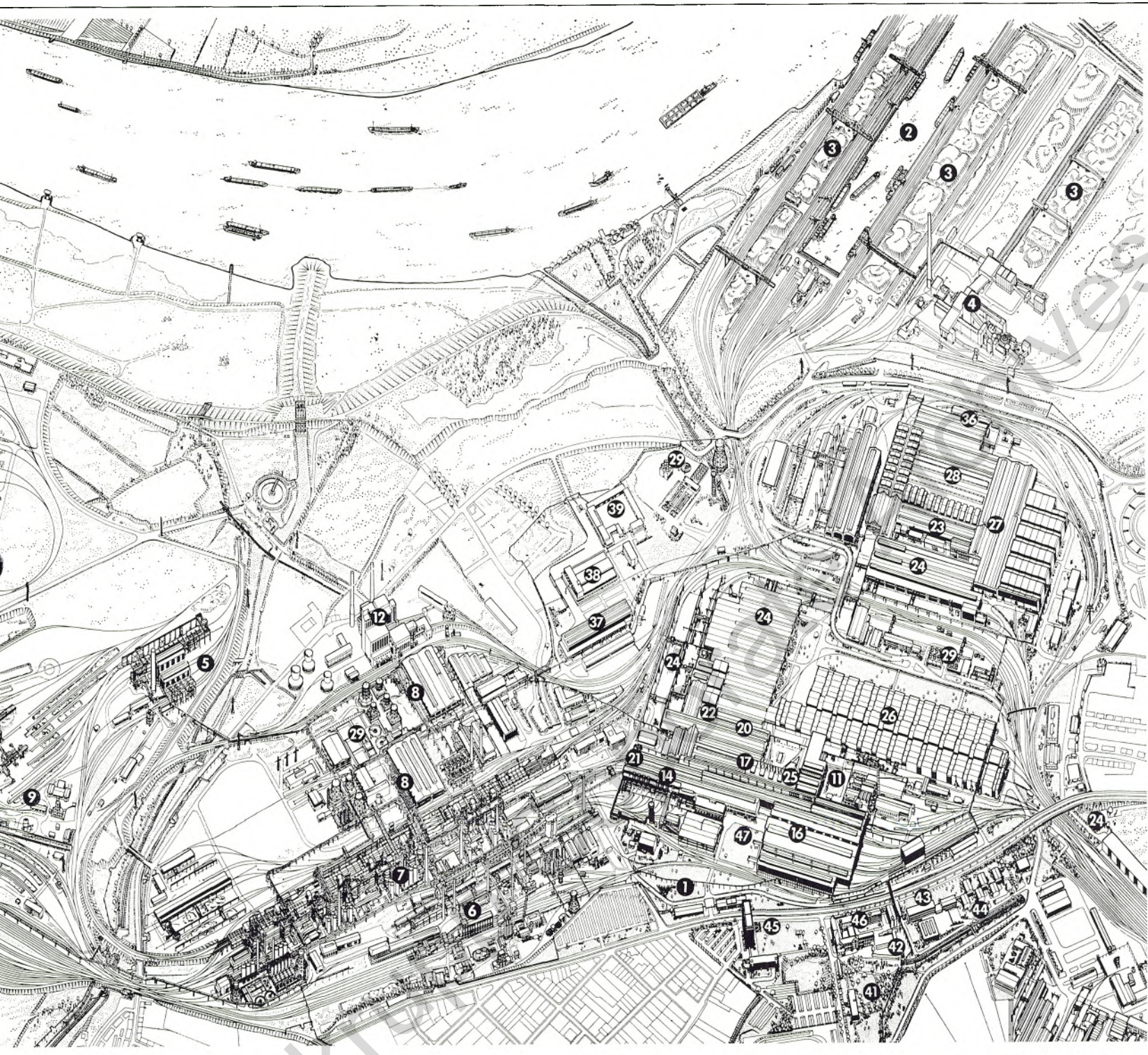
Seit Anlauf der Blutspende im Jahre 1952 haben bisher 4817 Belegschaftsmitglieder Blut gespendet. Im nächsten Jahr wird die Zahl 5000, die für die Ruhrorter DRK-Männer noch vor gar nicht allzu langer Zeit eine Art unerreichbarer „Schallmauer“ war, durchbrochen werden. Mit welcher Aufgeschlossenheit unsere Belegschaft dieser freiwilligen Blutspende gegenübersteht mögen folgende Zahlen zeigen: 1954 meldeten sich 40 Spender, 1958 waren es 114, 1961 stieg die Zahl auf 263, drei Jahre später waren es 458 und diesmal 522.

Die Schwierigkeit, spendenwillige Belegschaftsmitglieder des Werkes Hüttenbetrieb nach Ruhrort zu holen, überwandene die DRK-Leute dadurch, daß sie zwei Rote-Kreuz-Busse einsetzten, mit denen die Spender im Pendelverkehr abgeholt und wieder an ihren Arbeitsplatz gebracht wurden. In Zusammenarbeit zwischen der Männerbereitschaft 5, dem Kreisver-

band Duisburg des DRK und den Schwestern einiger Frauenbereitschaften wurde das nicht gerade kleine Programm bemerkenswert glatt abgewickelt. Die Blutspender erhielten hinterher ihre gewohnte Erfrischung. Allerdings gab es



Siehe hierzu auch die Luftaufnahme auf den beiden Mittelseiten dieses Heftes



angesichts der steigenden Zahl der Straßenunfälle statt des früher üblichen Gläschens Schnaps jetzt eine Tafel Schokolade.

Belegschaftsmitglieder, die bereits mehrfach Blut gespendet hatten, wurden für diese gute Tat besonders ausgezeichnet. Für dreimaliges Blutspenden erhalten sie eine bronzene Nadel, für sechsmaliges eine silberne und für zehnmaliges Blutspenden eine Nadel in Gold. Insgesamt 84 Belegschaftsmitglieder konnten diesmal mit solchen Nadeln ausgezeichnet werden, und zwar 52 mit der bronzenen Nadel, sechzehn mit der silbernen und acht mit der Goldnadel.

Zwei junge Gesellen zünftig getauft

Ein Betriebsfest eigener Art begingen die Angehörigen der Modell- und Bauschreinerei des Werkes Ruhrort am 26. Oktober mit ihren Angehörigen im Lokal Küppers in Meiderich-Berg. Anlaß war die feierliche Lossprechung der beiden Modellschreiner-Lehrlinge Reiner Tierkschleit und Ullrich Bremer.

Die beiden Lehrlinge hatten am 1. Oktober unter Leitung des kürzlich verstorbenen Mei-

sters Anton Bender und unter dem Werkstattleiter Willi Haaren ihre Lehre erfolgreich beendet. Die feierliche Zeremonie des Gesellschlags erfolgte an diesem Abend erst ziemlich spät. Vorher hatte Hans Kempken, Obmann der Schreinerei, mit launigen Worten die Anwesenden begrüßt, unter ihnen Betriebsleiter Leufeld und Betriebsratsmitglied Matthias Schaaf.

Um 21.45 Uhr folgte dann die Zeremonie des Gesellschlags. Zu diesem Zweck mußten sich die beiden einen Arbeitsanzug anziehen und wurden mit verbundenen Augen in den Saal geführt. Der Kollege Hans Theissen verlas humorvoll einige Sünden, die sich die beiden während der Lehrzeit hatten zuschulden kommen lassen. Dann forderte er den derzeitigen Lehrherrn Willi Haaren auf, „den Schlag zu tun nach altem Brauch“. Und das geschah. Dieser Gesellschlag erfolgte mit einem übergroßen Holzhammer — allerdings mit der nötigen Rücksichtnahme. Dann wurden die beiden von zwei handfesten Gesellen mit dem Kopf in einen bereitstehenden Bottich getaucht. Sprudelnd und mit strampelnden Beinen ließen sie die Prozedur lachend über sich ergehen.

Der weitere Verlauf des Abends gehörte dann wieder allen. Musik, Tanz und heitere Vorträge wechselten in bunter Folge. Die Krönung war eine Tombola mit schönen Preisen.

Computer „erobern“ den Hochofen

(Schluß des Berichtes von Seite 11)

daß hier schon bald mit der Erstellung eines entsprechenden Programmes gerechnet werden kann. Da eine Übertragung von Daten über weite Entfernungen heute technisch kein Problem mehr darstellt, besteht auch die Möglichkeit, Hochofen anderer Betriebe an diesen Rechner anzuschließen. Der Rechner soll außerdem die Automatisierung der Sinteranlage bewältigen. Eine weitere Aufgabe für den Prozeßrechner ist in der Zukunft die Erfassung aller anfallenden Gasmenngen und ihre Verteilung nach den jeweiligen Erfordernissen.

Zusammenfassend kann also gesagt werden, daß das Arbeitsgebiet des Rechners in der nächsten Zeit erweitert werden wird. Die Zukunft wird zeigen, wie schnell die Automation fortschreitet und wie viele Entscheidungen der Objektivität einer Maschine anvertraut werden können, wenn diese vorher entsprechend programmiert ist. Bei allen Überlegungen in dieser Richtung darf man jedoch nicht vergessen, daß vor dem Einsatz des Computers eine Anordnung des Menschen steht. Der Rechner ist nur in der Lage, nach einem vorher vom Menschen erarbeiteten Schema zu entscheiden.

Dipl.-Ing. Haimo Fortmann



Thyssen-Spaltband aus der Warmband-Spaltanlage im Werk Beeckerwerth

Jeden Tag verlassen durchschnittlich acht Züge mit zusammen etwa 8000 bis 9000 Tonnen warmgewalztem Breitband die ATH-Werke Bruckhausen und Beekwerth zu den Großverbrauchern. Von dieser Menge sind rund zehn Prozent Spaltband und besäumtes Band — Produkte, die überwiegend mit Lastwagen ihre Abnehmer in der weiterverarbeitenden Industrie erreichen. Der größte Teil dieses Spaltbandes stammt aus der Warmband-Spaltanlage im Werk Beekwerth, über deren Einrichtung und Arbeit wir heute berichten.

Als die ATH vor zwei Jahren die moderne Warmband-Spaltanlage im Werk Beekwerth in Betrieb nahm, folgte sie damit einer technischen Entwicklung, die eine wirtschaftlichere Arbeitsweise zum Ziel hat. Zur näheren Erläuterung dieser beiden Punkte seien zunächst einige typische Verwendungszwecke genannt.

Spaltband wird vor allem verarbeitet zu Stahlfenstern, Stahltüren, Waggonrahmen, Rohren, Leitplanken, Verpackungsband, Stahlfedern, Behältern und zu vielen kleineren Teilen, die bei der Produktion von Autos benötigt werden.

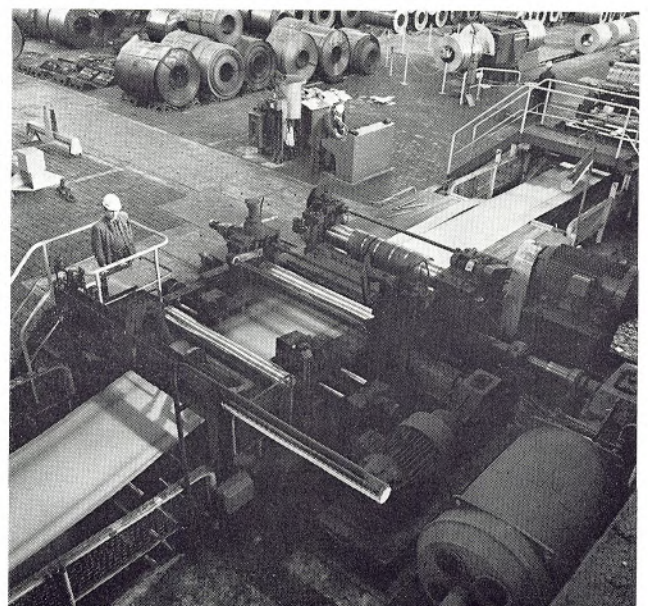
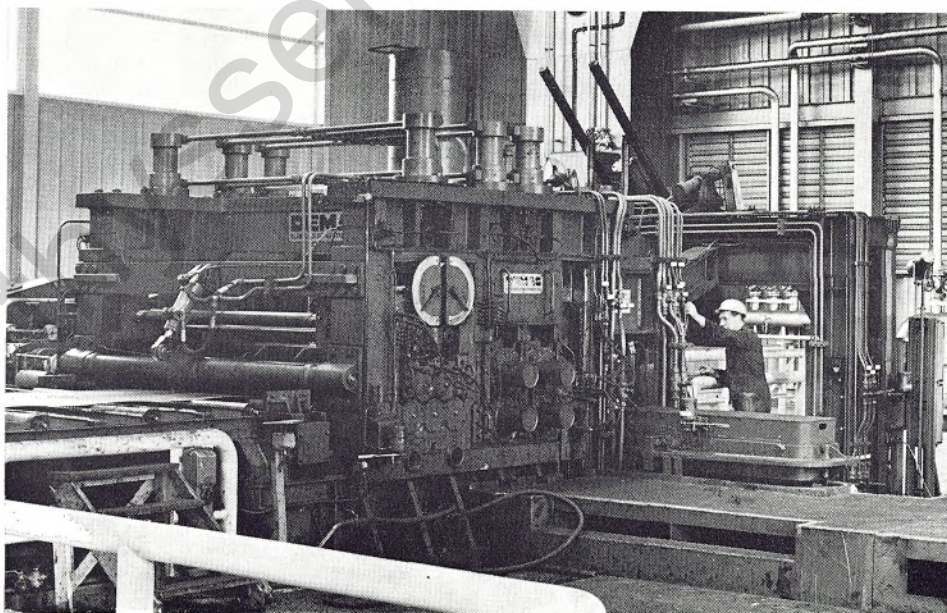
Für fast alle diese Verwendungszwecke wurde früher nur Schmalband eingesetzt, das den Toleranzforderungen an die Materialbreite nur in besäumter Ausführung genügen konnte. Die Herstellung von Spaltband aus Warmbreitband ist jedoch der Erzeugung von besäumtem Schmalband kostenmäßig überlegen. Die ATH nutzt also die Möglichkeit eines rationellen Arbeitens, die ihr die Beekwerther Warmbreitbandstraße mit der Produktion breiter Coils bietet, zu einem weiteren Einsatzbereich aus. Mit der Erzeugung von Spaltbändern ist es möglich, in stärkerem Maße auch an mittlere und kleine weiterverarbeitende Unternehmen zu liefern, die über keine Spaltnöglichkeit verfügen. Die Warmband-Spaltanlage im Werk Beekwerth, von der Demag und von der Rheinischen Elektro-Maschinenfabrik GmbH in Krefeld gebaut, verarbeitet warmgewalztes oder gebeiztes und dressiertes Breitband. Die Coils können in Bandbreiten zwischen 600 und 2050 Millimeter und mit Banddicken von 1,5 bis 9,5 Millimeter eingesetzt werden. Das maximale Bandgewicht beträgt 25 Tonnen.

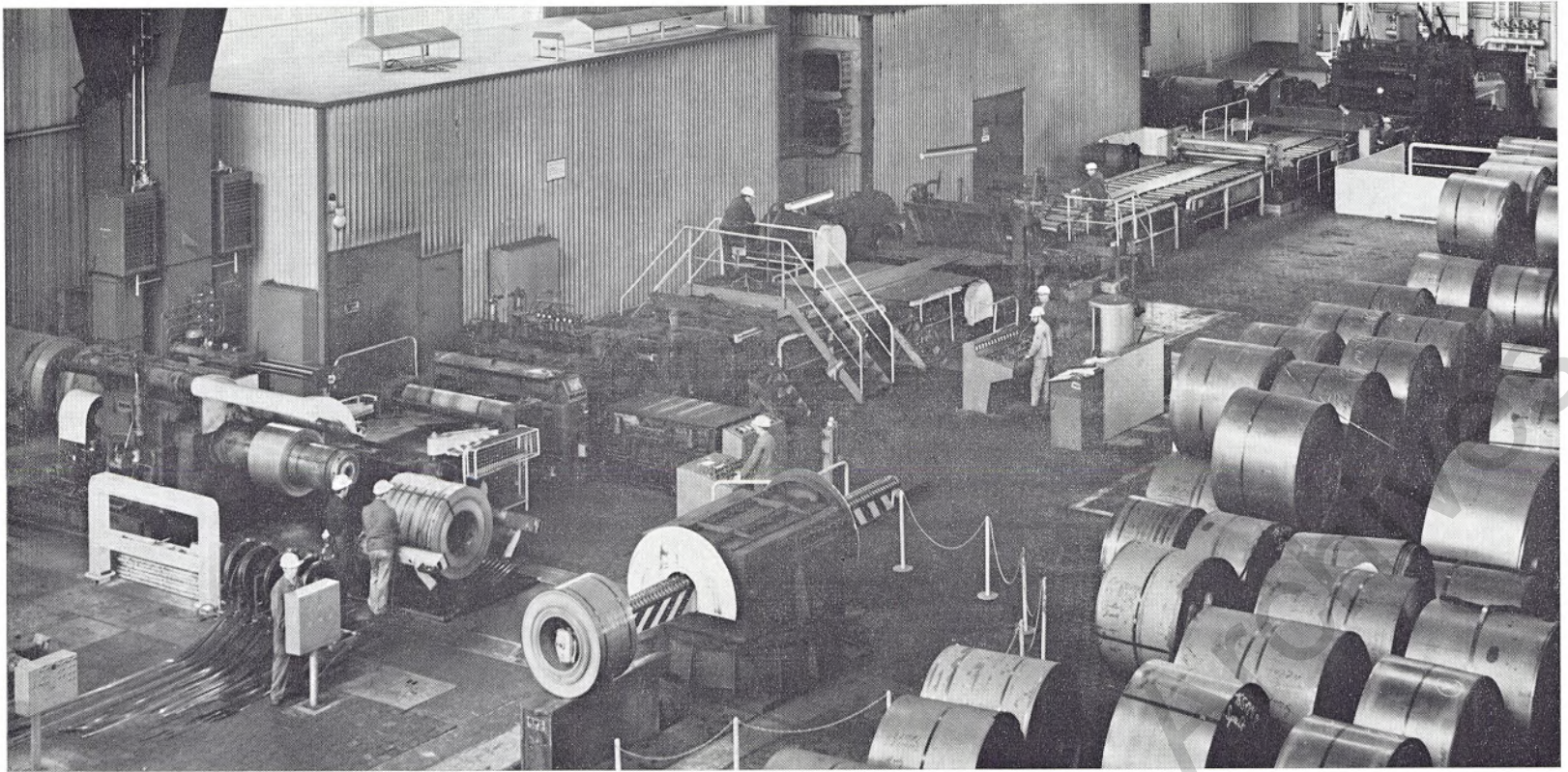
Die Produktions- und Lagerhalle des Betriebes, der im Südwestteil des Beekwerther Werksbereiches unmittelbar neben der Thomas-Schlackenmühle und der Zementfabrik liegt, bedeckt eine Fläche von rund 6000 Quadratmeter. Die Spaltschienenlinie selbst in ihrem maschinellen Teil ist 57 Meter lang. Ihre wichtigsten Ma-

schinen sind der Abwickler, das Spaltschienenaggregat und der Aufwickler.

Das Vormaterial wird überwiegend mit Speziallastwagen angeliefert. Die Coils werden von einem Hochkran mit 32 Tonnen Tragfähigkeit vom Vorlager auf den Einlauf-Hubbalken zur Konus-Ablaufmaschine gefahren. Drehbare Tragrollen bringen das Coil mit seinem Bandanfang in die gewünschte Arbeitsstellung. Mit dem Öffnerschwert, dem Niederhaltestempel und der angetriebenen Magnetrolle wird das Coil geöffnet und sein Bandanfang in den Abwickler eingefädelt. Treib- und Richtrollen transportieren und glätten dann das Band. Vor dem Schöpfen an der Einlauf-Teilschere werden das Coil und sein Bandanfang zentriert, dann über die Schlingengrube, die beim Einfädeln durch zwei Klappstische überbrückt wird, in die Spaltschere eingefahren.

Vor der Spaltschere ist eine Rollenseitenführung montiert, die das Band über Fotozellen-Steuerung anlagenmittig hält. Die Spaltschere selbst teilt das Band der Länge nach in die gewünschte Zahl Streifen von gleicher und auch verschiedener Breite. Hinter der Spaltschere werden die Bänder separiert, danach in den Spannschlitz des Aufwickeldornes gefahren und festgeklammert. Ist der Einfädelvorgang beendet, so wird das Band mit der optimalen Fahrgeschwindigkeit, abhängig von Dicke, Streifenzahl und Festigkeit, gespalten und aufgewickelt. Die



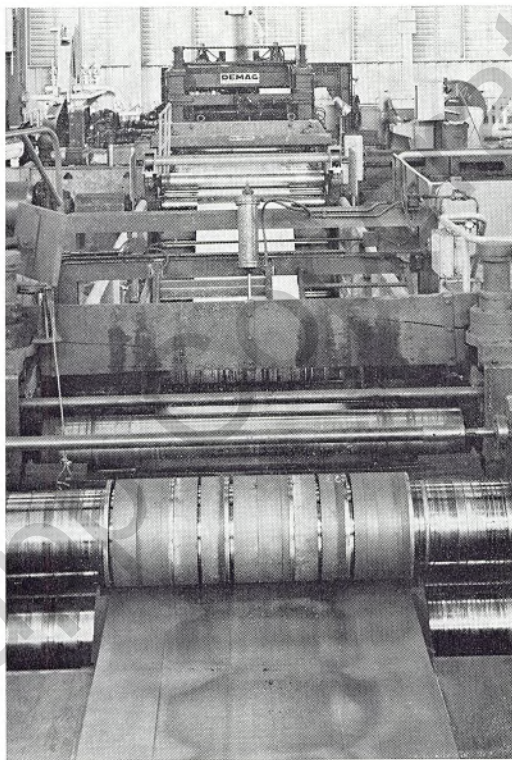


maximale Geschwindigkeit beträgt 300 Meter je Minute.

Auf einer Teilschere, die sich im Auslauf der Spaltanlage befindet, können je nach Wünschen der Kunden schwere Ringe durch Querteilen auf vorgeschriebene Stückgewichte oder geforderte Wickelhöhen gebracht werden. Vor dem Aufwickeln ist ein als Korrosionsschutz gefordertes Ölen durch Einsprühen möglich.

Die Spaltringe werden dann vom Aufwickeldorn über zwei Hubwagen, ein Drehkreuz und einen Hubbalken der Waage zugeführt. Ist das Spaltbandpaket hier gewogen, beschriftet und gebunden worden, fährt es ein Hochkran ins Fertiglager.

Die Warmband-Spaltanlage ist mit mehreren Wechsel-Scheren ausgerüstet. Dadurch ist es möglich, diese Scheren entsprechend den verschiedenen Spaltprogrammen auf einem gesonderten Bauplatz des Betriebes vorzubereiten und sie dann mit einem Hochkran in die Anlage einzusetzen. Auf dem gleichen Platz werden auch die Messer der Zerhacker gebaut, die als Wechselaggregate hinter der Spaltschere sitzen, um den anfallenden Saumschrott zu zerkleinern. Die Spaltscheren selbst bestehen aus je einer Ober- und Unterwelle, auf die die Rundmesser zusammen mit Distanz- und Gummiringen, dem Spaltprogramm entsprechend, von Hand aufgeschoben und durch schwere Ringmuttern festgezogen werden.



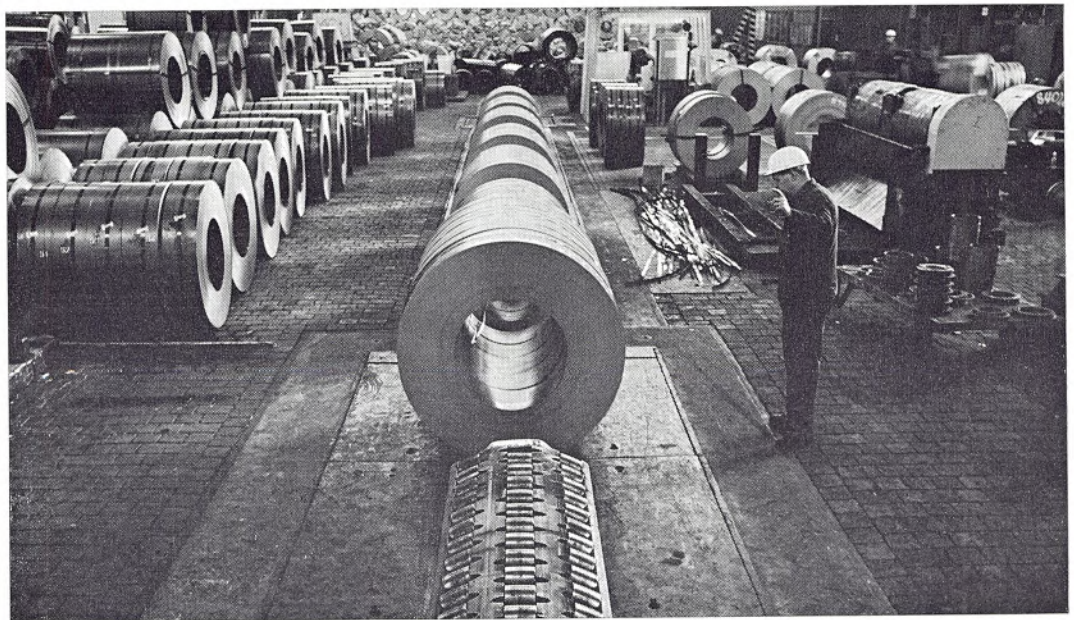
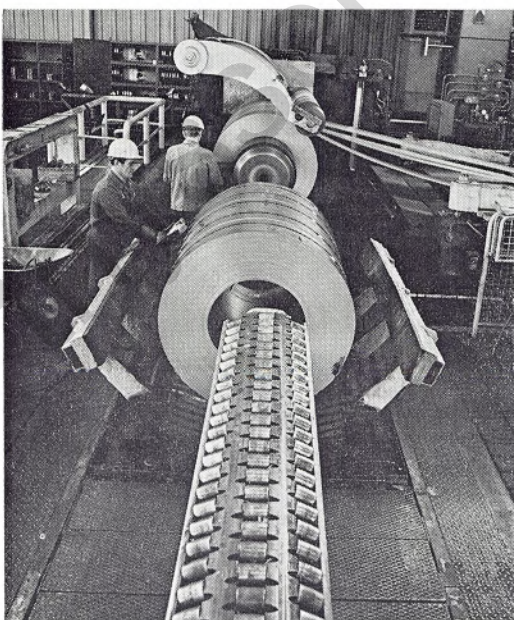
DIE BILDER ZEIGEN:

Linke Seite oben: Gesamtansicht des Betriebes Warmband-Spaltanlage mit dem Versandlager im Vordergrund — Rechte Seite oben: Die Spaltscherenlinie mit einem Teil des Vormateriallagers

Linke Seite unten: Der Einlaufteil der Linie mit Treib- und Richtrollensätzen (links) und Qualitätsbeobachtung durch die Güteüberwachung vor dem Spalten (rechts) Rechte Seite Mitte: Die Spaltschere beim Teilen in fünf Streifen — Unten links: Aufhaspeln der Spaltstreifen und Umreifung mit Verpackungsband auf dem Bundhubwagen vor dem Drehkreuz — Rechts: Übergabe vom Drehkreuz auf den Hubbalken und Transport zur Waage und zum Packplatz

Die Belegschaft des Betriebes umfaßt zur Zeit 45 Mitarbeiter, die im Zwei-Schichten-Betrieb eingesetzt sind. Davon sind je Schicht acht Männer zur Bedienung der Anlage und Steuerung des Arbeitsablaufes erforderlich, während die übrigen in der Verpackung, Verladung und beim Bauen der Wechselaggregate tätig sind.

Der Einsatz in der Warmband-Spaltanlage liegt auftragsabhängig heute bei etwa 20 000 bis 23 000 Tonnen. Je nach Programmzusammensetzung beträgt die Kapazität bei Vollausslastung monatlich 30 000 bis 35 000 Tonnen, wobei die Anteile an Spaltband, besäumtem oder lediglich umgewickeltem Band eine entscheidende Rolle spielen.





Zwischen Düsseldorf — New York

Thyssen Stahlunion-Export in aller Welt

An 150 Plätzen durch Niederlassungen vertreten



Praktisch jede vierte in der Thyssen-Gruppe hergestellte Tonne Stahl wird heute direkt exportiert. Wichtige Aufgaben zur Wahrung der Auslandsinteressen der in der Thyssen-Gruppe zusammengeschlossenen Unternehmen nimmt die Thyssen Stahlunion-Export GmbH wahr. Über eine Reihe von Einzelprojekten der „Stahlunion“ ist in der Werkzeitung schon früher berichtet worden. Heute nun sollen Aufgaben und Tätigkeit dieser Gesellschaft in aller Welt zusammenfassend dargestellt werden.

Seit Jahren widmet die Thyssen-Gruppe dem Exportgeschäft besondere Aufmerksamkeit. Im vergangenen Geschäftsjahr erzielte sie hier jede dritte Mark ihrer Umsatzerlöse. Darüber hinaus verbinden weitere Geschäftsbeziehungen die Thyssen-Gruppe mit dem Ausland. So liefert sie nicht nur Halbzeug, Profil- und Flachstahl sowie Rohre in fast alle Länder der Welt, sondern sie ist hier vielfach auch an Produktions- und Handelsunternehmen beteiligt. Bei all diesen Engagements stellen unsere Unternehmen nicht zuletzt auch ihr technisches „know

how“ und ihre langjährigen Erfahrungen im Betrieb sowie in der Führung der Werke zur Verfügung.

Außerdem konnten in den letzten Jahren vorwiegend in Entwicklungsländern einige größere Anlagen erstellt werden, die vornehmlich der Verarbeitung und Veredlung von Agrarprodukten dienen. Andere Projekte trugen zur Verbesserung der Infrastruktur der betreffenden Staaten bei.

Schon dieser kurze Blick auf die Vielfältigkeit unserer Beziehungen zu fremden Ländern läßt erkennen, daß es für uns von erheblicher Bedeutung ist, eine Organisation zu haben, die unsere Interessen im Ausland wahrnimmt.



Diese wichtige Aufgabe hat innerhalb unserer Gruppe in erster Linie die Thyssen Stahlunion-Export GmbH, eine Tochtergesellschaft der Handelsunion AG, übernommen. Gegründet wurde die „Stahlunion“ im Jahre 1926 im Zuge der Bildung der Vereinigten Stahlwerke AG, deren alleinige Exportgesellschaft sie bis zum Schluß blieb.

Die Entflechtung der Vereinigten Stahlwerke AG nach dem zweiten Weltkrieg traf auch die „Stahlunion“; denn die damit verbundene Gründung kleinerer Nachfolgesellschaften auf der

Produktionsseite führte zunächst zum Verlust ihrer festen Werksverbindungen und von Exklusivvertretungen. Ausländische Tochtergesellschaften wurden als Feindgut beschlagnahmt. Auslandsvertreter waren gezwungen, sich nach anderen Verbindungen umzusehen, wollten sie die Existenz ihrer Firmen nicht gefährden.

Die allmähliche Gesundung der deutschen Wirtschaft nach der Währungsreform ermöglichte schließlich den systematischen Wiederaufbau der weltweiten Organisation, über die die „Stahlunion“ früher verfügt hatte. Seit dem Verbund der Handelsunion mit der Thyssen-Gruppe im Jahre 1961 ist sie die wichtigste Exportgesellschaft des Thyssen-Konzerns.

Ihre Zentrale hat die „Stahlunion“ wie früher in Düsseldorf. Die Geschäftsführung liegt bei den Herren Dir. Diekmann und Dir. Dr. Gschwend. Erfahrenen Abteilungsleitern stehen hier für die einzelnen Materialbereiche qualifizierte Mitarbeiter zur Seite, die einen engen Kontakt zu den Verkaufsabteilungen der Werke und der Walzstahl-Kontore halten und so auch die Spezialkenntnisse der Ingenieure und Metallurgen der Werke nutzen können.

Dadurch ist es ihnen möglich, über den Verkauf von Walzstahl, Rohren, Halbzeug und Werkstätten-Erzeugnissen hinaus den ausländischen Abnehmer auch weitgehend hinsichtlich der technischen Möglichkeiten und Anwendungsbereiche unserer Produkte zu beraten.



Neben dem Export der sogenannten klassischen Stahlprodukte befaßt sich die „Stahlunion“ auch mit dem Anlagen-Geschäft. In Zusammenarbeit mit deutschen und internationalen Consulting- und Engineering-Firmen hat sie in den letzten zehn Jahren eine ganze Reihe großer Anlagenprojekte verwirklichen können.

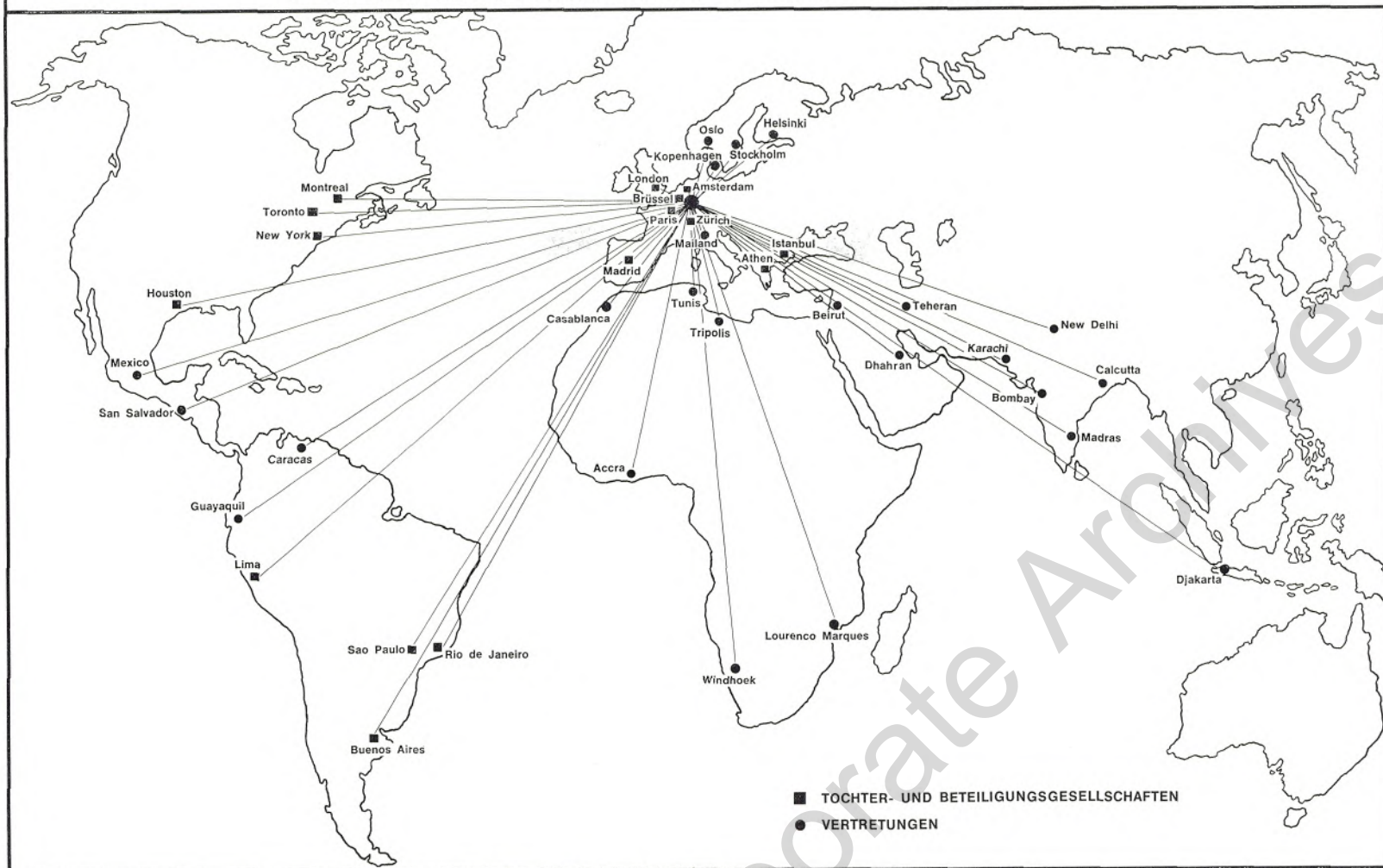
Dazu gehören zum Beispiel eine Erzverlade-Anlage in Brasilien, eine Ölraffinerie in Grie-



ZU DEN BILDERN:

Zwischen der Zentrale der Thyssen Stahlunion-Export GmbH in der Düsseldorfer Breitestraße (unser linkes Bild oben) und dem Empire State Building in New York, in dessen siebzigsten der hundert Stockwerke die amerikanische Vertretung der Stahlunion ihren Sitz hat, spannt sich ein weltweites Netz von Tochter- und Beteiligungs-Gesellschaften sowie von Vertretungen.

An zahlreichen Projekten vor allem in Entwicklungsländern ist die Stahlunion beteiligt, wie etwa (unten links) gemeinsam mit Thyssenrohr International beim Bau einer Fernwasserleitung für die Stadt Conakry in Guinea/Westafrika oder (Bild auf der rechten Seite) beim Bau einer Glasfabrik in Ghana; hier ein afrikanischer Arbeiter an einer Glasdruckmaschine



chenland sowie Wasserversorgungs-Systeme mit Pipelines und Aufbereitungsanlagen in Guinea und Ghana, in Kolumbien und Ekuador. Auch die NIOC-Raffinerie im Iran, über deren Einweihung und Inbetriebnahme die Werkzeugzeitung kürzlich berichtete, konnte von der „Stahlunion“ — in Zusammenarbeit mit Thyssenrohr International und Mannesmann — errichtet werden. Derartige Großprojekte leisten nicht nur einen bedeutenden Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der betreffenden Länder. Sie sind gleichzeitig von großer Bedeutung für die Förderung des Absatzes der von den Unternehmen der Thyssen-Gruppe produzierten Erzeugnisse, sei es Blech für Rohre, die für den Bau von Pipelines gebraucht werden, seien es Stahlerzeugnisse der Weiterverarbeitung oder auch Profilstähle, die insbesondere beim Bau von Hallen und sonstigen Anlagen Verwendung finden.

Wenn gegenwärtig jede vierte von der Thyssen-Gruppe hergestellte Tonne Stahl in den Export geht — bei verschiedenen Produkten liegt der Exportanteil sogar zwischen fünfzig und sechzig Prozent —, so ist das nicht zuletzt auf die gute Zusammenarbeit der Thyssen Stahlunion-Export mit den einzelnen Produktions-Gesellschaften des Konzerns und auf den systematischen Ausbau ihres Absatznetzes im Ausland zurückzuführen.



Wie sieht nun die Organisation der Auslandsvertretungen der „Stahlunion“ aus? Die Thyssen-Gruppe unterhält in den Ländern, die für den Absatz von Walzstahl und Rohren sowie für das Anlagengeschäft interessant sind, entweder eigene Tochtergesellschaften, oder aber sie ist an anderen Unternehmen beteiligt.

Diese Auslandsgesellschaften sind im Regelfall — soweit sie dem Vertrieb und nicht der Produktion von Erzeugnissen dienen — der Thyssen Stahlunion-Export GmbH oder ihrer Muttergesellschaft, der Handelsunion AG, zugeordnet. Die wichtigsten dieser Gesellschaften sind:

Thyssen Steel Corporation, New York
(mit Zweigbüro Houston)
Thyssen Steel and Pipe (Great Britain) Ltd., London

Nedeximpo, Amsterdam
Thyssen Eisen, Stahl & Röhren AG, Zürich
Thyssen Stahlunion Iberica S.A., Madrid
Lametal Union S.A., Buenos Aires
Thyssen Belge S.A., Brüssel
Tolas S.A., Paris
Uniao de Aços, Rio de Janeiro
(mit Zweigbüro São Paulo)
Ferrunion, Lima

Die einzelnen Gesellschaften haben einen unterschiedlich großen Stab von Mitarbeitern, der sich jeweils nach dem Umfang des zu betreuenden Marktes richtet. So liegt die Zahl der Beschäftigten bei den größeren Tochtergesellschaften zwischen vierzig und fünfzig, während die kleineren Stützpunkte, die teilweise nur zur Beobachtung der Markt-Entwicklung unterhalten

werden, mit einem sehr geringen Mitarbeiterstab arbeiten.

Die Tochtergesellschaften sind im allgemeinen rechtlich selbständig und übernehmen beim Import der Waren alle Aufgaben, die mit der Einfuhr — zum Beispiel Verzollung — und dem Weitertransport bis zum Endabnehmer zusammenhängen. In anderen Fällen wurden sie auch nur als Vermittler von Geschäften tätig.

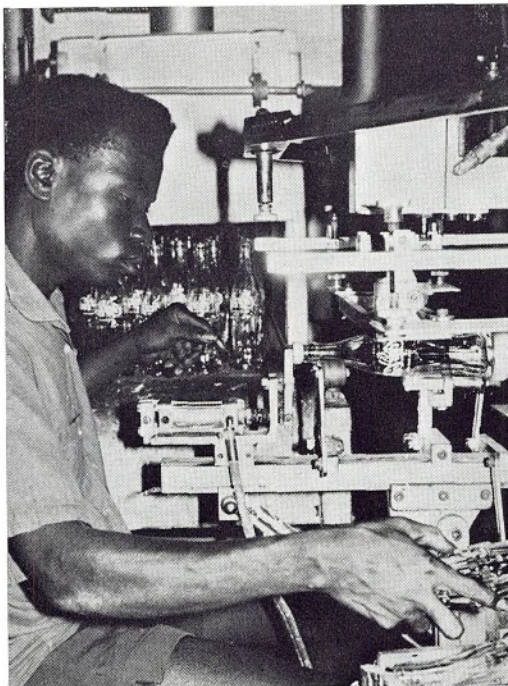
Überall dort, wo der Markt den Aufbau eigener Tochter- oder Beteiligungsgesellschaften nicht rechtfertigt, läßt sich die „Stahlunion“ durch Firmen vertreten, die auch noch für andere Gesellschaften tätig sind, deren Interessen sich mit denen der „Stahlunion“ nicht überschneiden. Insgesamt verfügt die Thyssen Stahlunion-Export GmbH heute über ein Netz von etwa 150 Stützpunkten im Ausland, von denen zwanzig eigene Tochtergesellschaften oder Niederlassungen sind.

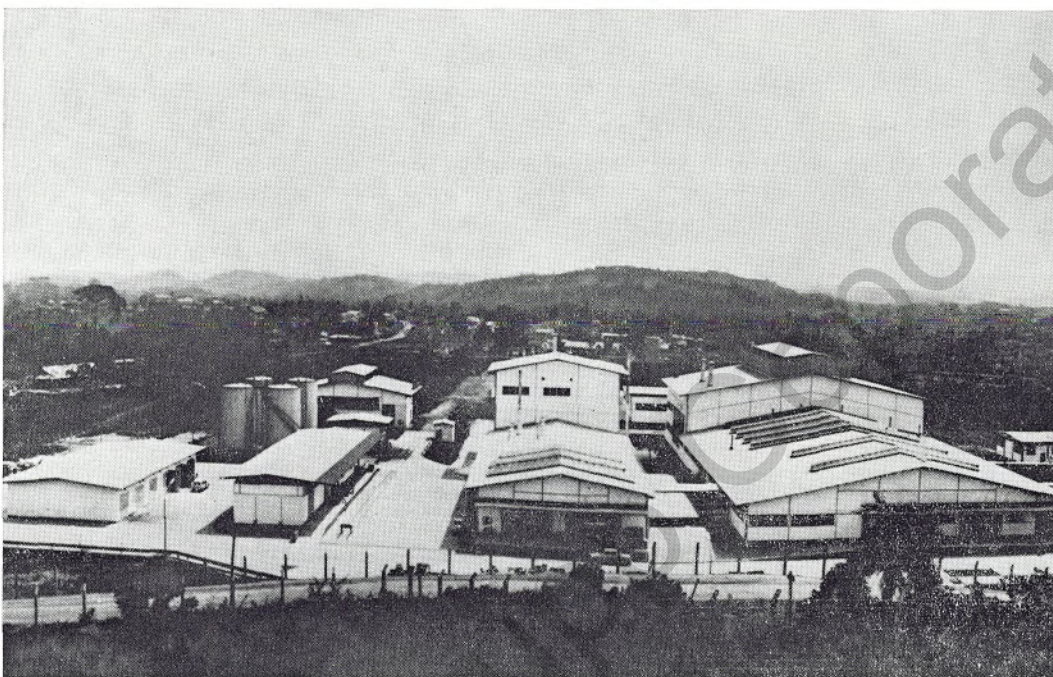
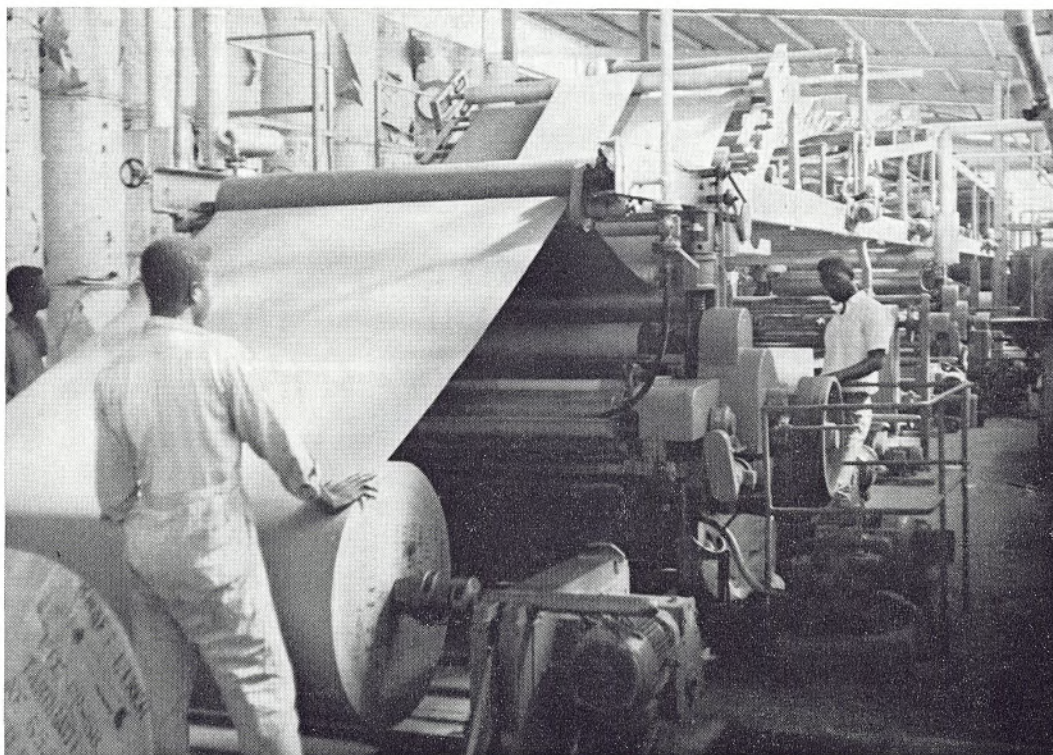
Das Verkaufsprogramm der „Stahlunion“ ist sehr umfassend. Es reicht, wie bereits erwähnt, vom Halbzeug und Walzstahl über das Rohr bis zur Wasserversorgungsanlage, zur Raffinerie oder Kakaofabrik. An die Mitarbeiter im Ausland werden deshalb hohe Anforderungen gestellt.

Für das Stammhaus in Düsseldorf ergibt sich daraus die dauernde Verpflichtung, ihre ausländischen Tochtergesellschaften und Vertretungen über den neuesten Stand der technischen Entwicklung, über die Möglichkeiten des Marktes und über alle für das Geschäft wichtigen Fragen stets auf dem laufenden zu halten.



An der „Verkaufsfront“ im Ausland können nur Mitarbeiter eingesetzt werden, die über langjährige Erfahrungen im Export und insbesondere auf ausländischen Märkten verfügen. Aber auch jungen, besonders begabten Exportkaufleuten sind hier große Chancen gegeben. Sie können nach ihrer Bewährung im Stammhaus zu einer ausländischen Tochtergesellschaft versetzt werden. Nach einer zusätzlichen Ausbildung in den Verkaufsbereichen der „Stahlunion“ und der Thyssen-Unternehmen besteht auch die Möglichkeit, daß sie unseren Auslandsvertretungen





DIE BILDER ZEIGEN:

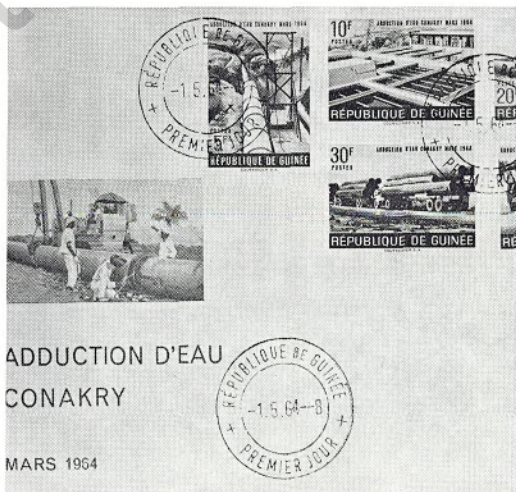
Zu den bedeutenden Objekten, die von der Thyssen Stahlunion-Export — zum Teil gemeinsam mit der Thyssenrohr International — in Afrika geschaffen wurden, gehören eine Papierfabrik (links oben), eine Glas- und Flaschenfabrik (Mitte) sowie eine Kakaofabrik (unten) in Ghana

Die Republik Guinea gab anlässlich der Einweihung der Wasserleitung für Conakry, die von Thyssen-Unternehmen errichtet wurde, fünf Sondermarken heraus; unser Bild in der rechten Spalte dieser Seite zeigt solche Marken mit dem Ersttagsstempel vom 1. Mai 1964

als Delegierte auf Zeit zur Verfügung zugestellt werden.

Eine Besonderheit stellen die Länder — wie zum Beispiel die Sowjetunion, Polen, Bulgarien, Rumänien und die Volksrepublik China — dar, in denen staatliche Handelsgesellschaften für den Einkauf zuständig sind. Diese Staaten werden von der Stahlunion-Zentrale aus durch Delegierte betreut, die jahrelange Erfahrungen in Geschäften mit Ostblockländern besitzen. Verträge mit den Einkaufsinstitutionen dieser Staaten werden von ihnen direkt abgeschlossen.

Für die Thyssen Stahlunion-Export GmbH wird es auch in Zukunft von entscheidender Bedeutung sein, sich bei ihren Auslandsgeschäften auf eine gut ausgebaute, schlagkräftige Organisation stützen zu können. Dabei wird sie sich bemühen,



neue Methoden und Wege für den Absatz der Produkte zu finden.

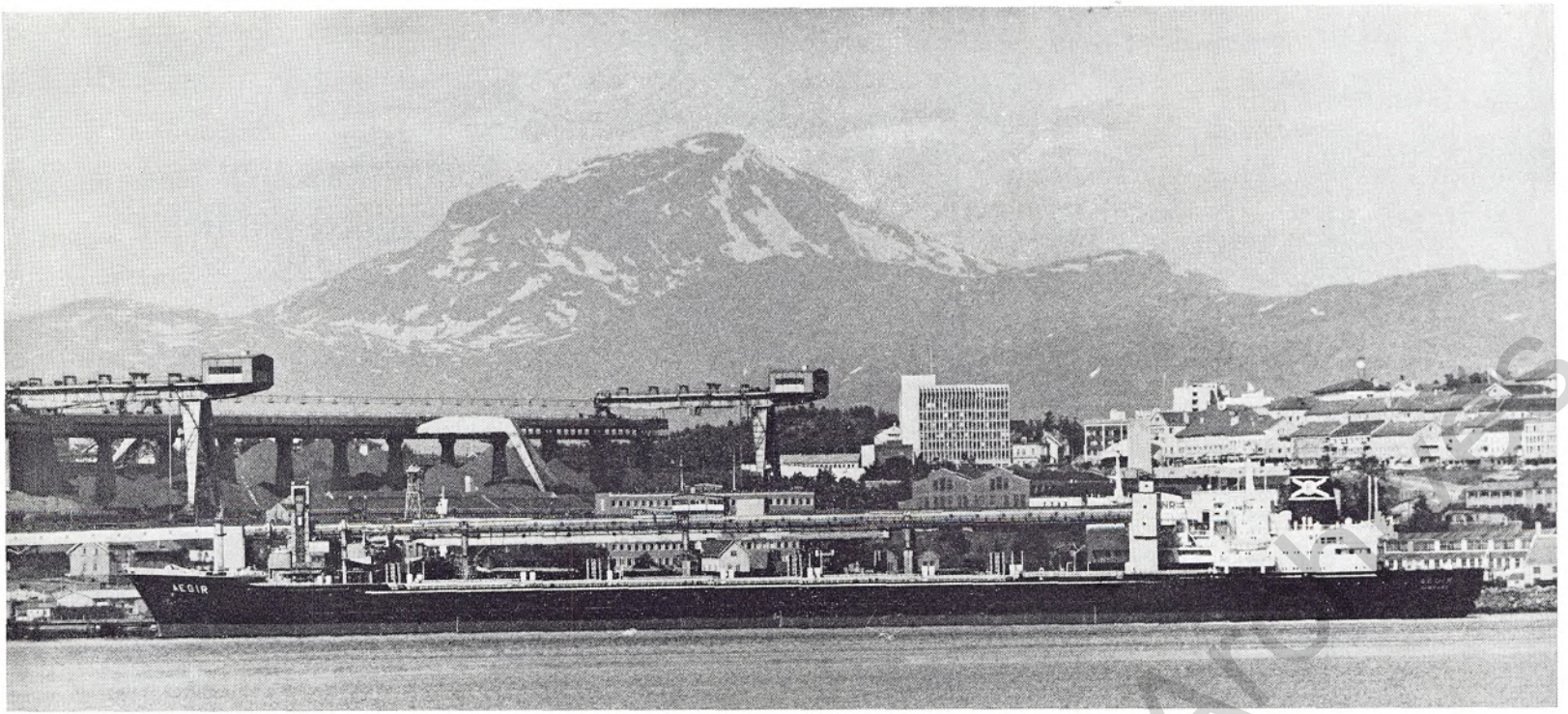
Auch die Beteiligung an bestehenden ausländischen Handels- und Industrieunternehmen kann in Betracht gezogen werden.

Die wirtschaftliche Entwicklung in den einzelnen Ländern erfordert jedoch nicht nur ein fortwährendes Anpassen und Neuüberdenken der gegebenen Möglichkeiten, sie verlangt vielmehr auch die Bereitschaft zu höchsten Leistungen und Mut zu Risiken. Risiken allerdings — das ist das oberste Prinzip der „Stahlunion“ — werden jeweils gründlich durchdacht und sorgfältig abgewogen.

Karl-Heinz Alexander

Weiterbildung im Arbeitsschutz

Im Haus der Technik in Essen findet am 23. und 24. Januar eine ganztägige Tagung statt, die sich mit Fragen der Arbeitssicherheit befaßt und der Weiterbildung von Ingenieuren und Sicherheitsingenieuren dient. Bei der Veranstaltung, die mit gleichem Programm an beiden Tagen durchgeführt wird, spricht Oberingenieur G. Schnegelsberg, Leiter des Maschinenbetriebs Hochöfen vom Werk Ruhrort der ATH, über „Sicherheitstechnische Maßnahmen bei Arbeiten an Gasleitungen in Hüttenwerken“. Zu weiteren Referenten gehört aus dem Bereich der Thyssen-Gruppe Dr.-Ing. Harms (DEW) mit einem Vortrag über „Ursache und Begegnung von unkontrollierten Gasreaktionen im Elektroofen“.



Ruhrorter Jungfacharbeiter erlebten Planetarium Bochum

**Lehrabschlußfahrt nach Schloß Burg an der Wupper
Verabschiedung von Dir. W. Brandenburg**

Die Sternwarte in Bochum und der reizvoll gelegene Ort Burg an der Wupper waren am 29. Oktober Ziel der Ruhrorter Jungfacharbeiter, die kürzlich ihre Prüfung bestanden hatten. Wie in jedem Jahr, so war auch diesmal die Fahrt gut vorbereitet worden. Sie bot den jungen Facharbeitern nicht nur unterhaltende, sondern auch lehrreiche Stunden.

Im Planetarium in Bochum wurden die Lehrlinge mit dem Verlauf der Gestirne vertraut gemacht. Sie sahen in einer Stunde die Bewegungen am Himmel, die sich sonst innerhalb eines Jahres abspielten. Für manche von ihnen war das ein so reiches Erlebnis, daß sie auch anschließend bei der Weiterfahrt nach Burg an der Wupper über die Sterne, deren Erforschung und die Möglichkeit, mit Raumschiffen dorthin zu gelangen, diskutierten.

Vor dem Mittagessen in Burg erfolgte dann die Übergabe der Lehrabschlußzeugnisse. Von den

siebzig Lehrlingen dieses Lehrjahres hatten 37 im praktischen und 29 im theoretischen Teil der Prüfung mit gut oder besser abgeschlossen.

Vorher jedoch verabschiedete Betriebschef Koch als Leiter des Technischen Ausbildungswesens den stellv. Berufsschuldirektor i. R. Brandenburg, der seit über dreißig Jahren sein Wissen an unsere Jungen weitergegeben hat. Betriebschef Koch skizzierte kurz den Lebenslauf dieses überzeugten Pädagogen, der als Sohn eines bei uns beschäftigten Werkmeisters von Jugend an bereits eng mit unserem Unternehmen verbunden war.

Zu einem großen Teil kennt Herr Brandenburg die Geschichte unseres Werkes aus eigenem Erleben. 1937 begann er, für unsere Werksgenossen mitzuarbeiten. Auch nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges zog es ihn wieder zur Ruhrorter Werkschule. Über 1000 Schülern der verschiedensten Gruppen hat er mit den theoretischen Grundlagen ihres Berufes vertraut gemacht. Dafür sagte ihm Betriebschef Koch Dank und Anerkennung und überreichte als äußeres Zeichen des Dankes ein Buch.

Stellv. Berufsschuldirektor i. R. Brandenburg war sichtlich bewegt, als er sich für die freundlichen Worte bedankte. Mit einem weinenden Auge und einem lachenden Auge scheidet er. Lachend, weil die tägliche Arbeit zu Ende sei, weinend, weil es sich um einen Abschied von einer liebgewordenen Arbeit handelte.

Seinen ehemaligen Lehrlingen gab Herr Koch den Rat, sich nicht auf den nun einmal errungenen Lorbeer auszuruhen. Ausgehend von dem Erlebnis im Planetarium und dem Wissen um die Sterne und andere Welten, zeigte er anhand der Weltraumforschung den überaus schnellen Fortschritt der Wissenschaft namentlich in den letzten Jahren auf. Er zog dann eine Parallele zur Praxis der jungen Facharbeiter, die stets an sich arbeiten müßten, wenn sie weiterkommen wollten.

„Die Lehrzeit ist mit der Beendigung der Lehrzeit noch nicht zu Ende“, sagte er. Er wies die jungen Facharbeiter darauf hin, daß nach einem alten Erfahrungssatz das in der Ausbildung Gelernte höchstens für sieben Jahre reichen würde. Dann sei man so weit, daß man fast wieder von vorne anfangen müsse.

Direktor Bonin überreichte anschließend denjenigen, die am besten abgeschnitten hatten, Buchprämien. Für den Betriebsrat wünschte Geschäftsführer Eberhard Sauerbier zur bestandenen Prüfung Glück. Er unterstrich, was Betriebschef Koch hinsichtlich der Entwicklung der Technik und der Weiterbildung jedes einzelnen gesagt hatte. Er rief seine jungen Kollegen ebenfalls auf, weiter an sich zu arbeiten, nicht nur zum Wohl des Werkes, sondern auch zu eigenem Nutz und Frommen. Mit herzlichen Worten verabschiedete er sich ebenfalls von Berufsschuldirektor i. R. Brandenburg.

Ein Gruß an die Männer auf See...

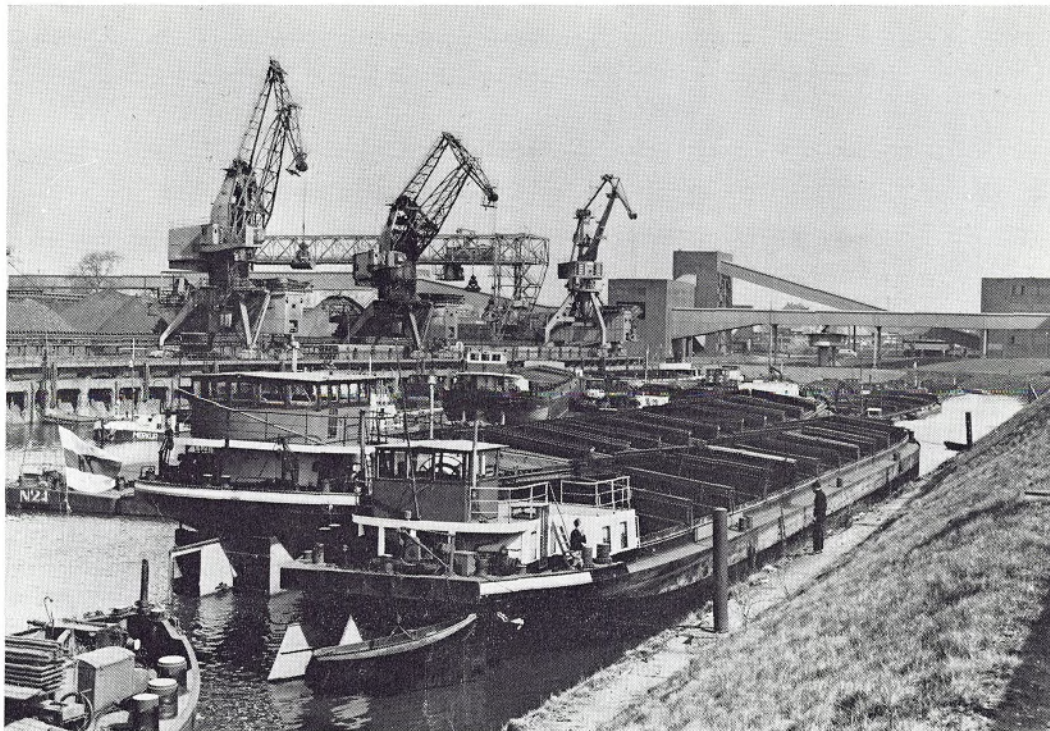
... auf den großen Erzfrachtern, die zum Teil über viele tausend Seemeilen hinweg aus Skandinavien und Afrika, aus Süd- und Nordamerika der Hütte Erze für die Hochöfen antransportieren, sei dieses Bild des größten deutschen Massengutfrachters, der MS „Aegir“ der Seereederei „Frigga“ AG, Hamburg. Unter Führung von Kapitän Toben machte das Schiff im Sommer seine Jungfernfahrt nach Narvik und übernahm hier am 1. Juli eine Erzfracht von 78 552 Tonnen. Damit holte sich der 82 445 t dw tragende Erzfrachter zugleich den Laderekord in Narvik. Mit 255 Meter Länge, 35 Meter Breite und einem Tiefgang von reichlich 45 Fuß (= rd. 14 Meter) war MS „Aegir“ das größte Schiff, das je in Narvik Erz der schwedischen Erzgesellschaft LKAB übernahm. Ein 20 700 PS starker Dieselmotor gibt ihm eine Geschwindigkeit von 16,5 Knoten (= rd. 30 Kilometer) je Stunde. Die 45köpfige Besatzung ist in Einzelkajüten untergebracht. Das Schiff besitzt zwei Radaranlagen. Mehrere Fernschreiber zeichnen Fernseh-Nachrichten der britischen Schiffspresse auf und liefern je nach Bedarf zu jeder Tages- oder Nachtzeit der Schiffsführung automatisch vollständige Wetterkarten. — Mitte November stellte die Reederei mit der MS „Brage“, die am 30. August in Emden von Stapel gelaufen war, ein gleich großes Schwesterschiff in Dienst.

Leider hatte der Wettergott an diesem Tag kein Einsehen, so daß die Jungen den geplanten Aufstieg zum Schloß Burg nicht machen konnten. So blieb ihnen nicht viel anderes übrig, als die Schönheit des Bergischen Landes durch die Fenster des Autobusses zu betrachten.

UNSERE BILDER ZEIGEN

Links: Stellv. Berufsschuldirektor i. R. Wilhelm Brandenburg verabschiedet sich von „seinen“ Jungen — Rechts: Direktor Bonin überreicht den besten dieses Jahrgangs Buchprämien, hier an Wolfgang Nicolai





Duisburgs Häfen liegen jetzt viel tiefer

**Erosion des Rheins zwang zu erfolgreichem
technischen Großexperiment — Kohle-Abbau
senkte Hafensohle um 1,50 Meter**

Ein nahezu einzigartiges Experiment findet in diesen Tagen seinen Abschluß: die Absenkung der Duisburg-Ruhrorter Häfen durch den Abbau von Kohle. Um rund 1,50 Meter ist das gesamte Hafengelände planmäßig abgesenkt worden. Mit diesen Maßnahmen ist die Duisburg-Ruhrorter Hafenverwaltung erfolgreich der Erosion des Rheins begegnet.

Das Wort Rhein-Erosion ist gerade in den letzten Jahren sehr oft zitiert worden. Worum handelt es sich dabei? Dieses Wort will besagen, daß die Sohle des Rheins durch Auswaschungen abgetragen wird, und zwar jährlich um etwa vier Zentimeter. Diese Auswaschungen sind im wesentlichen auf drei Tatsachen zurückzuführen:

- Einmal ist der Strom selbst schuld daran. Er trägt vor allem seit seiner damaligen Regulierung mit seiner Strömungsgeschwindigkeit einen Teil der Flußsohle mit sich fort.
- Zum zweiten spielen die Entnahmen von Kies und auch der Bergbau unterhalb des Stroms eine gewisse Rolle.
- Drittens ist es dann die Schifffahrt, die mit den Schrauben der immer stärkeren Motoren den Grund des Stroms aufwühlen hilft und somit die Voraussetzung dafür schafft, daß die schwebenden Sandteilchen, die von der Sohle losgerissen wurden, vom Fluß mitgenommen werden können.

Seit knapp hundert Jahren, genauer seit den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts, wird diese Erosion beobachtet. Seit dieser Zeit ist die Flußsohle etwa um 2,50 Meter abgesunken. Als die Häfen vor rund sechzig Jahren gebaut wurden, lag in Ruhrort das mittlere Niedrigwasser bei 20,95 Meter, heute jedoch bei 18,18 Meter, es ist damit um 2,77 Meter niedriger. Die Wasserstraßen-Verwaltung gibt an, daß zwischen Duisburg und der holländischen Grenze ein Verlust an Sohlenmasse von etwa 50 bis 60 Millionen Kubikmeter eingetreten ist.

Man rechnet allerdings damit, daß diese übermäßig starke Erosion zu Ende dieses Jahrhunderts langsam aufhört. Bis dahin wird das Gefälle erheblich geringer geworden sein, so daß ein weiteres Auswaschen kaum noch stattfindet.



Vereinfacht ausgedrückt stellt sich das Problem folgendermaßen: Durch die Auswaschung vertieft sich das Flußbett mehr und mehr, während die Sohlen der einzelnen Hafenbecken auf der ursprünglichen Höhe bleiben. Von ihnen bis zum Fuß des Stroms entsteht gewissermaßen eine Stufe, die sich jährlich mehr vertieft.

Diese Stufe allein wäre jedoch kaum entscheidend für eine einschneidende Maßnahme. Das

Absinken der Sohlentiefe des Rheins bewirkt zwangsläufig ein Absinken des Wasserstandes nicht nur im Rhein selbst, sondern auch in den Hafenbecken. Da diese zum großen Teil eine schräg angelegte Böschung haben, wird die Wasserfläche immer kleiner; damit sinkt auch die Verkehrsmöglichkeit. Der Hafen „wächst“ über die Rheinsohle hinaus.

In der ersten Zeit, als diese Erosion beobachtet wurde, konnte man dem Absinken der Rheinsohle insofern folgen, als man den Hafen einfach tiefer ausbaggerte. Aber das war nur bis zu einer bestimmten Grenze möglich. Bei Hafenbecken mit Böschungen wurde die Fahrwinne immer schmäler, weil der Wasserstand mit dem tieferen Ausbaggern sank. In den Becken mit Kaimauern wuchsen diese Mauern hoch und höher, so daß es im Laufe der Zeit mit Sicherheit beim Be- und Entladen von Schiffen zu Schwierigkeiten geführt hätte.



All diese Probleme, die für die gesamten Duisburg-Ruhrorter Häfen galten, trafen natürlich auch den Nordhafen, der ja für unser Werk Ruhrort das Tor zur Welt ist. Auch für diesen



Hafenteil mußten also Planungen aufgestellt werden, um mit der Erosion und ihren Folgen fertig zu werden. Schon bei der Neugestaltung des Hafens im Jahre 1958 hatte man daran gedacht, entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Sie gestatteten das Nachrüsten der Kranbahnen, der Wipperdrehkrane, der Platzbelade- und Entladebrücken sowie deren Uferbänder, die zueinander in der gleichen Flucht liegen müssen. Wie sich einige Jahre später zeigte, erwies sich diese Planung als durchaus richtig.

Es gab verschiedene Methoden, eine Absenkung des Hafens zu erreichen. So hätte die Möglichkeit bestanden, die Häfen mit ihren 230 Hektar großen Wasserflächen durch Einbau von Schleusen an den Mündungen zu Dockhäfen zu machen. Dadurch hätte man den Wasserstand in den Häfen selbst so hoch stauen können, wie es erforderlich gewesen wäre. Das schied allerdings nach gründlichen Untersuchungen aus. Der zweite Weg war, die Häfen durch Baggerung sowie durch Absicherung der Böschungen und Kaimauern zu vertiefen. Aber aus den verschiedensten Gründen wurde auch diese Möglichkeit nicht in die Tat umgesetzt.

Die gleichen Probleme bestanden auch für die beiden Eingangsschleusen des Rhein-Herne-Kanals, die ebenfalls ihre Fahrwassertiefe verloren hatten. Zwar war an anderen Stellen unterhalb des Kanals durch den Bergbau diese Wasserstraße abgesenkt worden. Aber speziell unter diesen Schleusen konnte das nicht getan werden. Hier befand sich ein sogenannter Sicherheitspfeiler zum Schutz der Häfen. Unterhalb dieses Sicherheitspfeilers durfte keine Kohle abgebaut werden. Er sollte verhindern, daß durch Bergsenkungen Schäden an Hafen- und Schleusenanlagen entstehen könnten.



Wiederum zur gleichen Zeit beabsichtigte die Schachtanlage Westende der Hamborner Bergbau AG, in ihrem Abbaugbiet zusätzliche Kohlefelder zu erschließen. So fanden sich drei Par-

DIE BILDER ZEIGEN:

Linke Seite oben: Gesamtansicht des Nordhafens mit den drei Wipperkränen, im Hintergrund (rechts) die Erzbrech- und Siebanlage sowie (Mitte) die Übergabestationen der einzelnen Transportbänder — Unten: Die Zerrungen und Pressungen, die sich oberirdisch durch den Kohlenabbau auswirkten, riefen an manchen Stellen große Risse hervor, so wie hier bei der Begrenzungsmauer an der Straße „Am Nordhafen“

Rechte Seite: Die Bilder zeigen deutlich die Folgen der Hafensenkung: Links erkennt man, wie die Betonstützen der alten Kaimauer etwa im Mittelgrund des Bildes — neben dem Kahn — nach oben gehen. An dieser Stelle hörte der Kohlenabbau unter Tage auf — Rechts: Was man an der Wasserlinie feststellt, kann man auch an den Spundbohlen der inneren Kaimauer sehen. Der obere Teil der stählernen Bohlen ist aufgeschweißt worden — und zwar jeweils in einer solchen Höhe, bis das gewünschte Niveau erreicht worden war



teilen mit gleichgelagerten Interessen und es kam zu Verhandlungen zwischen der Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen AG, der Wasserstraßen-Verwaltung und dem Bergbau. Gemeinsam wurde der Beschluß gefaßt, unterhalb des Hafens Kohle abzubauen und das Hafengelände durch den Kohleabbau planmäßig auf eine bestimmte Tiefe abzusenken. Ein entsprechender Vertrag wurde 1951 abgeschlossen. Es dürfte wohl als fast einmalig bezeichnet werden, daß die Bergsenkungen mit ihren oft erheblichen Folgeschäden, die sonst den Bergbau stark belasten, in diesem Fall sogar erwünscht waren; allerdings in der Form erwünscht, daß gezielte Bergsenkungen zum Vorteil von anderen entstehen sollten. Gleichzeitig mußte der Bergbau aber darauf achten, daß übermäßige Schäden an vorhandenen Gebäuden und Anlagen vermieden wurden.

Immerhin handelte es sich insgesamt um rund vierzehn Kilometer Ufer, um vier Kohlekipper, 9,5 Kilometer Krangleise, 45 Kilometer Gleise und Tanklager mit rund 300 000 Tonnen Kubikmeter Fassungsvermögen. Hinzu kamen ungezählte Kilometer von Rohrleitungen für Öl, Gas, Wasser und Abwasser. Sie alle sollten und durften nicht mehr als unvermeidlich geschädigt werden und mußten jederzeit betriebsfähig bleiben.



Unterhalb der Duisburg-Ruhrorter Häfen lagen zu diesem Zeitpunkt rund dreißig Millionen Tonnen Kohle. Sie insgesamt abzubauen, war nicht möglich, weil zahlreiche Verkehrswege dann ebenfalls mit abgesenkt worden wären und bei Hochwasser unter Wasser gestanden hätten. Hinzu kam, daß der Hafen zum Teil in stark bebaute Gebiete hineinreicht, so daß auch diese Gebäude abgesenkt worden wären und dort mit Sicherheit eine Fülle von Schäden eingetreten wären. Daher wurde in einem Vertrag vorgesehen, den zum Abbau vorzusehenden Kohlenvorrat auf zwölf Millionen Tonnen zu begrenzen.

Jetzt nachträglich hört sich das alles recht einfach an. Aber es gab eine Fülle von Problemen dabei zu berücksichtigen. Probleme, die vorwiegend im Bereich des Bergbaus lagen. Die unterirdischen Bewegungen bewirken oberirdische Pressungen und Zerrungen. Sie mußten daher vor allem an den Stellen möglichst gering gehalten werden, an denen oberirdisch wichtige Bauwerke standen.

Das erste Senkungsziel war die Schleuse 1. Es wurde voll erreicht. So ergaben die Messungen im Frühjahr 1957 folgendes: Am Unterhaupt wurde das erste angestrebte Senkungsziel von 45 Zentimeter erreicht, während das Oberhaupt nur neun Zentimeter abgesunken war. Das heißt, die Schleuse 1 stand planmäßig schief.

Natürlich mußte eine Fülle von vorbeugenden Maßnahmen ergriffen werden, die an dieser Stelle im einzelnen nicht alle aufgeführt werden können. Darüber hinaus mußten sämtliche Beteiligten stets über den neuesten Stand der Dinge informiert sein. Es kam zu zahlreichen Sitzungen, Besprechungen und Abstimmungsterminen, die alle nur zum Ziel hatten, die Absenkung der Häfen planmäßig zu vollziehen. Und es gelang. Im Jahre 1951 wurde der Abbau-

vertrag geschlossen, im Jahre 1968 war das Vertragsziel in weitgehendem Maße erreicht.



In den letzten drei Jahren wurde auch unter dem Nordhafen Kohle abgebaut, um diesen Hafenteil ebenfalls abzusenken. Wäre der Abbau unter Tage planmäßig verlaufen, hätten die bereits erwähnten Vorkehrungen beim Neubau des Nordhafens wahrscheinlich auch genügt, um die Erdverschiebungen auszugleichen.

Der Abbau verlief aber wider Erwarten nicht planmäßig. So gab es für den Nordhafen eine prekäre Situation, als unter Tage eine tektonische Störung einen gleichmäßigen Abbau verhinderte. Im östlichen Teil des Hafens mußte ein Teil der Kohle stehen bleiben, so daß das Senkungsmaß von 1,50 Meter an dieser Stelle nicht erreicht wurde, während im westlichen Teil die Absenkung voll durchgeführt wurde.

Es entstand quer durch den Hafen gewissermaßen eine Stufe.

Daß solch eine ungleichmäßige Absenkung nicht ohne Einwirkung auf den Arbeitsablauf blieb, liegt auf der Hand. Für den hinteren, den östlichen Teil des Hafens bleibt nunmehr nichts anderes übrig, als in den nächsten Jahren die Sohle durch Ausbaggerung abzusenken, was nicht ganz ohne nachteilige Nebenerscheinungen vor sich gehen wird.

Insgesamt gesehen kann jedoch schon jetzt — obwohl diese Baggerarbeiten noch bevorstehen — gesagt werden, daß alle Schwierigkeiten in guter Zusammenarbeit sämtlicher Beteiligten gelöst wurden. Ein technisches Großexperiment wurde erfolgreich beendet. Es hatte weltweit Aufsehen erregt und zahllose Fachleute aus dem In- und Ausland in ungezählten Fällen zu Informationsbesuchen in die Duisburg-Ruhrorter Häfen geführt.

Dank an zwei Männer des Ruhrorter Werkschutzes

Zwei Angehörige des Ruhrorter Werkschutzes standen am 5. November im Mittelpunkt einer kleinen Feierstunde. Wachleiter Kurt Wolsing und Kontrolleur Heinrich Kosciow wurden vom Leiter des Ruhrorter Werkschutzes, Franz Liebhart, für einen besonders wagemutigen Einsatz ausgezeichnet. Auch Duisburgs Polizeipräsident Jürgensen hatte sie in einem Schreiben zu ihrem Verhalten beglückwünscht.



Dieser für den Werkschutz nicht alltäglichen Feierstunde lag folgende Begebenheit zugrunde: In der Nacht zum 29. September 1968 beobachteten Kurt Wolsing und Heinrich Kosciow, wie sich zwei Unbekannte an einem auf der Mühlenfelder Straße geparkten Personenauto zu schaffen machten. Sie fürchteten — zu Recht, wie sich hinterher herausstellte —, daß ein Wagen aufgebrochen werden sollte. Sie stellten die Unbekannten zur Rede, worauf diese flüchteten. Bei der anschließenden Verfolgung konnten sie einen der Verdächtigen fassen und einer vorbeikommenden Funkstreife der Polizei übergeben. Gemeinsam mit der Polizei wurde dann der zweite Täter verfolgt und wenig später in seinem Versteck auch aufgespürt. Es wurde festgestellt, daß an dem geparkten Fahrzeug bereits die Verriegelung eines Entlüftungsfensters abgebrochen und das Fenster selbst geöffnet war.

In dem Brief des Duisburger Polizeipräsidenten an Werkschutzleiter Liebhart, den dieser verlas, heißt es: „Ich bewundere die Aufmerksamkeit und vor allem den Schneid Ihrer Herren, die nicht nur der Polizei die Klärung einer

Straftat ermöglichen halfen, sondern auch der Öffentlichkeit einen guten Dienst erwiesen haben. Grund genug, um Ihnen und Ihren zwei Herren meinen Dank und meine besondere Anerkennung für die erfolgreiche Unterstützung bei der Bekämpfung der Kriminalität zum Ausdruck zu bringen.“

Werkschutzleiter Liebhart nahm dieses Anerkennungsschreiben zum Anlaß, um Wachleiter Wolsing und Kontrolleur Kosciow für ihren Einsatz besonders herzlich zu danken. Gerade dieser Vorfall zeige deutlich, daß der Werkschutzmann gefährlich lebe. Es bedürfe schon einer großen Portion Mutes, nicht nur für den Schutz des Werkes und seiner Belegschaft, sondern auch für den Schutz der Öffentlichkeit tätig zu sein. Im Auftrag der Unternehmensleitung überreichte er als Dank und Anerkennung, jedem ein Buch.



UNSER BILD:

Werkschutzleiter Liebhart (links) überreicht eine Buchprämie an Kurt Wolsing; neben ihm Heinrich Kosciow und Vertrauensmann Simons

Mit der Super-Kamera in luftiger Höhe über der ATH

Die Werkzeugzeitung veröffentlicht auf dieser Seite ein ungewöhnliches Foto: Es handelt sich um eine Luftaufnahme, die nicht nur das ganze Werksgelände der ATH in Bruckhausen und Beeckerwerth zeigt; sie umfaßt mit der großen Rheinschleife von Schwelgern bis Laar und Ruhrort einen Teil der Anlagen des Werkes Ruhrort der ATH und — in der Mitte des Bildes zum oberen Bildrand hin — das Hochofenwerk Hüttenbetrieb in Meiderich. Aus der Vogelperspektive hat der Beschauer so einen Blick auf alle Stadtteile Duisburgs nördlich der Ruhr von Nordhafen und Betriebsanlagen des Werkes Ruhrort im Südosten bis zur Sinteranlage der ATH am Hafen Schwelgern im Nordwesten. Fotograf dieser eindrucksvollen Luftaufnahme — und vieler anderer, die von der Werkzeugzeitung bereits bei früherer Gelegenheit veröffentlicht wurden — ist der Luftbildreporter Walter Moog. 42 Jahre alt, in Kettwig zu Hause, aber jährlich 200 Flugstunden in den Lüften unterwegs, sind das Ruhrgebiet, das Rheinland und Westfalen sein „Jagdrevier“, in dem er mit behördlicher Erlaubnis und im Auftrag von Wirtschaftsunternehmen und Verkehrsinstitutionen, von Regierungsstellen und Städten seiner Beute nachjagt. Dem Ob-



jektiv seiner überdimensional großen Kamera, vor allem aber seinem geschulten Auge entgeht kein Objekt, das zu fotografieren er beauftragt ist.

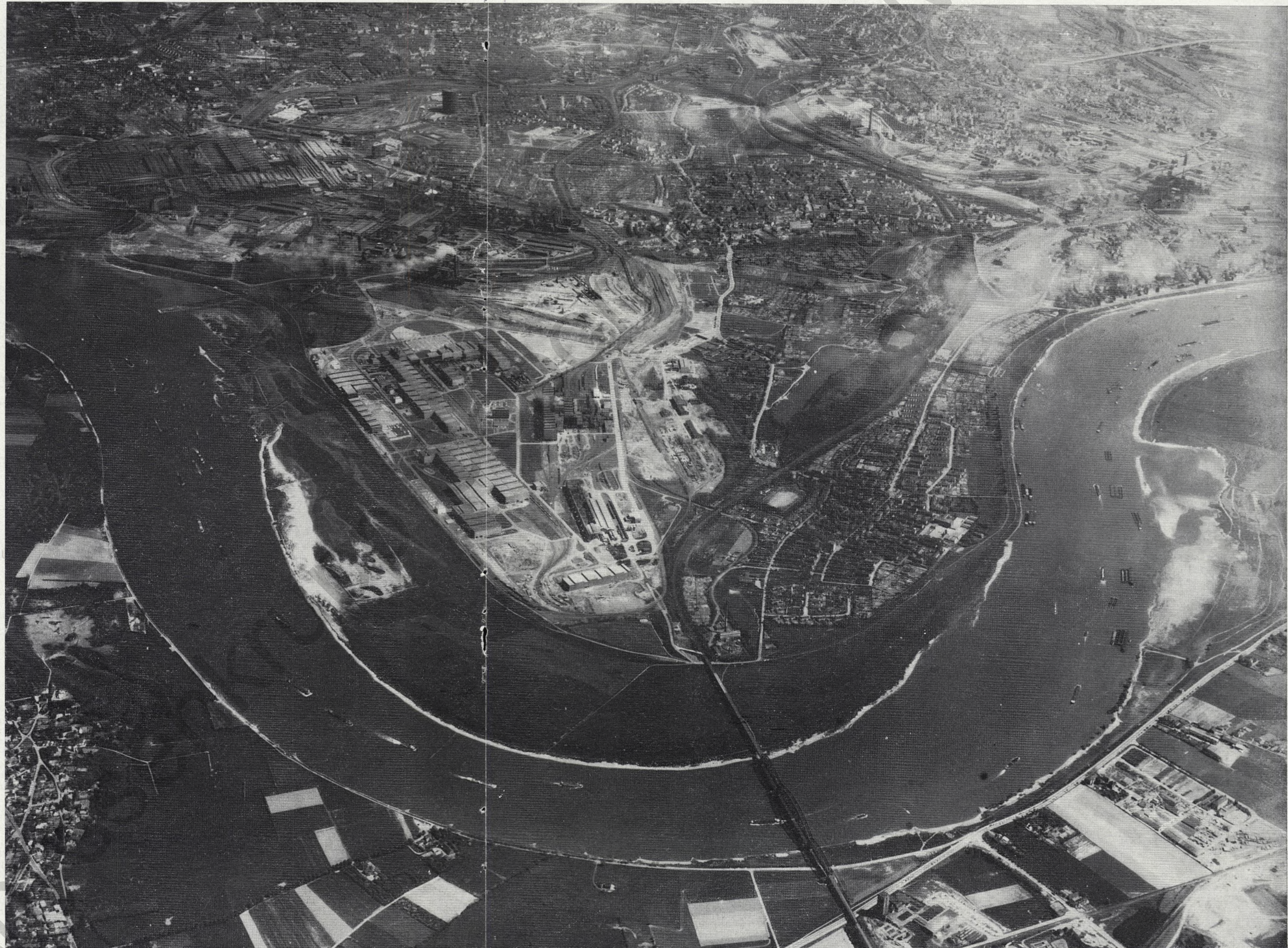
Über 2000 Aufnahmen schießt Walter Moog jährlich aus der Luft, vor allem in den Monaten März bis Oktober, wenn er das beste „Büchsenlicht“ hat; denn gutes Wetter zu haben ist gerade für den Luftfotografen eine der wichtigsten Voraussetzungen. Wenn er morgens in seine einmotorige Maschine steigt, die mit einer Spezialtür für die Kamera versehen ist, dann kann er mit ihr vier Stunden in der Luft arbeiten, ohne zu tanken. Aber dann muß er landen und neuen Sprit fassen, um die Arbeit fortzusetzen — vorausgesetzt, das Wetter hat sich nicht verschlechtert.

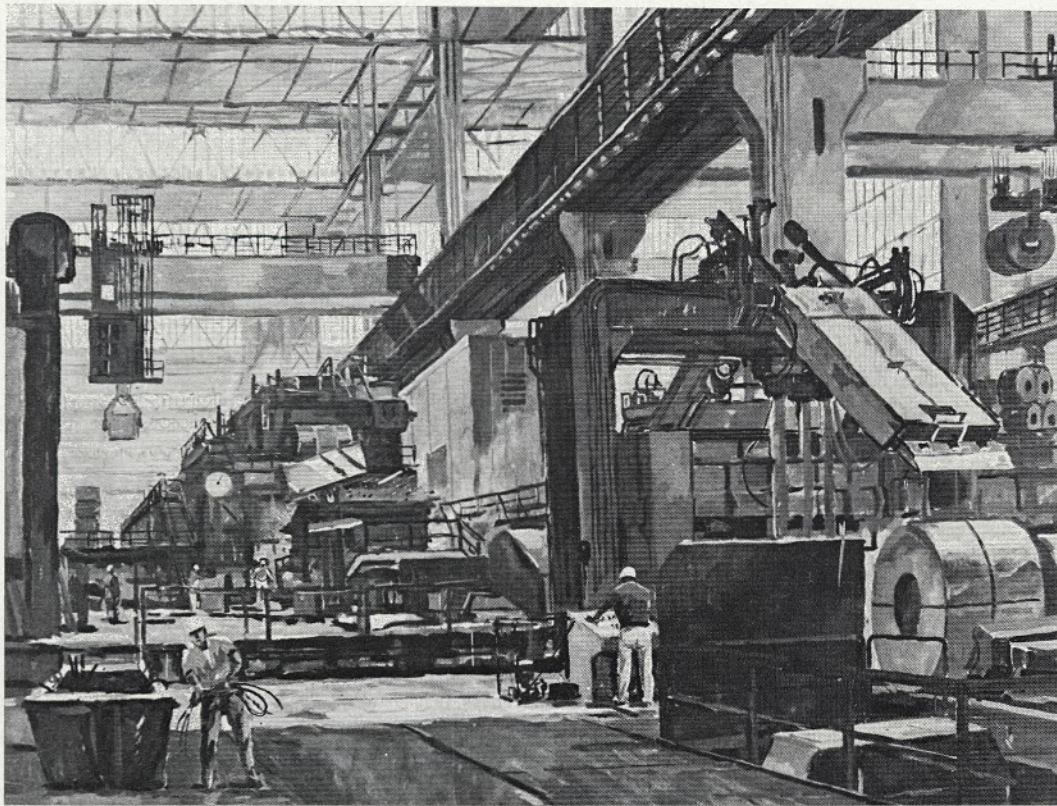
Aber auch bei schlechter Witterung, bei Regen, Schnee und Frost, müssen oft Einsätze geflogen werden. Als einen seiner schwierigsten bezeichnete Walter Moog einen Auftrag der Emschergerossenschaft, als er mitten im Winter nach einem Dammbruch an der Lippe Luftaufnahmen von der Scheitelwelle des Hochwassers machen mußte und dazu noch an einer vorher genau festgelegten Stelle und zu einem bestimmten Zeitpunkt. Hier wurden an Pilot und Kameramann höchste Anforderungen gestellt. Aber es gelang trotzdem, die vorgesehenen Aufnahmen mit nach Hause zu bringen. Es ist verständlich, daß solche Aufnahmen nur dann gelingen, wenn sie vorher an Hand der Karte exakt vorbereitet sind und vor allem auch die Reihenfolge der zu fotografierenden Objekte — besonders unter Berücksichtigung des Sonnenstandes und der günstigsten Belichtung — genau festgelegt worden ist. Walter Moog weiß aus seiner mehr als zehnjährigen Erfahrung, daß es für einen hundertprozentigen Treffer nur einen einzigen „Standpunkt“ in der Luft gibt, von dem aus man ihn auf die Sekunde genau erwischt.

Die Luftaufnahme, die wir heute veröffentlichen, wurde aus einer Höhe von 2500 Meter geschossen. Dabei flog Walter Moog in einem weiten Bogen von der linken Rheinseite aus die große Rheinschleife zwischen Hafen Schwelgern und Ruhrmündung an, wobei ihm die in Verlängerung der Knipp-Brücke verlaufende innere Werkstraße zwischen Thomas-Schleckenmühle und Oxygen-Stahlwerk der Zielpunkt war, auf den er zusteuerte. Die Aufnahme zeigt übrigens, wie stark befahren der Rhein in diesem Abschnitt war; denn auf dem Bild sind nicht weniger als fünfzig fahrende und etwa zwei Dutzend vor Anker liegende Schiffe zu erkennen.

Luftaufnahme Walter Moog
(Freig. Reg.-Präs. Düsseldorf Nr. 19/39/3462)

Aus 2500 Meter: Der Rhein von Ruhrort bis Schwelgern





Das Hüttenwerk wurde zum Maler-Atelier

Professor Howard L. Worner kam aus den USA
Elisabeth Bieneck aus Schwaben nach Hamborn

Die Welt der Industrie erschließt sich den Augen des Künstlers auf ganz eigene Weise. Was er, vor allem als Maler, sieht und darstellt, gibt selbst den hier seit vielen Jahren Tätigen einen neuen Blick für wesentliche Inhalte dieser Arbeitswelt. Einer allzu freien künstlerischen Darstellung allerdings widersetzt sie sich jedoch; denn die Gewalt der Fakten — die Maschinen und Anlagen, dazu der Menschen an den Aggregaten — ist oft stärker, als daß es gelingen könnte, sie durch Abstraktion noch verständlich zu machen. Schon zu wiederholten Malen wurde die ATH in den letzten Jahren zum Atelier. Auch 1968 weilten zwei Künstler hier: Howard L. Worner, Professor an der Carnegie-Mellon-Universität in Pittsburgh (USA), machte Station auf einer Maler-Reise rund um den Erdball — die Malerin Elisabeth Bieneck kam „nur“ aus Württemberg. Gemeinsam war beiden, daß sie die ATH auf Grund eines künstlerischen Auftrags besuchten — Professor Worner für die amerikanische Firma Wean Industries, Frau Bieneck für deutsche Verlage.



stationiert wurde und er damit die Heimat seines schwäbischen Großvaters kennenlernte, der vor vielen Jahrzehnten über den großen Teich nach Amerika ausgewandert war. Sein Enkel zwar spricht heute kaum ein Wort Deutsch mehr, dennoch fand er nach Kriegsende in Schwaben zahlreiche Freunde.

Als Howard L. Worner Ende 1945 in die Vereinigten Staaten zurückkehrte, hatte er in seinem Gepäck die jüngsten von insgesamt etwa zweihundert Skizzen und Zeichnungen aus den Ländern, in denen er während des Krieges stationiert war. Bei einer großen amerikanischen Firma fand er eine Stellung als künstlerischer Mitarbeiter. Kaum ein Jahr später bot ihm die Carnegie-Mellon-Universität in Pittsburgh eine Professur für Malerei und Design an. Neben seiner Aufgabe als Lehrer des künstlerischen Nachwuchses fand Professor Worner, der seither in unmittelbarer Nähe der großen Industrieunternehmen in Pittsburgh lebt, immer mehr Gelegenheit, sich der Industrielmalerei zu widmen. Aufträge der Industrie, die ihn kreuz und quer durch den amerikanischen Kontinent führten, brachten ihm schließlich den Ruf eines der führenden Industrielmaler der USA ein. Auch die amerikanische Stahlarbeiter-Gewerkschaft

Mit Pinsel und Palette rund um die Welt

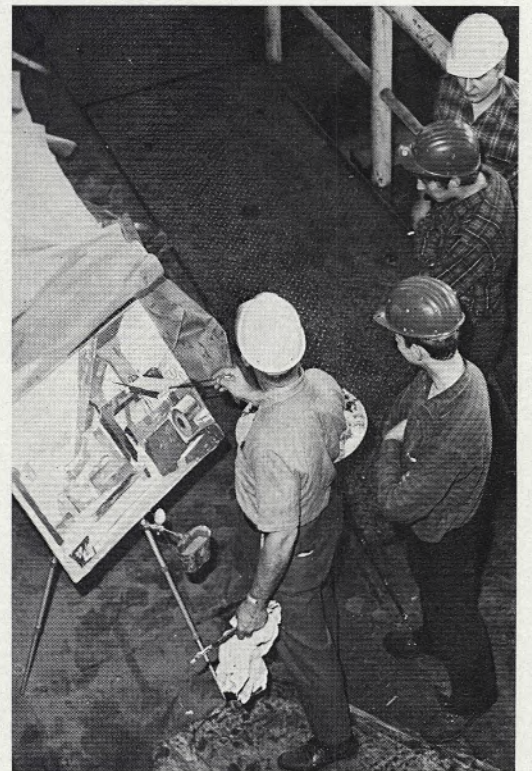
Im Juni dieses Jahres verließ Professor Howard L. Worner Pittsburgh, das Zentrum der amerikanischen Stahlindustrie, und trat eine lange, insgesamt sechzehn Monate währende Reise an. Sie wird ihn im Auftrag von Wean Industries, einer der führenden Produzenten von Anlagen zur Metallverarbeitung, mit Pinsel und Palette rund um die Welt führen. In vielen Werken der Stahlindustrie und der Metallverarbeitung wird er Anlagen „porträtieren“, die von seinem Auftraggeber geliefert wurden.

„Wean Industries und die Welt der Metalle“ ist das Leitmotiv für diese interessante Aufgabe. Was Professor Worner mit nach Hause bringen wird, soll in Museen, Universitäten und auf Tagungen von Fachvereinigungen ausgestellt und auch in den Ländern gezeigt werden, die an diesem sicherlich einmaligen Projekt mitwirkten. Außerdem erhofft sich das Unternehmen davon eine Vielzahl von Motiven, die es für seine Werbung, für Anzeigen und Firmenkalender als Illustration benutzen kann.

Professor Worner bewegt sich bei seiner Reise — diesmal weltweit — in einem Metier, in dem er seit über zehn Jahren in den Staaten zwischen Atlantik und Pazifik zu Hause ist. Die ATH in Hamborn war die dritte Station seiner jetzigen Reise, die ihn in fünfhundert Tagen um die Welt führen wird. Sie begann in Großbritannien, die nächste kurze Zwischenstation war Belgien.

Die Art, wie er in Hamborn seine Aufgabe anfaßte, verrät den Experten für Industrielmalerei, als der er in seiner Heimat anerkannt ist. Howard L. Worner, Jahrgang 1913 und in Salem in dem New York benachbarten Staat New Jersey an der amerikanischen Ostküste geboren, besuchte nach Abschluß der Oberschule das Philadelphia College of Art. 1935 verließ er diese bekannte Ausbildungsstätte als Designer und Illustrator und war dann als freischaffender Künstler Mitarbeiter einer großen Massen-illustrierten. Hier konnte er seine künstlerischen Fähigkeiten erweitern und reiche Erfahrungen auch in den Techniken des Zeitschriftendrucks sammeln.

Mit dem Eintritt der USA in den letzten Weltkrieg wurde diese Tätigkeit abrupt beendet. Der Maler Worner wurde eingezogen und kam mit einem topographischen Bataillon zunächst auf den Kriegsschauplatz nach Nordafrika und später nach Frankreich und Deutschland. Heute betrachtet er es fast als eine Fügung des Schicksals, daß seine Einheit schließlich im Raume Stuttgart



schätzt seine Arbeiten sehr; denn sie beauftragte ihn mit einer Reihe von Illustrationen über die Stahlindustrie und die in ihr schaffenden Menschen.

Bei seiner jetzigen Maler-Reise um die Erde lernt Professor Worner Werke und Menschen praktisch aller Zonen und Zungen kennen. In seinen Bildern versucht er, den jeweiligen Charakter der einzelnen Werke und der hier Tätigen einzufangen und deutlich werden zu lassen. Am Beginn seiner Arbeit steht deshalb stets das Gespräch und die Information, die ihn in die Eigenart des einzelnen Betriebes einführen. Beim Malen selbst arbeitet er konzentriert und schnell. Hat er erst einmal den richtigen Blickpunkt für ein Bild gefunden, seine Staffelei aufgebaut und mit der Skizze begonnen, dann könnte man glauben, seine Hände liefen seinen Augen voraus. Im Duell mit den optischen Wahrnehmungen und mit den Empfindungen gewinnt schließlich die Hand des Malers, je mehr sich das Bild im Detail abrundet, das Übergewicht: Die Aggregate treten deutlich hervor, mit ihnen die Menschen und um sie das eigenartige Licht, das den einzelnen Betrieben ihr besonderes Fluidum verleiht.

Sicherlich spielt hierbei auch eine große Rolle, daß sich Professor Worner selbst in die Welt des Stahlwerkers völlig einordnet. Ihn störten zum Beispiel in Hamborn die zahlreichen Sehlleute der Früh- und Mittagschicht nicht, die in der Beize des Beeckerwerther Kaltwalzwerkes im Vorbeigehen bei ihm stehen blieben und zeitweise seine Staffelei umlagerten. Daraus entwickelte sich zwangsläufig eine enge, ganz eigenartige Partnerschaft, zumal dieser amerikanische Maler den Hüttenmännern besonders gefiel, weil er so gar nicht wie ein Professor wirkte. Der Maler dankte ihnen diese Sympathie mit großem Vertrauen; denn wenn er zum Essen ging, ließ er die Staffelei an der Stelle, wo er gerade arbeitete, ohne jede Aufsicht stehen, und auch Farben und Pinsel lagen offen an seinem Arbeitsplatz.

Als einem Mitarbeiter die Arbeitskleidung nicht gefiel, in der er auf dem Bild zu sehen war, änderte Professor Worner sie mit ein paar Pinselstrichen — und einem verschmitzten Lächeln aus den Augenwinkeln. Er hatte Verständnis für diesen Mann und ging auf den Wunsch ein — für ihn selbst wahrscheinlich nur ein Scherz, zu dem er immer aufgelegt war, da die Ironie einen Teil seiner inneren Wesensart bildet.

Ein solcher Mann sieht die Welt, auch die Welt der Arbeit, nicht in allzu düsteren Farben. Seine Bilder dokumentieren sehr deutlich, daß auch in der Welt unserer Industrie sehr viel Licht und Farbe ist. Auch die Arbeiter gehören hier hinein, nicht als Slaven ihrer Tätigkeit, sondern als Männer, die unsere moderne Technik zu beherrschen und zu dirigieren verstehen. Für Howard L. Worner ist das Erleben der Welt und ihrer Farben eine Impression auch in künstlerischem Sinne. Wenn er malt, dann lebt er auch hier seinem Motto getreu: zu tun, was ihm und anderen Freude bereitet. „Ob das Kunst ist“ — meinte Professor Worner bescheiden — „muß die Nachwelt entscheiden.“

Harter Stahl — mit den Augen einer Frau gesehen

Die Welt des Stahls gilt gemeinhin als eine Domäne der Männer. Deutsche Verlagshäuser aber schickten eine Malerin nach Hamborn, damit sie für ihre Publikationen mit Pinsel und Stift Anlagen der Stahlproduktion und der hier

ZU DEN BILDERN:

Linke Seite oben: In der Bandverzinkungsanlage der ATH in Beeckerwerth (Tempera) von Professor Howard L. Worner, Pittsburgh (USA) — Die beiden anderen Fotos der Seite zeigen ihn bei der Arbeit, bei der es zeitweilig an interessierten Zuschauern aus der Belegschaft nicht mangelte

Rechte Seite oben: Arbeit am Hochofen (Mischtechnik) — unten: Kraftwerk Hamborn (Tusche) von Elisabeth Bieneck; das mittlere Bild zeigt die Künstlerin bei ihrer Arbeit in einem Steuerstand in Beeckerwerth



tätigen Menschen festhalten sollte. Für Frau Elisabeth Bieneck, in ihrer süddeutschen Heimat eine geschätzte Kunstmalerin und Grafikerin, ist die Industrie nicht fremd. Chemische Werke hat sie bereits früher kennengelernt. Aber in Hamborn stand sie, wie sie selbst sagte, vor völlig anderen Dimensionen mit zum Teil verwirrendem Farbspiel.

Die Malerin hatte bisher ein Hüttenwerk noch nie erlebt. Sie sah sich deshalb hier zunächst vor Schwierigkeiten, wie sie betriebsunkundigen Menschen aus dem Empfinden heraus erwachsen. Für sie ist die Größe der Hochofen und die Wucht der Walzstraßen besonders stark und fast erdrückend. Je mehr dann die Atmosphäre der Arbeit von glühendem und sprühendem Eisen und Stahl erfüllt ist, um so kleiner und schwächer kommt sich der Mensch vor in seiner Begeisterung für die neue Welt, die er zum erstenmal erlebt. Und da eine Malerin sicherlich stärker empfindet als ein anderer Mensch, kann man verstehen, daß für sie beim Besuch eines Hüttenwerkes am Anfang die Frage stand: Wie kann man das alles bewältigen?

Seit mehr als einem Jahrzehnt ist Elisabeth Bieneck freischaffende Malerin. Im württembergischen Münsingen geboren, wandte sie sich



nach dem Abitur zunächst dem Studium der Naturwissenschaften in Tübingen zu. Erst dann folgte eine künstlerische Ausbildung an der Staatlichen Akademie der Bildenden Künste in Stuttgart. Hier studierte sie zunächst bei den Professoren Gerhard Gollwitzer und Manfred Henninger und schließlich bei Professor Karl Rössing, bei dem ihre stärkere Anlehnung an die Grafik begann.

Höhepunkt ihres Studiums wurde ihre Zeit unter Professor Willi Baumeister, der auch als Bühnenbildner und Typograf Beachtung gefunden hatte. Er war einer der wichtigsten Exponenten der Kunst dieses technischen Zeitalters voll innerer Unruhe und Entdeckerfreude und mit seiner Neigung zur Magie des Archaischen. Von ihm ging, wie die Malerin heute noch erzählt, eine besondere Ausstrahlung aus; er wurde auch ihr besonderer Förderer. Er vor allem gab ihr das künstlerische Rüstzeug mit auf den Weg, ohne daß sie deshalb seiner Handschrift nachempfand.

Wer der Malerin bei ihrer Arbeit zusieht, ist fasziniert von der äußerlichen Ruhe, die sie trotz innerer Bewegtheit ausstrahlt.

Für ihre Arbeiten hatte sich Frau Bieneck das Hochofenwerk Bruckhausen sowie das Oxygen-Stahlwerk, die Universal-Brammenstraße und das Warmbandwerk in Beeckerwerth ausgewählt. Aber auch Dinge, die zufällig am Wege lagen, regten sie an. Kennzeichnend hierfür ist die reproduzierte Zeichnung, die eine Impression des Kraftwerkes Hamborn wiedergibt. Eleganz der Linienführung und eine geschickte Bestimmung des Schwerpunktes geben diesem Bild eine eigenartige Anziehungskraft.

Nun ist es aber keineswegs so, als ob der bildende Künstler, der diese Welt der Arbeit an Rhein und Ruhr erlebt, sie nur so interessant zu malen weiß. Nein, er empfindet diese Welt auch so. Auch die Malerin Elisabeth Bieneck machte hierin keine Ausnahme. Das Kleid blieb im Koffer. Statt dessen kleidete sie sich mit Pulli und Hose, und sie trug selbstverständlich ihren Sicherheitshelm. Auch äußerlich lebte sie damit in der Welt der Menschen, die in unseren Betrieben täglich ihren Aufgaben nachgehen. gm

Im Vorstand der Berufsgenossenschaft

Michael Schwarz, Abteilungsleiter in der Personalabteilung für Lohnempfänger und stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrates im Werk Ruhrort, wurde am 17. Oktober in den Vorstand der Selbstverwaltungsorgane der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft in Essen gewählt. Er wurde für die jetzt laufende fünfte Wahlperiode, die sich über sechs Jahre erstreckt, zum stellvertretenden Vorstands-Vorsitzenden bestellt.



Beim Hamborner Thyssen-Chor sang das Publikum mit

Musikdirektor Heinz Gilhaus dreißig Jahre Dirigent

Der Männergesangsverein Hamborn der August Thyssen-Hütte veranstaltete im Oktober ein öffentliches Konzert, bei dem er den im Männergesangsverein als Wagnis geltenden Versuch machte, das Publikum in das Programm einzubeziehen und mitsingen zu lassen. Sowohl bei diesem Konzert als auch bei seiner Wiederholung, die Anfang November für die Mitglieder der Jubilarenvereinigung stattfand, konnte der Gesangsverein das Experiment erfolgreich abschließen.

Der Männergesangsverein Hamborn der ATH hatte sich zu den Konzerten, wie schon bei früheren Gelegenheiten, mit dem Gelsenkir-

chener Frauenchor 1951 verbunden, der ebenfalls unter der Leitung von Musikdirektor Heinz Gilhaus steht. Am Flügel wirkte Musikdirektor Willy Giesen mit, als Rezitator Hermann Josef Neuwirth. Die Aula der Hamborner Städtischen Berufsschule war an beiden Abenden dicht besetzt. Unter den Gästen sah man auch Arbeitsdirektor Doese.

In der Presse fand das Konzert eine sehr gute Resonanz. So schrieb die „Westdeutsche Allgemeine“, Musikdirektor Gilhaus schaffe sich durch die Zusammenfassung der beiden Chöre Möglichkeiten zu einem bunten Wechsel zwi-



schen Männer- und Frauenstimmen, die er zu nutzen wisse. „Er bringt die Einsatzfreude auf Hochtouren. Entsprechend klingt es auch. Der sängerische Einsatz der Laien ist enthusiastisch, die Literatur entsprechend ausgesucht. Es waren zumindest alles handfeste eingängige Satzweisen. Die Damen entschieden sich für einen Haas-Hymnus und Lißmann-Sätze. Dann machte man nur noch gemeinsame Sache, zunächst bei einer echten Uraufführung, Lißmanns Wanderlieder-Kantate, und der den zweiten Konzertteil füllenden Chorfeier Hermann Erdlens. Damit waren Gilhaus und seine über 120-köpfige Sängergruppe ganz in ihrem Element. Wandertöne und heitere Anrufe der Freude, das mußte gut ankommen, zumal alle Beteiligten auf disziplinierten Vortrag, kräftig geschwungene musikalische Linie und sprachlich textliche Zucht hielten.“

Die „Rheinische Post“ faßte die Wertung des Konzerts zusammen in dem Satz: „Ein froher Abend, voll guter Musik, mit dem überzeugenden Nachweis solider Chorarbeit und dem dankenswerten Bemühen, den Männergesang und seinen Musizierstil durch die Gegenüberstellung mit dem Frauenchor und die Beteiligung des Publikums zu durchlüften.“ Die Zeitung unterstrich, daß man im Saale „von Gilhaus ermuntert, ohne Hemmung in das von W. Giesen am Flügel mit Schwung intonierte ‚Freut euch des Lebens‘ einstimmte, um dann mit Männer-, Frauen- und Gesamt-Chor alternierend ein munteres Rondo zu exerzieren.“

Im Konzert für die Jubilarenvereinigung Hamborn würdigte der Vorsitzende des Vereins, Direktor Dr. Isselhorst, den unermüdlichen Einsatz von Musikdirektor Gilhaus für die Pflege des Männergesangs unter den Belegschaftsmit-



gliedern der ATH. Er sprach ihm herzlichen Dank für seine jetzt dreißigjährige Tätigkeit als Dirigent des Hamborner Thyssenchores aus und überreichte dem Dirigenten-Jubilare als äußeres Zeichen des Dankes und der Anerkennung unter dem Beifall der Jubilare einen Blumenstrauß.

Die „Rheinische Post“ würdigte in ihrem Bericht über das Konzert auch die dreißigjährige Chorleiter-Tätigkeit von Musikdirektor Gilhaus, den sie als einen „sympathischen, draufgängerischen Musikanten“ bezeichnete. „Er verdient Dank

wegen seines hingebenden persönlichen Einsatzes, seiner künstlerischen Beweglichkeit, die kühne Modernitäten nicht fürchtet, sich aber auch vor der Volkstümlichkeit nicht ziert, und schließlich wegen seines gewinnenden Auftretens auf dem Podium, mit dem er sich so breit schultrig (aber feinfühlig) gibt, wie er gewachsen ist. Bei Gilhaus muß alles klingen und schwingen, er ist kein Formalist, wenn er auch mit Verständnis und Kenntnis den Kompositionen nachgeht, die er sich aussucht — wobei er Courage hat, wie wir uns mit einer Aufführung der Siegl'schen ‚Farbenfuge‘ vor Jahren erinnern.“

Die Zuhörer — und zugleich freiwillig unfreiwillige Mitwirkende im Zuhörerraum — dankten am Schluß des Abends Musikdirektor Gilhaus, den Sängerinnen und Sängern sowie Musikdirektor Giesen und Rezitator Neuwirth, der zwischen den Liedern besinnliche Verse sprach, mit herzlichem Beifall.

Chorgemeinschaft erntete in Meiderich reichen Beifall

Als „Zwillinge“ haben Duisburger Konzertkritiker die beiden ATH-Chöre MGv „Frohsinn“ (Werk Ruhrort) und MGv „Sangeslust“ (Meiderich) des öfteren bezeichnet. Als Zwillinge deshalb, weil sie fast stets zusammen auftreten. So war es auch am 12. Oktober beim Konzert im Mittelmeidericher Gemeindehaus.

Wenn schon Zwillinge, dann müssen es eineiige sein, so harmonisch war der Klang der beiden Männerchöre. Die Duisburger Tageszeitungen widmeten dem Konzert, das unter dem Motto „Europäische Volkslieder“ stand, ausgesprochen freundliche Kritiken.

Westdeutsche Allgemeine Zeitung: „Die Chorgruppe verfügt über einen warmgetönten, noblen Klang. Die Darbietungen sind sehr sicher musikalisch durchgezeichnet, vor allem im zumeist lyrisch-versonnenen Fluß der Volksweisen aus Kroatien, dem Baltikum, dem Land der Magyaren, der Eidgenossen und der Deutschen.“

Rheinische Post: „Ein Vergnügen zu beobachten, mit welcher Freude sich Sänger und Dirigent mit den teils anspruchsvollen Sätzen von Gotovac, Siegl, Rische u. a. beschäftigten, wie die

nationalen Charaktere und die typischen Ausdruckshaltungen herausgearbeitet worden waren. In erster Linie das Verdienst von Musikdirektor Becker, der seinen großen Chor sehr elastisch und mit angenehmer Tongebung singen ließ.“

Neue Ruhr Zeitung: „Gut gelungen war ‚Der Lindenbaum‘ von Franz Schubert, Satz von Friedrich Silcher. Kräftig, aber auch verhalten, wurde dieses Lied von den über 60 Mitgliedern beider Chöre gesungen. Besonderen Erfolg erntete der Chor mit den heiteren Liedern aus der Schweiz ‚Von Luzern‘ und ‚Der Betrogene‘, nicht zu vergessen die beschwingten ungarischen Lieder.“

Als Solisten hatten die Sänger den Bariton Heinz Eisenhut verpflichtet. Mit sehr persönlicher Ausdrucksfähigkeit, einem beachtlichen Stimmvolumen und voll Wärme trug dieser, begleitet von Musikdirektor Becker am Flügel, Lieder aus England, Finnland, Schweden und Rußland vor. Besonders ausdrucksvoll die drei Lieder des Finnen Yrjö Kilpinen, die er sowohl auf Finnisch als auch auf Deutsch zu Gehör brachte.

Überaus reicher Beifall der zahlreichen Zuhörerschaft, unter denen sich auch Hüttendirektor Schmidt und Werksdirektor Höfges befanden, zwang sowohl den Solisten als auch die Chorgemeinschaft zu Zugaben.

Nachträgliche Mitgliedschaft bei der Jubilaren-Vereinigung Ruhrort

Die Jubilaren-Vereinigung der August Thyssen-Hütte AG, Werk Ruhrort und Hochofenwerk Hüttenbetrieb, teilt mit:

Im Laufe der letzten Kriegsjahre und der schwierigen Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg hat es eine Anzahl Jubilare verabsäumt, rechtzeitig von der Möglichkeit zum Beitritt in die Jubilaren-Vereinigung Gebrauch zu machen. Der Vorstand der Jubilaren-Vereinigung hat sich in seiner Sitzung vom 8. November mit diesem Problem befaßt und sich nach eingehenden Beratungen bereit erklärt, einer nachträglichen Mitgliedschaft zuzustimmen unter der Voraussetzung, daß die in der Zwischenzeit fällig gewordenen Beiträge nachgezahlt werden. Alle Einzelheiten bitten wir mit den beiden Kassierern Heinrich Hillemann und Paul Schneider zu besprechen. Sie sind beide in der Kasse des Werkes Ruhrort (Verwaltungsgebäude II, Zimmer 8, Tel. 60 03) zu erreichen.





Ausbildungsleiter informierten sich

Die technischen Ausbildungsleiter der Thyssen-Gruppe besprachen am 25. Oktober anlässlich einer Tagung beim Technischen Ausbildungswesen in Hamborn aktuelle Fragen der Berufsausbildung. Schwerpunkt der Information war der Stand und die Entwicklung der Hydraulik-Ausbildung. Durch Angehörige der Lehrwerkstatt wurden die theoretischen und praktischen Ausbildungsmaßnahmen vorgeführt. Unser Bild zeigt Werk-schullehrer Jaschner von der Lehrwerkstatt Hamborn bei der Vorführung physikalischer Grundversuche zur Hydraulik. Als interessierte Zuhörer (von rechts nach links): Obering. Schröder (Thyssen-Röhrenwerke AG), Dipl.-Ing. Prok. Kaempf (Hüttenwerk Oberhausen AG), Betr.-Chef Koch (ATH/Werk Ruhrort), Betr.-Chef Becker (ATH/Werk Hamborn), Betriebsleiter Mieschala (Nieder-rheinische Hütte), Obering. Lietmann (Deutsche Edelstahlwerke Krefeld) und Betriebsleiter Hösel (ATH/Werk Hamborn).

Hier geht es um die Sicherheit

Ausländischen Neulingen besonders stark helfen

Im vergangenen Geschäftsjahr hat sich die Belegschaft, nicht zuletzt wegen der erhöhten Stahlproduktion, erneut vergrößert. Sie stieg wieder über 30 000 und lag am 30. September 1968 um mehr als neunhundert über dem Stand des Vorjahres.

Viele ausländische Arbeitskräfte sind im letzten Jahr zu uns gekommen. Insgesamt 1400 werden gegenwärtig bei uns beschäftigt. Sie gehören dreißig verschiedenen Nationalitäten an. Von ihnen haben die Türken mit knapp vierzig Prozent den größten Anteil, gefolgt von den Holländern mit 200 und den Italienern mit 180 Belegschaftsmitgliedern.

Zum erstenmal stellte die ATH im Herbst auch ausländische Arbeitskräfte mit einem Jahresvertrag ein. Es handelt sich um insgesamt zweihundert Portugiesen, von denen ein größerer Teil bereits die Arbeit aufgenommen hat. Die ausländischen Mitarbeiter sind schon im Privat-leben auf unsere Hilfe angewiesen, da sie unsere Sprache nur unvollkommen beherrschen oder manchmal überhaupt nicht deutsch sprechen. Mehr noch gilt dies für ihre Arbeit im Werk.

Ein großer Teil von ihnen stammt aus Ländern, die eine Schwerindustrie von der Größe und den Arbeitsbedingungen, wie sie bei uns gegeben sind, nicht kennen. Hinzu kommt die für sie notwendige Umstellung in sozialer und vor allem auch in klimatischer Hinsicht. Sie sind in einem anderen Tagesablauf aufgewachsen, haben andere Lebensgewohnheiten und werden für die Dauer ihrer Tätigkeit in der Bundesrepublik auch aus ihrem vertrauten Familien-kreis gelöst. Verständlich, daß sie bei ihrem erstmaligen Zusammentreffen mit unserer hoch-industrialisierten Welt Schwierigkeiten mannig-facher Art haben.

Jeder weiß aus eigener Erfahrung, daß viele dieser ausländischen Mitarbeiter, zumindest in den ersten Monaten, diese Schwierigkeiten nicht ohne unsere Hilfe überwinden. Vor allem muß man ihnen das Gefühl geben, daß sie nicht Außenseiter bei uns sind, sondern Mitarbeiter mit denselben Rechten, wie die deutschen Kol-legen sie haben; selbstverständlich auch, nach einiger Zeit der Einarbeitung, mit denselben Pflichten.

Das Eingliedern in die einzelnen Betriebsabteilungen ist für die Führungskräfte nicht immer ganz einfach. Es wird aber dadurch erleichtert, daß man die ausländischen Neulinge in Grup-

pen in den Betrieben einsetzt. Dabei sollte man einen von ihnen, der das Vertrauen der ganzen Gruppe besitzt und vor allem auch ein wenig Deutsch sprechen kann, sozusagen als Verbindungs-mann zur Betriebsleitung bestellen.

Der allen langjährigen Mitarbeitern bekannte Arbeitsablauf des jeweiligen Betriebs ist für die ausländischen Neulinge eine zunächst fremde und nur langsam begreifbare technische Welt. Daß man ihnen einen „Paten“ zur Seite stellt, sollte selbstverständlich sein. Und auch das große schwarze „N“ im weißen Feld auf der rechten Seite des Schutzhelms sollte jeden darauf aufmerksam machen, daß er es hier mit einem Neuen zu tun hat. Auf keinen Fall darf man diese neueingestellten Mitarbeiter ihrem Schick-sal überlassen. Die Meinung: „Soll er sich ruhig mal die Ecken abstoßen; wir haben auch mal so anfangen müssen“, gehört einer Zeit an, die weit hinter uns liegen sollte.

Die Abteilung Arbeitssicherheit des Werkes Hamborn führt jeden Neueingestellten, bevor er seine Arbeit aufnimmt, mit einem Vortrag in seiner Landessprache in seine Tätigkeit ein.

Dabei weist sie ihn vor allem auf die Gefahren hin, die für seinen kommenden Betrieb typisch sind, und legt ihm die richtige Verhaltensweise nahe.

Vor Beginn ihrer Arbeit erhalten alle Neueinge-stellten Schutzhelm, Sicherheitsschuhe sowie die notwendige Körperschutzkleidung. Der nächste Vorgesetzte, in der Regel ein Vorarbeiter, sollte sich zumindest für die Zeit des ersten halben Jahres besonders um den Einsatz dieser Männer kümmern und sie im Auge behalten. Dankbar wird jeder Neue diese Mühe anerkennen und diese Hilfe durch möglichst unfallfreies Arbei-ten danken.

Denken wir alle daran, daß der prozentuale Anteil der von ausländischen Mitarbeitern verur-sachten Unfälle wesentlich höher liegt als der unserer deutschen Kollegen, auch der neueinge-stellten deutschen Belegschaftsmitglieder. Das ist nicht zuletzt ein Beweis mehr dafür, wie not-wendig es ist, gerade den ausländischen Neu-lingen in besonderem Maße zu helfen.

Theo Mauermann, Hauptsicherheitsingenieur
Abteilung Arbeitssicherheit, Hamborn

Doppeldeutige Unfallkurve: steigend und doch sinkend

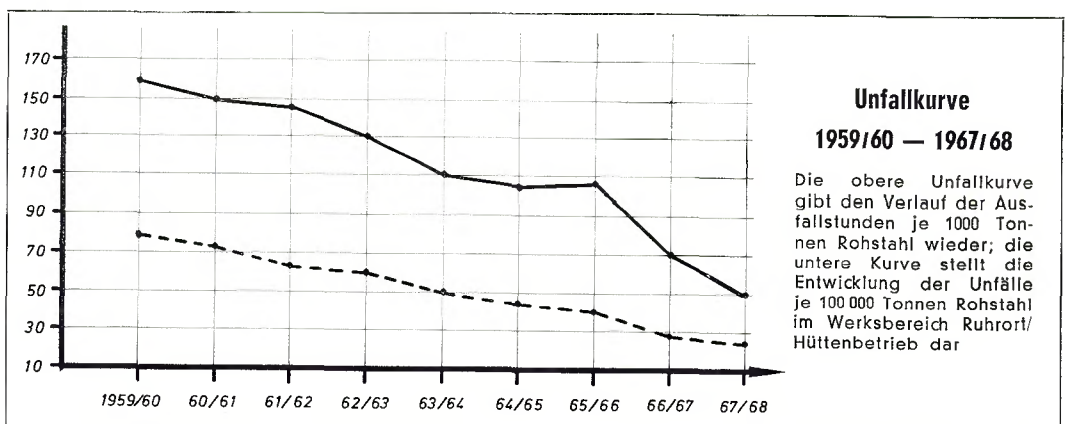
Unfallbilanz des Werkes Ruhrort und des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb für das Geschäftsjahr 1967/68

„Wir wissen, daß es sehr schwer sein wird, diesen günstigen Unfallstand zu halten.“ So klang ein Artikel in der Werkzeitung aus, in dem über die Arbeit und die Erfolge der Abteilung Arbeitsschutz im Verlauf des Geschäftsjahres 1966/67 berichtet wurde. Wie wahr diese Prognose war, kann jetzt über-sehen werden. Leider ist festzustellen, daß sich diese günstige Entwicklung im neuen Geschäftsjahr nicht im erhofften Maße fortgesetzt hat.

senschaft, die alle westdeutschen Hüttenwerke erfaßt, stiegen die Unfälle je 1000 Mann Beleg-schaft von 9,3 auf 10,1 an. Gemessen daran, ist der Anstieg im Werk Ruhrort noch „erträg-lich“. Wir liegen für das vergangene Geschäfts-jahr mit einer Quote von 6,7 Unfällen je 1000 Belegschaftsmitgliedern immerhin noch günstig und gehören nach wie vor zur Spitzengruppe der Unternehmen mit den niedrigsten Unfall-zahlen.

Diese Tatsache allein vermag aber nicht darüber hinwegzutäuschen, daß in den vergangenen zwölf Monaten — vom 1. Oktober 1967 bis zum 30. September 1968 — die Unfallhäufigkeit um zehn Prozent angestiegen ist. Das sollte je-den einzelnen dazu bringen, sich besonders intensiv um seinen Arbeitsplatz und dessen un-mittelbare Nachbarschaft Gedanken zu machen. Hüttendirektor Schmidt formulierte dies kürz-lich so: „Es genügt nicht, wenn wir auf dem Gebiet der Unfallverhütung nur unseren Arbeits-

Vorab sei gesagt: Der Anstieg der Unfallziffern ist nicht nur in unserem Werk Ruhrort zu be-obachten, sondern in der gesamten westdeutschen Stahlindustrie. Bei unserer Berufsgenossen-schaft, der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenos-



platz und uns selbst sehen, wir müssen auch auf unsere Nachbarn achten."

Für den Anstieg der Unfallziffern bei der Eisen- und Stahlindustrie gibt es eine Reihe von Gründen, die an dieser Stelle nicht alle untersucht und angeführt werden können. Greifen wir aber einmal einen dieser Gründe heraus: Die Unfälle, die sich in einem Betrieb ereignen, stehen in einem bestimmten Verhältnis zur entwickelten Produktionshöhe. Im vergangenen Geschäftsjahr ist im allgemeinen und im Bereich der Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb im besonderen nicht nur die Produktivität, also die Tonnenleistung je Stunde, sondern auch die Produktion selbst erheblich gestiegen. Es wurden im vergangenen Geschäftsjahr Spitzenleistungen erreicht. Bezieht man nun die Anzahl der Unfälle auf die Produktionshöhe, so läßt sich eine abfallende Kurve erkennen.

Die Abteilung Arbeitsschutz hat ausgerechnet, wie sich die Unfälle, bezogen auf 100 000 Tonnen erzeugte Rohstahlmenge, in den letzten Jahren entwickelt haben. Bei dieser Untersuchung kam man zu interessanten Feststellungen. Im Geschäftsjahr 1966/67 hat die Unfallhäufigkeit, was die Gesamtzahl der Unfälle angeht, den absoluten Tiefpunkt erreicht. Bezogen auf je 100 000 Tonnen Rohstahl gab es für diesen Zeitpunkt 28,7 Unfälle. Im letzten Geschäftsjahr ging dieser Wert auf 28,0 Unfälle je 100 000 Tonnen erzeugter Rohstahlmenge zurück. Es kann also festgestellt werden, daß man bei einer anderen bezogenen Größe als bisher eine positive Entwicklung sehen kann.

Ein noch günstigeres Bild ergibt sich, wenn man die Entwicklung der unfallbedingten Ausfallstunden betrachtet. Sie sind von 1960 bis heute entschieden gesunken. Im Geschäftsjahr 1966/67, dem Jahr mit der absolut niedrigsten Unfallzahl, waren aber immerhin noch 190 000 Ausfallstunden durch meldepflichtige Unfälle festzustellen. Für das hinter uns liegende Geschäftsjahr 1967/68 waren es dagegen nur noch 156 000 Ausfallstunden.

Wenn man diese Zahl auf die erzeugte Rohstahlmenge bezieht, kommt man zu folgendem Ergebnis: 100 Tonnen Rohstahl waren im Geschäftsjahr 1966/67 durch meldepflichtige Unfälle mit sieben Ausfallstunden belastet. Im Jahre 1967/68 entfielen auf 100 Tonnen Rohstahl nur noch fünf Ausfallstunden.

Es geht an dieser Stelle nicht darum, unter allen Umständen ein günstiges Bild von der Entwicklung der Unfallkurve zu zeichnen. Im Gegenteil, die nackten Unfallzahlen sprechen eine andere Tatsache. Für das Geschäftsjahr 1966/67 wurde 840 Unfälle gemeldet, für das letzte Geschäftsjahr 949. Es ereigneten sich also in den Werksbereichen Ruhrort und Hüttenbetrieb 109 Unfälle mehr!

Läßt das nun darauf schließen, daß unsere Mitarbeiter weniger sicherheitsbewußt an ihren Arbeitsplatz gingen? Das darf man kaum annehmen; denn zwei andere Zahlen stehen den eben genannten entgegen. Die Zahl der Wege-Unfälle betrug 1966/67 genau 164, sie belief sich

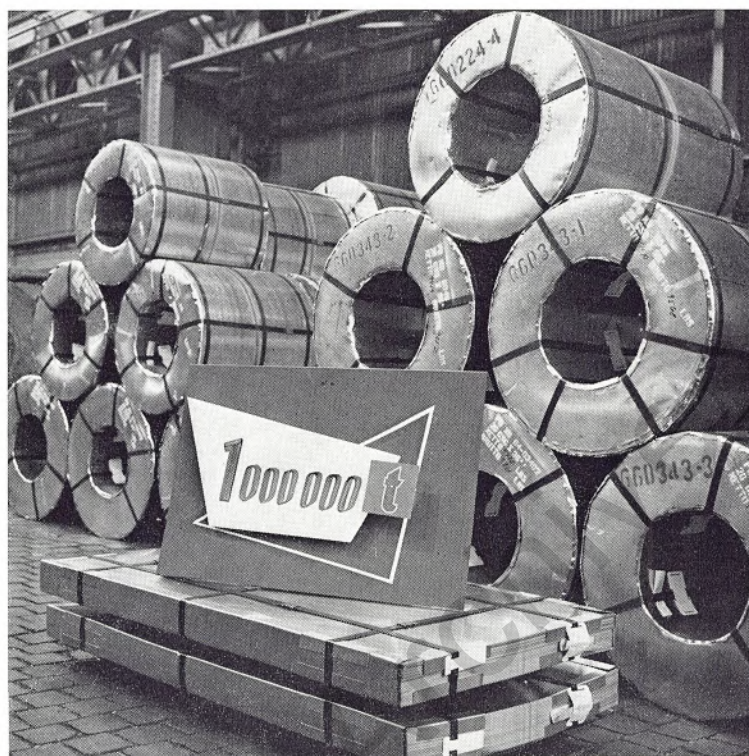
(Fortsetzung des Berichtes siehe Seite 41)

UNSER BILD:

Hüttendirektor Schmidt bei seiner „laudatio“; rechts neben ihm Strippermann Kraus, Dipl.-Ing. Buthe und Betriebsratsmitglied Bour, links Hauptsicherheitsingenieur Matern, Dir. Dr. Nürnberg und Betriebschef Dipl.-Ing. Ludwig

Hamborner Verzinkungsanlage produzierte eine Million Tonnen verzinktes Blech

Am 26. Oktober wurde in unserer Bandverzinkungsanlage I im Werk Bruckhausen die millionste Tonne Blech verzinkt. Damit erreichte diese Anlage, die im Juni 1959 in Betrieb genommen wurde und im November 1964 die fünfhunderttausendste Tonne Blech feuerverzinkt, eine beachtliche Leistungssteigerung, denn der Monatsdurchschnitt, der im Oktober 1968 bei 19 000 Tonnen lag, konnte gegenüber 1963/64 mehr als verdoppelt werden. Ein erheblicher Teil von Blechen und Coils mit hohen Qualitätsansprüchen, besonders für Haushaltsgüter und Kälteanlagen sowie für hohe Verformungsansprüche der Automobilindustrie, werden auf der Hamborner Anlage verzinkt. Übrigens wurden für die Verzinkung dieser einen Million Tonnen Blech 50 000 Tonnen Zink benötigt.



Von einer stürzenden Kokille fast erschlagen

Es war ihm sichtlich unangenehm, dem Strippermann Werner Kraus, am 6. Oktober so sehr im Mittelpunkt des Interesses zu stehen. Hüttendirektor Schmidt, Hauptsicherheitsingenieur Matern, der techn. Aufsichtsbeamte der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, Dipl.-Ing. Buthe, Direktor Dr. Nürnberg und Heinrich Bour vom Betriebsrat lobten das mutige und umsichtige Verhalten des Ruhrorter Strippermannes.

Werner Kraus hatte durch sein beherztes Eingreifen am 12. Juli einen Arbeitskollegen zumindest vor schweren Verletzungen, wenn nicht sogar vor einem tödlichen Unfall bewahrt. Das wurde jetzt im Schulungsraum der Abteilung Arbeitsschutz geehrt.

Folgendes hatte sich an diesem schwarzen Freitag im Ruhrorter Blasstahlwerk ereignet: Beim Abziehen der Kokille von einem Restblock mit dem Stripperkran blieb der Block an der Gießunterlage hängen. Dadurch geriet die auf der Gegenseite stehende leere Kokille in Schräglage. Das schwere Eigengewicht der Gießunterlage, die ebenfalls schräg lag, zog den Block aus der Kokille heraus. Durch das plötzliche Nachlassen der Last geriet die Zange des Krans in Bewegung, traf dabei die danebenstehende leere Kokille und stieß sie vom Wagen.

Die stürzende schwere Kokille hätte den in der Nähe arbeitenden 1. Plattenmaurer Johann Jondral erschlagen, wenn nicht Herr Kraus seinen Arbeitskollegen buchstäblich im letzten Augenblick zur Seite gerissen hätte. Durch das plötz-

liche Hinzuspringen geriet er zwar selbst in Gefahr, aber er achtete weniger auf sich als auf die wirklich tödliche Gefahr, in der sein Arbeitskollege schwebte. Durch sein mutiges und schnelles Handeln verhinderte er einen folgenschweren Unfall, so daß keiner von beiden verletzt wurde.

Hüttendirektor Schmidt lobte den Mut und die Umsicht des Retters. Er sagte, daß die besten Einrichtungen im Unternehmen nichts nutzen würden, wenn die Menschen nicht damit umgehen können. Aber selbst dann würden sich immer wieder — leider — Unfälle ereignen. Wenn aber ein solcher unvermeidbar erscheinender Unfall im letzten Augenblick doch abgewendet werden könne wie in diesem Fall, sollte man besonders stolz auf diese Tat sein. Dann habe das Unternehmen nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, das anzuerkennen und zu belohnen. Als Dank überreichte er ihm einen Geldbetrag.

Dipl.-Ing. Buthe überreichte namens der Berufsgenossenschaft ebenfalls einen Geldbetrag und eine Radierung, deren Motiv aus dem Werk Ruhrort stammt. Er erinnerte daran, daß eine solche Leistung, wie sie der Strippermann Kraus vollbracht habe, materiell gar nicht zu bewerten sei. Geld und Bild könnten daher nur ein äußeres Zeichen des Dankes sein. Immerhin sei das eine der höchsten Auszeichnungen, die die Berufsgenossenschaft überhaupt verleihen würde. Zum Unfallgeschehen allgemein sagte er, daß für die 380 000 Versicherten bei der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft etwa 50 000 Unfälle gemeldet würden. Erfreulicherweise dürfe er aber feststellen, daß das Werk Ruhrort hinsichtlich der Unfallziffern mit zu den besten Werken gehöre.

Direktor Dr. Nürnberg begrüßte den Anlaß, aus dem man diesmal zusammengekommen war. Der beispielhafte Einsatz und die nicht alltägliche Tat müßte jedem Belegschaftsmitglied vom Direktor bis zum Schmelzer Veranlassung geben, noch intensiver über die Unfallverhütung nachzudenken. Man sollte nicht nur an die Sicherheit des Betriebes oder an seine eigene Sicherheit denken, sondern auch an die der anderen. Wenn diese Tat es mit sich brächte, daß auch an anderen Stellen über solche Unfallquellen und Unfallmöglichkeiten nachgedacht würde, brächte der Vorfall noch einen nachträglichen Gewinn mit sich.

Betriebsratsmitglied Bour hatte es als letzter Redner am schwersten. Alle Lobes- und Dankesworte waren bereits gesagt. So beschränkte er sich auf besonders herzliche Glückwünsche namens des Betriebsrates und des Sicherheitsausschusses.



Mit Sicherheitsgurt weniger Tote bei Auto-Unfällen

Im vergangenen Jahr sind in der Bundesrepublik bei Verkehrsunfällen 17 500 Menschen getötet und fast eine halbe Million verletzt worden. Damit hat der Straßenverkehr, obwohl die Neuzulassung bei Personautos und Kombiwagen um elf Prozent unter der des Jahres 1966 lag, 600 Tote mehr als im Vorjahr und auch mehr Verletzte gefordert.

Viele Kraftfahrer, die bei diesen Unfällen ums Leben kamen, hätten eine Überlebens-Chance besessen, wenn sie mit einem Sicherheitsgurt gefahren wären. Der Insasse eines Autos ist nämlich verletzlich wie ein rohes Ei, das in einem Pappkarton liegt. Versuche haben es bewiesen: Wird der Karton beschleunigt und dann schlagartig abgebremst, prallt ein solches Ei mit unverminderter Eigengeschwindigkeit gegen die Innenwand und wird dabei zerstört. Wird das Ei aber mit einem Klebestreifen, der hierbei die Funktion eines Sicherheitsgurtes erfüllt, mitten im Karton befestigt, dann verbleibt es an seinem Platz; und selbst wenn der Karton sich an der Aufprallstelle verformt, übersteht das Ei einen solchen „Unfall“.

Dieser Vergleich kennzeichnet auch die physikalischen Vorgänge, die bei einem Verkehrsunfall eines Autos in Zehntelsekunden ablaufen. Die Sicherung der Insassen ist deshalb besonders wichtig. Tausende von Kraftfahrern verdanken bei einem Unfall dem Sicherheitsgurt Leben und Gesundheit.

Einen aufschlußreichen Bericht über die Nützlichkeit von Sicherheitsgurten, der jeden Autofahrer zum Nachdenken veranlassen sollte, veröffentlichte jetzt der schwedische Industriekonzern Volvo. In Schweden stammt jedes vierte der dort zugelassenen 1,9 Millionen Autos von dieser Firma.

Die Untersuchung erfaßte 28 780 Verkehrsunfälle, die sich im Verlauf eines Jahres in Schweden ereignet haben und an denen 42 813 Personen beteiligt waren. Da der Konzern seine Autos im eigenen Lande grundsätzlich mit Dreipunkt-Sicherheitsgurten und einer fünfjährigen Versicherung verkauft, stand ausreichendes Zahlenmaterial für die Analyse zur Verfügung. Das sind ihre wichtigsten Ergebnisse:

- Auto-Unfälle mit tödlichem Ausgang sind bei Geschwindigkeiten bis zu 95 Stundenkilometer nahezu unbekannt, sofern Fahrer und Beifahrer mit Sicherheitsgurt fahren. Ohne Sicherheitsgurt jedoch können Unfälle bereits bei 20 Stundenkilometer Geschwindigkeit tödlich verlaufen.
- Nur 24 Prozent der 28 780 verunglückten Fahrer fuhren mit angelegtem Gurt. Von ihnen wurden — bei Geschwindigkeiten über 95 Stundenkilometer — zwei getötet, 51 schwer und 175 leicht verletzt. Von den restlichen 76 Prozent der Fahrer, die ohne Gurt fuhren, wurden dagegen bei „Tempo 95“ 37 getötet, 263 schwer und 835 leicht verletzt.

- 29 Prozent der Beifahrer trugen Sicherheitsgurte: von ihnen wurde nur einer bei einer Kollision getötet, 22 schwer und 109 leicht verletzt. Von den anderen Beifahrern, die zum Zeitpunkt des Unfalls jedoch keinen Gurt angelegt hatten, wurden zwölf getötet, 160 ernst und 439 leichter verletzt.



Radfahrer besonders gefährdet

Im letzten Jahr sind in der Bundesrepublik fast 1800 Radfahrer im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Hauptursachen waren Nichtbeachtung der Vorfahrt, falsches Wenden und zu dichtes Auffahren. Die große Wendigkeit des Zweirades und seine schmale Konstruktion geben ihren Fahrern das Gefühl trügerischer Beweglichkeit. In vielen Fällen aber führen falsche Vorstellungen über die eigene Geschwindigkeit und die Länge des zum Halten notwendigen Bremsweges zu Unfällen. Es ist eine beliebte „Tour“, im Windschatten eines Autos zu fahren: Man ist die Sorgen quitt um eine freie Bahn, man braucht fast gar nicht aufzupassen; außerdem ist es viel leichter, ohne nennenswerten Luftwiderstand in die Pedalen zu treten. Viele bezahlen dieses zweifelhafte Vergnügen mit ihrem Leben.

Für Radfahrer gelten im Straßenverkehr folgende Regeln:

- Scharf rechts fahren, nicht pendeln und nicht nebeneinander fahren.
- Nicht an haltenden oder bremsenden Kraftfahrzeug-Kolonnen rechts vorbeifahren oder durch solche Kolonnen hindurchschlängeln.
- Jede Änderung der Fahrtrichtung rechtzeitig und deutlich anzeigen; vor dem Einbiegen vom Radweg auf die Fahrbahn umsehen und Kraftfahrzeuge vorbeilassen.
- Frühzeitig — vor allem im Herbst und Winter — die Beleuchtung einschalten, um besser gesehen zu werden.

UNSER BILD ZEIGT:

Den Wert des Sicherheitsgurtes weiß auch der zweifache Weltmeister Jack Brabham zu schätzen — hier beim Großen Preis von Belgien im Cockpit seines Brabham-Repco-Formel-1-Rennwagens. Der Australier trägt einen sogenannten Hosenträger-Gurt mit Zentralverschluss, wie er auch in der Luftfahrt benutzt wird.

Der für Schweden typische Verkehrsunfall ereignete sich bei einer Geschwindigkeit von nur 28 Stundenkilometer. Dabei entstand jedoch ein Schaden von durchschnittlich 1400 schwedischen Kronen, das sind etwa 1100 DM.

Sehr aufschlußreich sind die Unfallursachen. Je ein Drittel der Unfälle war ein Frontalzusammenstoß oder eine seitliche Kollision, ein Fünftel entstand durch Abkommen von der Fahrbahn. Die restlichen Unfälle hatten falsches Überholen oder andere Fehler als Ursache.

Bei der ärztlichen Auswertung zeigte sich, daß die tödlichen Verletzungen (Halswirbelbruch,

Daraus geht einwandfrei hervor, daß Sicherheitsgurte die am meisten auftretenden Unfallfolgen um siebzig bis achtzig Prozent verringern können, ausgenommen Verstauchungen und Quetschungen, die nur bis zu 34 Prozent vermieden wurden.

Typisch ist auch die bei der schwedischen Untersuchung ermittelte und auch wohl überregional geltende Feststellung, daß in Schweden junge Leute dreimal mehr an Unfällen beteiligt waren als Kraftfahrer im Alter von über 45 Jahren und daß nur sechzehn Prozent der jungen Schweden mit angelegtem Sicherheitsgurt fuhren. Insgesamt gesehen stehen die Schweden jedoch an der Spitze der Länder, deren Autos mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind; denn vier von fünf Personenwagen haben dort bereits einen Sicherheitsgurt, während es in der Schweiz nur jedes dritte Auto und in der Bundesrepublik nur jeder siebte Wagen sind.



Sehtest sorgt für Verkehrssicherheit

Der Kampf gegen den Verkehrsunfall und den Tod im Straßenverkehr ist zu einem Kampf gegen das „menschliche Versagen“ geworden — gegen ein vermeidbares und ein unvermeidbares Versagen. Vermeidbar sind vor allem Unfälle durch Mißbrauch von Alkohol; vermeidbar ist auch jedes Versagen, daß sich durch korrigierbare körperliche Fehler ergibt.

Schlechtes Sehen zum Beispiel läßt sich beheben, wenn der Verkehrsteilnehmer sich einer ärztlichen Untersuchung unterzieht. Seit Einführung des Sehtestes für Neubewerber von Führerscheinen ist das Sehvermögen von 4,2 Millionen Kraftfahrern überprüft worden. Da es sich bei den überprüften Kraftfahrern zum größten Teil um nachwachsende Jahrgänge gehandelt hat und in der Bundesrepublik etwa zwölf Millionen Personen einen Führerschein besitzen, bleibt die Verkehrssicherheit weiterhin durch mangelnden Sehleistung eines erheblichen Teils der Autofahrer beeinträchtigt. Man nimmt an, daß jeder zehnte Autofahrer mit unzureichendem Sehvermögen ohne Brille am Steuer seines Wagen sitzt.

Wie aus dem Jahresbericht des Technischen Überwachungsvereins Bayern hervorgeht, wurden von den über 240 000 bayrischen Führerschein-Neubewerbern des Jahres 1967 gut 15 000 Personen vor Aushändigung der Fahrerlaubnis zum Augenarzt geschickt, weil ihre Sehkraft weniger als 70 Prozent der normalen Sehleistung betrug. Das sind stark sechs Prozent. Auf Bundesebene hätten wahrscheinlich allein im letzten Jahr fast 90 000 Personen mit einer erheblich beeinträchtigten Sehleistung die Fahrerlaubnis erhalten, wenn sie nicht der Sehtest zur Überprüfung ihrer Augen oder zu einer Brillenkorrektur veranlaßt hätte.

Schnittwunden sowie Bauch- und Rückgratverletzungen) durch das Tragen von Sicherheitsgurten — mit Ausnahme einer tödlichen Kopfverletzung — beim Fahrer und bei den übrigen Insassen der Autos völlig ausgeschaltet wurden. Im übrigen konnten bei den häufigsten Unfallverletzungen die Unfallwirkung und ihre Folgen, wenn Sicherheitsgurte getragen wurden, auf folgende Anteile verringert werden (100 Prozent = völliger Schutz):

	Fahrer in v. H.	Beifahrer in v. H.
Schwere Kopfverletzung	69	88
Leichte Gesichtsverletzung	54	77
Schnittwunden im Gesicht	73	83
Leichte Armverletzung	69	72
Leichte Beinverletzung	69	83
Verstauchungen, Quetschungen	34	43

Dank und Anerkennung für Direktor Neumann

Direktor Ekarl Neumann, Leiter des Verkehrswesens der ATH und Geschäftsführer der Thyssen-Verkehr GmbH, vollendete am 30. September sein 65. Lebensjahr. Bei einem Empfang in der „Schnellenburg“ in Düsseldorf am 4. November würdigten Prof. Dr. Cordes sowie Sprecher der Verkehrswirtschaft aus dem In- und Ausland im Beisein des ATH-Vorstandes und eines großen Kreises von Mitarbeitern und Freunden die vielfältige Tätigkeit von Direktor Neumann.

Er sei, so sagte Prof. Dr. Cordes u. a., nicht nur sein an Lebens-, sondern auch an Dienstjahren ältester Mitarbeiter, der über zwanzig Jahre mit ihm zusammenarbeite. In diesem Zusammenhang wies Prof. Dr. Cordes auf die 1962 erfolgte Gründung der Thyssen-Verkehr GmbH hin, die — von Herrn Neumann konzipiert — heute der Angelpunkt für die Lösung der Verkehrsaufgaben der Thyssen-Gruppe geworden sei. Seine Kenntnisse als Verkehrsfachmann nutzten zahlreiche Organisationen auf dem Verkehrssektor, in deren Vorständen er den Vorsitz oder stellvertretenden Vorsitz innehatte oder in denen er als Mitglied tätig sei. Zum Schluß sprach Prof. Cordes Direktor Neumann, der noch weiterhin im aktiven Dienst der ATH verbleiben wird, den Dank des Unternehmens für die harmonische Zusammenarbeit aus.



Zu den weiteren Gratulanten gehörten Direktor Dr. Küpper und der ehemalige Versandleiter der ATH, Fredeker. Ferner beglückwünschten ihn der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Deutschen Industrie- und Handelstages, Konsul Hartwig, der Präsident der Ruhrorter Schifferbörse, Direktor Schäfer, Direktor Büchsen-schütz als Sprecher der Rheinschiffahrt, Direktor Tenberken für die Rhein-See-Schiffahrt, Bundesbahndirektor Heinze sowie Geschäftsführer Bretzke. Der Generaldirektor des Hafenbetriebes Antwerpen, Vleugels, überreichte Direktor Neumann im Auftrag des Bürgermeisters die Ehrenmedaille der Stadt Antwerpen als Dank und Anerkennung für die gute Zusammenarbeit.

Werk Ruhrort erzielte Rekordproduktion

Betriebsratsvorsitzender Mechmann und Werksdirektor Höfges vor der Belegschaft

Zur letzten Belegschaftsversammlung dieses Jahres fanden sich am 14. November rund 2500 Ruhrorter Mitarbeiter in der Halle der Haspelanlage ein. Der 2. Betriebsratsvorsitzende Michael Schwarz konnte neben den Belegschaftsmitgliedern besonders die beiden Arbeitsdirektoren Peter Schmidt und Kurt Doese, Werksdirektor Höfges und Betriebsratsvorsitzenden Mechmann begrüßen, der nach längerer Krankheit zum erstenmal wieder dabei war.

finde der Tarifvertrag Anwendung, so daß ein halbes Jahr Lohnschutz gewährleistet sei. Nach betriebsinternen Mitteilungen wies der Betriebsratsvorsitzende auf soziale Maßnahmen des vergangenen Geschäftsjahres hin. Es sei möglich gewesen, 230 erholungsbedürftige Frauen von Belegschaftsmitgliedern des Werkbereiches Ruhrort/Hüttenbetrieb zu verschicken. Außerdem konnten sich 140 Kolleginnen und Kollegen im Sauerland jeweils für drei Wochen erholen, während für 70 Kinder jeweils sechs Wochen Erholungsfreizeiten in Mülheim/Möhne stattfanden.



625 Mietwohnungen und 46 Eigenheime seien fertiggestellt und hiervon 211 Mietwohnungen und 11 Eigenheime von Ruhrorter Belegschaftsmitgliedern bezogen worden. Die Zahl der Wohnungssuchenden für die gesamte ATH betrage am Ende des Geschäftsjahres noch 2523. Für den Bereich des Werkes Ruhrort und Hüttenbetrieb liege diese Zahl bei 1198. Auch im kommenden Jahr würde weiter gebaut werden. Der Aufsichtsrat habe für diesen Zweck 10 Millionen DM zur Verfügung gestellt.

Abschließend sagte der Betriebsratsvorsitzende der Belegschaft für die gerade im letzten Jahr geleistete Arbeit besonders herzlichen Dank. Ohne diese Leistung hätte es diese Produktion und diesen Erfolg nicht gegeben. Das habe auch den Betriebsrat dazu veranlaßt, den Antrag zu stellen, die Facharbeiterprämie, die Werksprämie und die Festlöhne zu erhöhen und darüber hinaus alle Produktionsprämien zu überprüfen. Drittens sei auch die Frage an die zuständigen Stellen herangetragen worden, wie die Bezahlung und die Regelung der Überstunden insbesondere bei Werkmeistern gerecht geregelt werden könne.



Werksdirektor Höfges berichtete anschließend über die gute Produktionslage der deutschen Stahlindustrie. Die ATH habe dabei ihre führende Position nachhaltig festigen können. Auch für die nächsten Monate sehe die Beschäftigungslage gut aus. Die Werksleitung rechne mit einem guten Anschluß an das Frühjahr 1969.

Dieses positive Bild dürfe aber nicht dazu führen zu übersehen, daß man in einer Zeit harten Konkurrenzkampfes lebe und daß es notwendig sei, den eigenen Standort und den technischen Zustand der eigenen Werksanlagen stän-

dig zu überprüfen. Die internationale Konkurrenz zwinge auch die ATH dazu, weiter zu investieren und zu rationalisieren.

Im Sommer dieses Jahres sei in Ruhrort der neue Hochofen 8 in Betrieb gegangen. Damit verfüge man hier über zwei der modernsten Hochofen nicht nur der Thyssenhütte, sondern der Bundesrepublik. Inzwischen sei von Vorstand und Aufsichtsrat der Bau eines weiteren Großhochofens beschlossen und genehmigt worden. Dieser Hochofen 6 werde in seinen Ausmaßen noch größer und in einigen seiner Einrichtungen noch moderner sein als die beiden schon arbeitenden Großöfen 7 und 8. Der neue Ofen 6 solle bereits im Sommer 1970 in Produktion gehen.



Den Konverter 1 im Blasstahlwerk habe man nach Umrüstung und Umbau wieder in Betrieb nehmen können. Gleichzeitig sei auch die dritte große Entstaubungsanlage im Blasstahlwerk angelaufen. Damit sei im Prinzip die Entstaubung und Umrüstung des Blasstahlwerkes abgeschlossen. Wenn zur Zeit noch ein Thomaskonverter blasen würde, so sei das auf Umbauten an den Kesselanlagen der vor mehreren Jahren errichteten LD-Konverter zurückzuführen. Bis Mitte nächsten Jahres sei das abgeschlossen; das Ziel, das Blasstahlwerk restlos zu entstauben, wäre dann erreicht. Weiter sei in diesem Geschäftsjahr eine große Stahlgasungs-Anlage im Stahlwerk in Betrieb genommen worden. Es handele sich um die modernste Anlage ihrer Art in der Welt.

Hinter dem Blasstahlwerk, so fuhr Dir. Höfges fort, würden die Hallen der großen Brammen-Stranggüßanlage aus dem Boden wachsen. Sie solle im Februar anlaufen und später bis zu 40 000 Tonnen im Strang gegossene Brammen für die Blech-Erzeugung der Gruppe nach Mülheim und nach Oberhausen liefern. (Siehe hierzu den Bericht der Werkzeitung auf Seite 8.) Vor wenigen Wochen sei in diesem Zusammenhang bereits ein großer Ofen im Werk Mülheim in Betrieb gegangen. Mit dieser Stranggüß-Anlage und der gleichzeitig durchgeführten Erhöhung der Chargengewichte, die im Blasstahlwerk in den nächsten Monaten durchgeführt würde, komme das Werk Ruhrort auf eine wesentlich höhere Rohstahl-Erzeugung.

Gleichzeitig mit dem Bau der Stranggüß-Anlage würden die Werksgrenzen nach Meiderich im Laufe des nächsten Jahres eine Abrundung finden, so daß dort ein Werksbild geschaffen würde, über das sich jeder freuen könne. Dort würde auch ein dringend notwendiges Sozialhaus gebaut.



Als laufende Bauvorhaben nannte Dir. Höfges den vierten Block im Kraftwerk „Hermann Wenzel“. Der Ausbau dieses Hüttenkraftwerkes soll im nächsten Sommer zum Abschluß kommen. Zur gleichen Zeit erfolge auch der Ausbau der Sauerstoff-Anlage. Im Frühjahr und im Sommer würden zwei neue 30 000-Kubikmeter-Sauerstoff-Anlagen in Betrieb genommen. Damit sei dann das Sauerstoff-Zentrum der Thyssen-Gruppe in Ruhrort konzentriert. Von hier aus würden im großen Umfang die Stahlwerke in Beckerwerth und Hamborn mit Sauerstoff versorgt und gleichzeitig die Versorgung des Werkes Ruhrort verbessert. Außerdem werde der Sauerstoff zu unseren Tochterwerken nach Mülheim und DEW geliefert sowie zum Hochofenwerk Hüttenbetrieb.

Dir. Höfges bat die Belegschaft, für die oft nicht erfreulichen Begleiterscheinungen bei den Modernisierungsarbeiten Verständnis zu haben. Er versicherte, daß die Werksleitung sich bemühen werde, die unangenehmen Seiten sowohl der Bautätigkeit als auch der evtl. erforderlich werdenden Umsetzungen möglichst gering zu halten. Es sei heutzutage wichtig, rechtzeitig zu erkennen, wo ein Arbeitsplatz vom modernen Stand der Technik überholt sei. Abschließend dankte Dir. Höfges der gesamten Belegschaft für ihre namentlich im letzten Geschäftsjahr gezeigten besonders starken Einsatz.

Die anschließende Diskussion läßt sich im wesentlichen in dem Satz zusammenfassen: „Zwar haben wir Rekordproduktionen erzielt, jedoch keine Rekordlöhne.“ Fast alle Diskussionssprecher gaben dem Betriebsrat die Anregung, sich wegen einer entsprechenden Lohnanpassung mit der Unternehmensleitung in Verbindung zu setzen.

Betriebsratsvorsitzender Mechmann bedankte sich zunächst für die zahlreichen Genesungswünsche in der Zeit seiner Krankheit. Auf die wirtschaftliche Situation des Unternehmens eingehend, konnte er auf die erfreulichen Produktionszahlen der ATH hinweisen, die bereits in der letzten Ausgabe der Werkzeitung ausführlich erläutert wurden. In allen Bereichen des Werkes Ruhrort sei mit Volldampf gearbeitet worden. So habe der Monat Oktober dem Werk Ruhrort mit der Rekord-Produktion von 301 000 Tonnen Rohstahl ein Ergebnis gebracht, mit dem zu Anfang des Jahres niemand gerechnet habe.

„Trotz der Auslastung der Anlagen“, so fuhr der Betriebsratsvorsitzende dann fort, „gehen aber die Rationalisierungsmaßnahmen bei der ATH und innerhalb der Thyssen-Gruppe weiter. So wird am 31. Dezember dieses Jahres der Elektrostahl-Ofen seine Produktion einstellen. Ebenso werden die Feinstraße 6 und im Verbund damit der Drillbetrieb zum 31. Januar 1969 stillgelegt. Hiervon sind ca. 220 Kollegen betroffen. Der Betriebsrat hat die technische und soziale Werksleitung zu einer Versammlung der Mitarbeiter der Straße 6 und des Drillbetriebes gebeten. Dort ist das Warum dieser Maßnahme erläutert worden. Es ist der Belegschaft zugesichert worden, ihr einen neuen guten Arbeitsplatz innerhalb des Werkbereiches anzubieten. In persönlichen Gesprächen mit den einzelnen sollen Härten vermieden werden. Der Betriebsrat wird sich dieser Umsetzungen besonders annehmen. Das gilt selbstverständlich auch für die Belegschaft des Elektro-Ofens.“ Da es sich um echte Rationalisierungsmaßnahmen handele,



Ein Brief kam aus Alaska

Im Lande der Eskimos, der Lachse und Bären und eines neuen Ölbooms

Aus Anchorage, dem Drehkreuz der Flugroute über den Nordpol, berichtet Marlene Feldmeier

Auf der diesjährigen Hannover-Messe machte sie noch Dienst in der Information von „Haus Thyssenstahl“ — wenige Tage später flog sie auf der Nordpol-Route über 8000 Kilometer gen Westen nach Alaska: Frau Marlene Feldmeier, geb. Vengels — vormals viele Jahre Sekretärin bei der Armco-Thyssen Breitband-Verarbeitung in Dinslaken —, ist seit sechs Monaten Mrs. Feldmeier. Sie lebt in Anchorage, dem Drehkreuz der Luftverkehrslinien zwischen Europa und Ostasien in Alaska. Hier ist ihr Mann als Küchenchef im größten Hotel der Stadt tätig. Weshalb es das junge Ehepaar nach Alaska zog und wie es ihm in diesem Land der Lachse und Bären, dem reichen Olfunde eine neue Zukunft voraussagen lassen, bisher gefällt, darüber schrieb Frau Feldmeier der Redaktion diesen Bericht.

Als ich im Sommer 1967 meinen heutigen Mann in Los Angeles (Californien) besuchte, und er mir von seinen Plänen erzählte, nach Alaska zu ziehen, lief mir gleich ein kalter Schauer den Rücken runter, so wie es sicherlich vielen Leuten ergeht, wenn sie zum erstenmal von Alaska hören. Ja, und dann wurden die Pläne immer konkreter. Als mein Mann im vergangenen Dezember nach Dinslaken kam und wir heirateten, da waren die Würfel gefallen, da hieß es einpacken und aufgeben und sich auf das neue Land einstellen.

Gewußt hatte ich bis dahin — ehrlich gestanden — nichts von Alaska, nur daß es eine Wüste aus Eis und Schnee sein soll. Mein Mann schwächte aber schon ab und sagte mir: „Komm erst mal nach Anchorage, du wirst begeistert sein.“

Als ich wenige Tage nach der diesjährigen Hannover-Messe vielen lieben Bekannten auf

dem Messegelände „Auf Wiedersehen“ sagte und mich auf die große Reise begab — mein Herz schwer vom Abschied, aber doch irgendwie sehr neugierig auf das neue Leben —, da war ich immer noch nicht viel weiter mit meiner Vorstellung von diesem Land ganz oben im Nordwesten Amerikas.

Nach zwölfstündigem Flug mit der Lufthansa von Hamburg über Kopenhagen auf der Pol-Route nach Anchorage landete ich wohlbehalten in Alaska. Schon beim Einflug konnte ich mir ein kleines Bild von meiner neuen Heimat machen: Schöne Bergketten, im Mai noch mit Schnee bedeckt, viele kleine und große Seen

und hier und da ein paar Flecken, die sich als Orte und Häusergruppen herausstellten.

Lassen Sie mich erzählen, wie mein erster Eindruck war. Alaska ist ja auch Amerika, aber das war absolut ein anderes Amerika als das, was ich auf meinen verschiedenen Reisen durch die Vereinigten Staaten kannte. Alaska ist ein Baby für Amerika; denn erst 1959 erklärte Präsident Eisenhower dieses Land zum 49. Staat von Amerika. Wenn ich gesagt habe Baby, so meine ich damit das Alter, nicht aber die Fläche und Weite. Alaska ist 586 400 Quadratmeter, zweieinhalbmal so groß wie Texas, der bisherige Jumbo-Staat der USA. Anchorage ist die Hauptstadt von Alaska, sie zählt etwa 55 000 Einwohner und liegt im Süden der Halbinsel an der weitausgedehnten Cook-Inlet-Bucht. Nach Norden begrenzt die Alaska-Kette mit dem 6200 Meter hohen Mount McKinley die große Taillandschaft, nach Westen und Süden erreichen die Berge bis 4000 Meter Höhe.

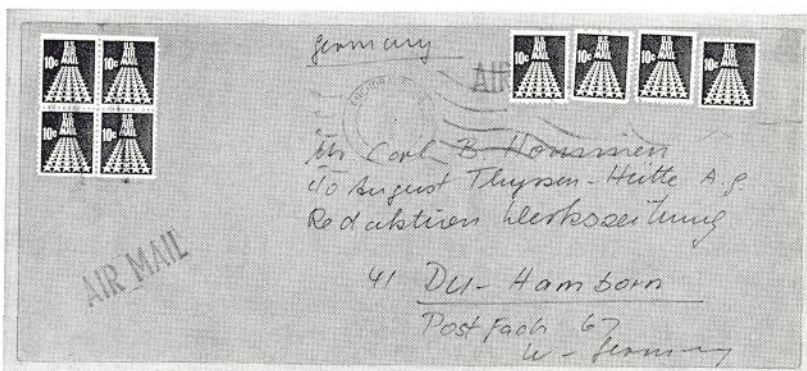
Die Bewohner des Landes bestehen nicht nur aus Eskimos, wie man meistens annimmt, sondern es wohnen hier — außer den Eskimos, hier Natives genannt — auch Indianer, Amerikaner aus allen restlichen Staaten der USA und Europäer. Sehr stark vertreten sind unter den Europäern die Skandinavier, aber gleich an zweiter Stelle stehen die Deutschen. Hier in Anchorage gibt es einen Deutschen Club, der sehr aktiv ist. Selbst ein Oktoberfest mit Münchener Bier, Bratwürstchen und Sauerkraut wurde von ihm jetzt veranstaltet.

Auf 20 Einwohner ein Flugzeug

Das Leben in Alaska ist noch ein rechtes Pionierleben. Man muß hier auf einige Dinge, die einem in Deutschland selbstverständlich waren, wie Theater und Konzerte, verzichten, wird dafür aber anderweitig reich entschädigt. Man ist sehr bemüht, aus diesem unermeßlich weiten Land eine Heimat für viele Menschen zu schaffen. Dazu ist viel Arbeit erforderlich, vor allem der Bau von Straßen, Kanalisation und Eisenbahn und der Aufbau eines dichten Flugnetzes. Letzteres ist sehr wichtig, weil über die Hälfte aller Orte nur mit dem Flugzeug erreicht werden können.

Hier in Anchorage gibt es 2800 private Sportmaschinen — das heißt, praktisch kommt auf zwanzig Einwohner ein Flugzeug —, die auch als Botenflieger verwendet werden. Da das Land mit vielen Seen und Wasserarmen durchzogen ist, landen die Flugzeuge im Sommer mit ihren Schwimmkufen und im Winter mit den Skiern auf den zugefrorenen Seen. Es war für mich ein neues Bild, Flugzeuge mit „Schuhen“ durch die Luft fliegen zu sehen.

Nun will ich ein wenig von unserem privaten Leben berichten. Mein Mann ist hier in Anchorage Küchenchef in einem Hotel, das etwa 120 Appartements besitzt. Für ihn war aber das Ho-



tel nicht ausschlaggebend dafür, daß er nach Alaska ging, sondern seine Jagdbegeisterung. Mein Mann ist ein leidenschaftlicher Jäger und sah seinen Traum von der Großwildjagd auf Bären (Grizzly, Braun- und Gletscherbär), Bergschafe und Bergziegen, Karibu und Elche in Erfüllung gehen. All diese Tiere sind hier sehr stark vertreten.

Ein Sommer in den schönsten Farben

Da wir diesen Sommer noch verhältnismäßig „neu“ waren, sind wir, so oft es unsere Zeit erlaubte, hinausgefahren. Da zeigte sich mir Alaska in einem Bild, wie man es nur schwer beschreiben kann und wie ich es nie erwartet hätte. Herrliche Bergketten mit dichtestem Mischwald bewachsen und umwachsen, grüne Wiesen und Hänge, ganze Berghänge voller „Alaska-Erika“, das einmalig aussieht. Die Luft ist ganz klar und sauber; denn Industriewolken verdünnern hier nicht den Himmel.

Außerdem erlebten wir in diesem Jahr einen der wärmsten Sommer seit 28 Jahren hier in Alaska. Wir hatten sommerliche Temperaturen bis zu 35 Grad. Dazu hat es von Juni bis September fast nicht geregnet, abgesehen von kleinen erfrischenden Gewitterschauern. Das war eine der herrlichen Seiten von Alaska, die auch mein Ex-Chef Mr. Lubberger erlebte, als er mit seiner Familie im Juli hier eine Woche Urlaub verbrachte. Da bot sich auch ihm Alaska in seinen schönsten Farben.

Nur selten sah man einen Menschen...

Die Wälder sind dicht und voller Tiere. Man kann nicht so einfach einen Spaziergang durch den Wald machen; denn das ist ohne Wilderfahrung und ohne Gewehr zu gefährlich. Es gibt aber auch Waldgegenden, die man für die Urlauber und Wochenendler ein wenig gerodet hat. Dort hatten wir uns auch eine Kabine — so nennt man diese kleinen Urlaubs-Hütten — gemietet und „wie zu Urzeiten“ gelebt.

Gewaschen wurde sich im See, gekocht wurde auf offenem Feuer. Mein Mann trug große Steine zusammen, wir sammelten Holz, und ein lustiges Lagerfeuer war unser Ofen. Aus Ästen wurden kleine Spieße geschnitten und darauf die Würstchen oder das Fleisch gespießt und so langsam gebruzzelt. Es war eine Erholung; denn selten nur hörte oder sah man einen Menschen. Wenn mir mal das Heimweh die Kehle eng werden ließ, dann sind wir schnell wieder rausgefahren und dann war ich wieder ausgesöhnt. Am Abend und am Morgen haben wir dann die Moose — so nennt man hier die Elche — beobachtet, wenn diese Kolosse zur Tränke gehen. Ein solcher Elch wiegt zwischen 900 und 1000 Pfund und hat die Größe einer Kuh. Auch sahen wir Braunbären und einmal von weitem einen Grizzly. Es ist schon ein großes Erlebnis, zuschauen zu können, wenn diese Burschen auf ihren Hinterfüßen stehen und sich am Bach Lachse fischen.

Mit der Angel auf Lachsfang

Das ist überhaupt das Stichwort: Wir waren oft fischen und es hat auch mir als vollkommenem Laien großen Spaß gemacht. Es gibt in Alaska



Flüsse, in denen sich Hunderte von Lachsen tummeln, Lachsforellen, Steelhead-Forellen und auch die bei uns bekannte Regenbogenforelle. Im Juni/Juli kommen die Lachse zum Laichen aus allen Meeren zurück. Es ist faszinierend zu beobachten, mit welcher Eleganz diese Lachse — obwohl oft schon müde von dem langen Weg — stromaufwärts schnellen.

An einem Tag hatte ich den ganzen Tag kleine Regenbogenforellen gefischt, als ich müde und hungrig mich auf den Heimweg machte. Ich war einige Meilen bachaufwärts gelaufen und spazierte ganz langsam mit der Angel unter dem Arm wieder heimwärts. Plötzlich sah ich einen großen rötlichen Schatten im Wasser. Erst glaubte ich an einen Schatten; als ich aber näher hinsah, erkannte ich einen riesigen King-Salmon. Ich war schrecklich aufgeregt und warf gleich meine Angel nach ihm aus. Als mein Haken ins Wasser planschte, sah ich, daß es sogar zwei waren; denn einer nahm sofort Reißaus. Ich hatte aber großes Glück, da der eine Lachs meinen Haken schluckte. Als er aber merkte, daß er am Haken hing, tobte er los. Ich konnte ihn nicht halten und so mußte mein Mann schnell einspringen. Er gab dem Fisch Leine und ließ ihn toben, bis er müde war.

Als er glaubte, den Lachs endlich zu haben, tobte er nochmals los, und mein Mann lag samt Fisch im Wasser. Es war ein regelrechter Kampf. Sieger blieb mein vollkommen nasser Mann. Seine Beute war ein Lachs von einem Meter Länge mit etwa 35 Pfund reinem Fischfleisch. Wir waren sehr stolz über diesen Fang; denn einen so herrlichen Lachs mit diesem Gewicht hat man nicht alle Tage an der Angel.

Diesem Anglerglück folgten noch viele herrliche Fische, die wir mit nach Hause nehmen konnten. Alles ist so friedlich dort, obwohl viele Leute zum Fischen gehen. Aber die vielen Seen und Flüsse lassen es gar nicht so erscheinen.

Jetzt ist die Jagdsaison wieder im vollen Gange, und mein Mann war schon zweimal auf Bärenjagd. Leider ist ihm einmal „Meister Petz“ davongelaufen, weil wir wohl nicht leise genug waren. Ein anderes Mal flog er mit seinem Freund in einem Sportflugzeug nach Cordova, einer Siedlung, die etwa so weit südlich von Anchorage entfernt liegt wie München von Düs-

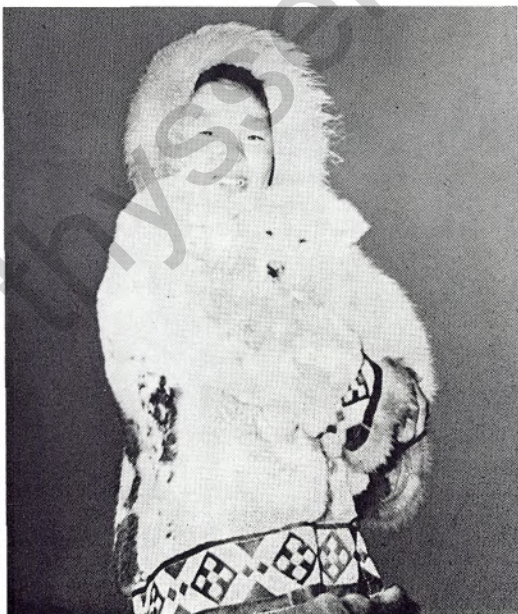
seldorf. Leider kam aber in dieser Zeit ein Unwetter auf, und so brachten sie außer ein paar Rebhühnern nichts heim.

Seit Mitte Oktober Winter

Der Winter ist bei uns Mitte Oktober eingezogen. Wir haben schon Schnee, und es beginnt schön kalt zu werden. Jetzt sieht man die Eskimos in ihren „Trachten“, riesige Fellpakete mit Vielfraß besetzt als Schutz gegen Frost und Reif. Handgearbeitete „Mukuklas“ (Stiefel) sind die Fußbekleidung. Das gibt dem Bild auf den Straßen einen Farbtupfer und gibt mir das richtige Gefühl, in Alaska zu sein. In allen Geschäften der Stadt sind jetzt die Schneeschuhe ausgestellt, ohne die man hier außerhalb der Stadt nicht gehen kann; denn von Dezember an werden wir zwischen zwei und drei Meter Schnee haben, dann ist ein Laufen ohne diese Schuhe nicht möglich.

Nach dem Gold ein Ölboom

Industrie gibt es hier so gut wie keine. Das Einkommen der Einwohner hier besteht aus dem Fischfang, Holzschlag, Straßenbau und jetzt auch aus der Ölbohrung. Man hat in der Arktis große Ölfunde gemacht, die man in den kommenden Jahren ausbeuten wird. Die ersten Bohrtürme sind schon geliefert und schwimmen auf Plattformen in der See. Auch im North Slope sind große Bohrversuche im Gange. Nach dem Goldrausch vor einigen Jahrzehnten wird jetzt das Öl einen zweiten „Boom“ bringen. Alaska hat durch diese Ölfunde eine neue große Zukunft erhalten.



DIE BILDER:

Linke Seite: Die Karte gibt einen Überblick über Alaska, seine Lage und Städte; oben links Frau Feldmeier bei ihrem ersten Picknick am „Lake Kenai“ — Rechte Seite oben: Der Postag-Gletscher; unten links ein kleiner Eskimojunge mit seinem lebendigen Spielzeug — unten rechts: Angeln gehört in Alaska zum Alltagssport von jung und alt



Die Segelflugsaison 1968 ist zu Ende. Seilwinden und Maschinen stehen in den Magazinen, werden inspiziert und für das kommende Jahr wieder hergerichtet. Die Segelflieger ziehen die Bilanz des Jahres 1968.

Segelflieger der Schwarzen Heide, unter ihnen etwa ein Drittel ATH-Männer, freuen sich ganz besonders über die Flugsaison 1968. Sie fing praktisch mit einem Rekordflug an. Siegfried Baumgartl, seit Jahren im Hauptlaboratorium unserer Hütte tätig, stellte mit seinem Segelflug-Kameraden Walter Schewe am Karfreitag, dem 12. April, mit einem zweisitzigen Segelflugzeug einen neuen Zielstreckenrekord auf. Nach knapp sechs Flugstunden und einer Flugdistanz von 528,7 Kilometer erreichten sie das Ziel Bernay-St. Martin, etwa vierzig Kilometer südlich von Le Havre an der französischen Kanalküste. Sie überboten damit den fast dreißig Jahre alten deutschen Zielstreckenrekord von 363,798 Kilometer, der im Jahre 1939 von den Segelfliegern Otto Bräutigam und Hannes Meyer aufgestellt worden war.

Siegfried Baumgartl: Die Welt zwischen Wolken und Erde

Warum Segelfliegen — eine einfache Frage, wie so manche Frage, aber wie soll man sie beantworten? Vielen großartigen Segelfliegern wurde sie gestellt. Die Antworten waren nur Fragmente dessen, was sie dachten, fühlten, wußten und was sie dazu trieb, sich der gerade eine Generation alten Entdeckung zu verschreiben.



Sicherlich gehört zu solch einem Zielstreckenrekord auch ein Quentchen Glück. Doch bekanntlich hilft das Glück dem Tüchtigen. In der Schwarzen Heide war man in dieser Saison sehr tüchtig. Es ließen sich noch eine ganze Reihe glänzender Leistungen aufzählen, die nicht zuletzt dazu beitrugen, daß der Dinslakener Luftsportverein bei der Mannschaftswertung in der Bundesrepublik den zweiten Platz errang.

Bei allen Erfolgen und Leistungen ist aber von besonderer Bedeutung, daß neben solchen Höchstleistungen die Flugausbildung junger Menschen nicht vernachlässigt wird. In der letzten Saison standen allein sechzehn jugendliche Flugschüler mit Begeisterung während ihrer Freizeit in der Flugausbildung. Zehn von ihnen hatten zu Beginn der Saison noch nie im Segelflugzeug gesessen. Bei Saison-Ende aber hatten sie alle ihre Alleinflüge mit Erfolg hinter sich gebracht.

Da auch Männer im gesetzten Alter, so beispielsweise ein Professor, in der Schwarzen Heide das Fliegen erlernten, ergibt sich daraus die Frage: Warum Segelfliegen? Diese Frage stellte die Werkzeugzeitung auch dem erfolgreichen Segelflieger und ATH-Belegschaftsmitglied Siegfried Baumgartl, der sich hierzu in folgendem Beitrag ausführlich äußerte:

Der bekannte englische Pilot Phillip Wils versuchte in seinem Buch durch Gespräche mit einer interessierten Lady, auf deren Grundstück er gelandet war und während er auf seine Rückholmannschaft wartete, beim Tee eine Antwort, oder besser Antworten zu geben. Aber die Lady hatte immer wieder neue durch die Ratio gelenkte Einwände, und so fanden beide bis zum Ende des Gesprächs keine Antwort auf ihre Frage nach dem Sinn des Segelfliegens.

Der zweifache Weltmeister Heinz Huth antwortete bei einem Fernseh-Interview auf die Frage, warum er segelfliege? „Ich muß fliegen.“ In Fliegerkreisen spricht man scherzhaft — aber sicherlich nicht ganz ohne Grund — von einem „Bazillus aeronauticus“.

Segelfliegen ist heute nicht mehr das mystische und gefahrumschwärmte Abenteuer weniger Enthusiasten wie in den zwanziger Jahren der Entdeckung. Trotzdem sind noch viele Möglichkeiten verborgen, die Natur und Technik bieten.

DIE BILDER:

Segelflug in der Schwarzen Heide. Die beiden neuen deutschen Rekordhalter im Zielstreckenflug über 528 Kilometer Siegfried Baumgartl (oben links) und Walter Schewe; unten links Baumgartl vor dem Start in einem Ka6E-Einsitzer, rechts das Armaturenbrett eines modernen Hochleistungs-Flugzeuges

Segelflieger der Schwarzen Heide hatten eine gute Saison

Siegfried Baumgartl und Walter Schewe überboten 30 Jahre alten deutschen Rekord

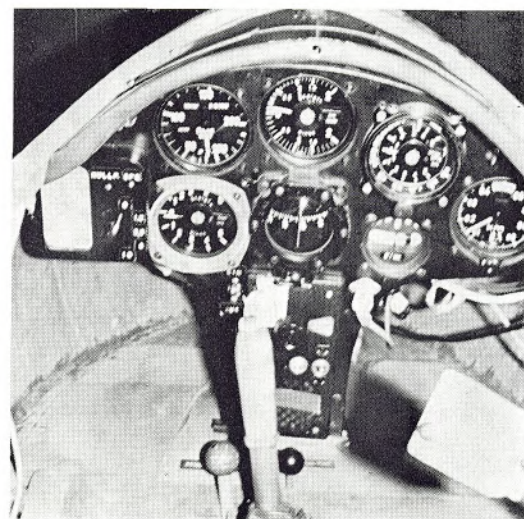
Hier eröffnet sich ein weites schöpferisches Tätigkeitsfeld für den vielseitig interessierten Menschen von heute.

Im Segelflug findet man alles: das Gefühl zu fliegen, sich die dritte Dimension zu erschließen, sich mit dem Flugzeug mit sechs Freiheitsgraden zu bewegen — ein Auto dagegen hat nur zwei —, die Technik zu beherrschen, sich bis zu den eigenen Grenzen zu belasten und diese zu erkennen.

Die Welt zwischen Wolken und Erde — der Pilot wird inspiriert, die Dinge zu verstehen und ihre Ursachen zu erkennen, um sie noch tiefer zu erleben und besser auszunutzen. Das führt zwangsläufig zu einem genauen Studium der Meteorologie. Dann werden Wettererscheinungen verständlich, man kennt Ursachen und Zusammenhänge, kann Schlüsse ziehen, Prognosen stellen.

Was vorher ein verworrenes Bild bot, wird jetzt anschauliche Natur, deren Aussage verständlich wird; ihre nun sichtbaren Details ergeben stets neue Erkenntnisse. Das Wettergeschehen wird zum ewigen Schauspiel mit ständig wechselnden Darstellern und Kulissen. Der Pilot versteht seinen Inhalt; in seinem Flugzeug befindet er sich mitten im Geschehen auf der Bühne. Unmittelbar vom Wetterablauf betroffen, liegt es an ihm, aus seinen Beobachtungen und Kenntnissen die richtigen Schlüsse zu ziehen, wie er die in der Natur verborgenen Energien mit seinem Segelflugzeug findet und ausnutzt, um viele Stunden in der Luft zu bleiben und dabei mit einem festen Ziel Hunderte von Kilometer über das Land zu fliegen — mit einem Körper, der schwerer als Luft ist und bei anderen Flugzeugen durch viele PS in der Luft gehalten wird.

(Schluß des Berichtes siehe Seite 43)



Rund um den Weißdorn

Im Geschichtsbuch der ATH geblättert

Seit hundert Jahren auf Achse

Vor 60 Jahren kaufte August Thyssen den „Salonwagen“



Mehr als eine liebe Gewohnheit ist es, daß in der Werkzeitung aller Mitarbeiter gedacht wird, die 25, 40 oder 50 Jahre im Dienste der ATH stehen oder ein hohes Alter erreichen. Soweit bekannt, gab es bisher lediglich einmal einen Hundertjährigen, und zwar aus der Belegschaft des Werkes Ruhrort. Heute nun soll eines weiteren hundertjährigen Geburtstagskindes gedacht werden, das darüber hinaus rüstig wie eh und je und auch noch aktiv tätig ist. Es handelt sich um den bekannten „Salonwagen“ unserer Werksbahn, den Wagen Nr. 8701 des Gemeinschaftsbetriebs Eisenbahn und Häfen, über den H. Christ in der EH-Werkzeitung neue interessante Einzelheiten mitteilte, die durch eigene Erkundungen ergänzt werden konnten.

Der Salonwagen EH 8701 trägt an seinen beiden Langträgern — gewissermaßen als Geburtsurkunde — zwei Fabrikschilder mit der Inschrift:

FRIEDR. WILLMER
1868.
HANNOVER.

Zum hundertjährigen Geburtstag wäre eigentlich ein Lebenslauf fällig; denn der Wagen dürfte einiges erlebt und gesehen haben. Leider ist es bisher trotz intensiver Bemühungen nicht gelungen, den Lebensweg lückenlos zu ermitteln.

Der Salonwagen wurde 1868 erbaut, 33 Jahre nach Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. In der damaligen

Zeit gab es noch nicht — wie heute — auf den Waggonbau ausschließlich spezialisierte Firmen. So finden wir im Adreßbuch von Hannover im Jahre 1868 folgende Eintragung über den Erbauer:

Willmer, Friedrich, Ziegeleibes., Maschinen- und Luxus-Wagenfabr., Block- und Fournierschneiderei, Handl. mit inl. und außereurop. Holz und Fournieren.



Die Fertigung von Waggonen muß Willmer aber 1870 schon aufgegeben haben; denn ab 1871 ist er nur noch als Ziegeleibesitzer verzeichnet.

Vielfach war in Kreisen älterer Belegschaftsmitglieder die Vermutung zu hören, der Wagen sei einst der Salonwagen eines Königs oder Fürsten gewesen. Diese Ansicht muß aber ins Reich der Fabel verwiesen werden, solange es nicht gelingt, den tatsächlichen Beweis dafür anzutreten.

Über den Auftraggeber des Wagens kann man nur Vermutungen anstellen. Bei den damaligen Verhältnissen im Eisenbahnwesen ist aber kaum

ZU DEN BILDERN:

Oben: August Thyssen und Fritz Thyssen (dritter und zweiter von links) vor dem Salonwagen im Frühjahr 1918 auf dem Hamborner Hüttengelände mit den Mitgliedern einer georgischen Delegation Fürst Sumbatoff und Dr. Nikoladze (zweiter und vierter von rechts) sowie Geheimrat von Simson und Dr. Kind vom Reichswirtschaftsamt (dritter und erster von rechts); ganz links Dipl.-Ing. Assall

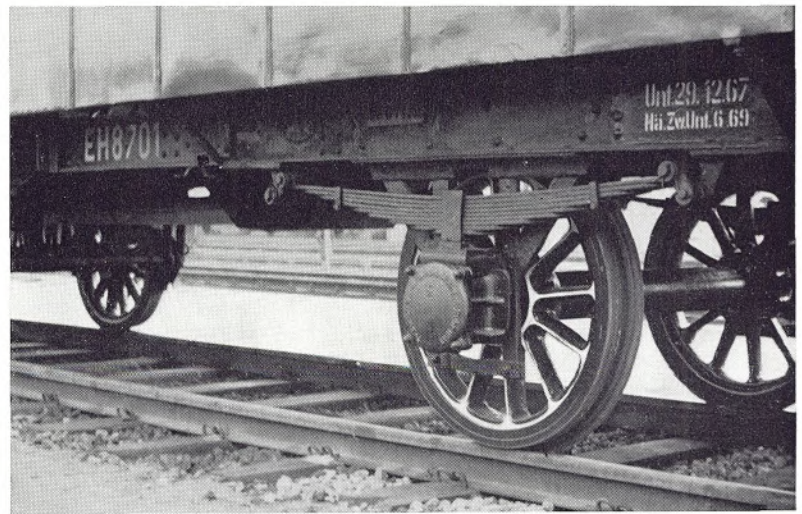
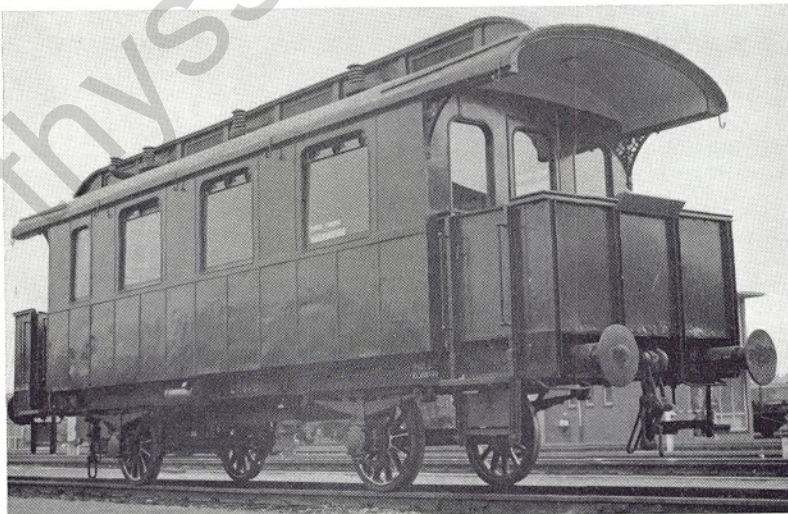
Unten links: Wie ein Museumsstück sieht der „Salonwagen“ äußerlich aus. Aber immer wieder gibt er Besuchern bei Rundfahrten durch das Werksgelände einen besonders nachdrücklichen Eindruck vom Umfang der Betriebsanlagen und der Größe des Schienenetzes — Rechts: Die alten Speichenradsätze geben dem Wagen ein „stilechtes“ Aussehen

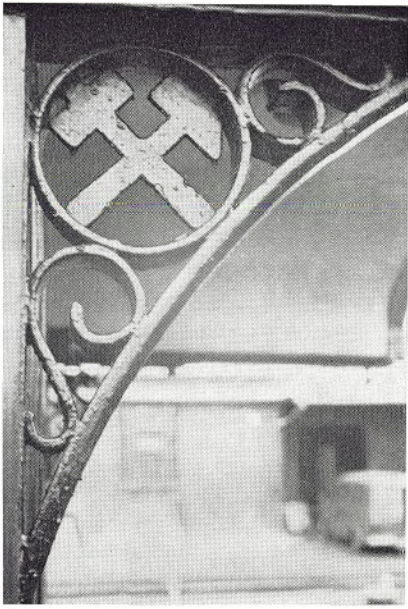
Mitte: An beiden Langträgern des Salonwagens befindet sich ein Fabrikschild mit dem Namen der Herstellerfirma und dem Herstellungsjahr des Wagens

anzunehmen, daß er außerhalb der hannoverschen Landesgrenze zu suchen ist. Es kommen hierfür eigentlich nur die damals im Königreich Hannover bestehenden Bahnen in Frage, nämlich Königl. Hannoversche Staatseisenbahnen, Hannoversche Südbahn oder Hannoversche Westbahn. Hierzu war aber bisher nichts in Erfahrung zu bringen.

Der Salonwagen dürfte 1905 in den Hamborner Werksbereich der damaligen Gewerkschaft Deutscher Kaiser gekommen sein; denn auf einer alten Karteikarte des Eisenbahnbetriebs wird dieses Jahr — fälschlicherweise zwar — als Herstellungsjahr angegeben.

Wie man sagt, hat August Thyssen den Wagen „günstig“ gekauft. Er war — als einer der modernsten seiner Zeit — zuletzt im Personenzug- und Eilzugverkehr der damaligen Königlich





Zweckmäßig präsentiert sich das Innere des Wagens. Rechts: Unter der Glasplatte des kleinen Konferenztisches ist ein Plan des gesamten Werksbahnnetzes mit den Produktionsanlagen angeordnet, der den Besuchern eine Gesamtübersicht ermöglicht — Links: Diese Verzierung zwischen Tonnendach und Wagenkasten weist mit Hammer und Schlägel auf den Bereich hin, in dem der Wagen seit über sechzig Jahren eingesetzt ist

Preußisch-Hessischen Staatsbahnen eingesetzt gewesen. Als diese ihn 1905 ausrangierte, erwarb ihn die Gewerkschaft Deutscher Kaiser in Hamborn.

Der Salonwagen diente dem Gründer unserer Hütte zu Inspektionsfahrten auf ihrem Eisenbahnnetz. Daß August Thyssen den Salonwagen zu Fahrten im Werksbereich tatsächlich gern benutzt hat, insbesondere wenn er selbst prominenten Besuchern die Hütte zeigte — zu einer Zeit, als das Werksgelände noch keine für Autos befahrbare Straßen besaß —, dafür besitzt das Werksarchiv der ATH ein photographisches Beweisstück. Ein Bild aus dem Frühjahr 1918, das wir mit diesem Artikel veröffent-

lichen, zeigt August Thyssen und seinen Sohn Fritz mit zwei Mitgliedern einer georgischen Delegation, die nach dem Vorfrieden von Brest-Litowsk anlässlich ihres Besuches in Deutschland auch die ATH besichtigte.

Die Hütte, die damals den Namen Gewerkschaft Deutscher Kaiser trug, war in Russisch-Georgien an den Tschiaturi-Feldern im Kaukasus, die reiche Mangan-Erze hatten, beteiligt. Außerdem hatte sie Anteil an einem Unternehmen zur Förderung phosphorarmer Erze im südrussischen Nikolajeff an der Mündung des Bug in das Schwarze Meer. Diese Gesellschaft trug — wie die Vorgängerin der ATH — den Namen Gewerkschaft Deutscher Kaiser.

Inwieweit sich das äußere und innere Aussehen des Salonwagens gegenüber dem Ursprungszustand geändert hat, ist im einzelnen nicht bekannt. Als August Thyssen den Wagen erwarb, ließ er ihn jedenfalls im Inneren entsprechend der Aufgabe, die er zu erfüllen hatte, umbauen. Der Wagen erhielt siebzehn feste Sitzplätze und zusätzlich konnten noch dreizehn Stühle gestellt werden. Er ist dann später noch öfters überholt und renoviert worden. Man darf annehmen, daß im Laufe der Jahre auch weitere Umbauten erfolgten. Dabei sei nur auf eine Anfang der fünfziger Jahre vorgenommene Verlängerung der Plattformen hingewiesen.

Als Zeichen seiner Zugehörigkeit zum Hamborner Werksbereich trägt der Salonwagen als Verzierung über den Aufstiegen Hammer und Schlägel — zwei Embleme, die ihm offensichtlich nach seinem Übergang in Thyssenschen Besitz beigegeben wurden. Für die wagentechnisch Interessierten sei noch gesagt, daß die Langträger aus Doppel-T-Eisen bestehen, wie das vor der Jahrhundertwende im Waggonbau üblich war.

1938 gehörte der Waggon zum Phoenix, dem heutigen Werk Ruhrort der ATH. In der dortigen Bilanz war er damals mit einem Wert von 8365 Reichsmark verzeichnet. Mit dem Übernahmevertrag zwischen Thyssenrohr und ATH ist er schließlich im Herbst 1965 wieder zu seinem alten Werksverbund zurückgekehrt. Unser Geburtstagskind hat manchen Kilometer hinter sich gebracht, hat hochgestellte Personen und einfache Leute gefahren. Nun rollt er in sein zweites Jahrhundert. Ob er auch dieses noch schafft? Es ist kaum anzunehmen; denn zu schnell geht die Entwicklung weiter, so daß auch unser Veteran sicher einst ein Opfer dieser rapiden Entwicklung werden dürfte. Dennoch aber sollen unserem Salonwagen die besten Wünsche und ein herzliches „Glückauf“ auf seinen weiteren Fahrten in sein zweites Jahrhundert begleiten.

Soziale Fragen

HEUTE:

Renten können umgewandelt werden

In der Sozialen Rentenversicherung zählen zu den Renten an Versicherte das Alters-Ruhegeld, die Rente wegen Berufsunfähigkeit und die Rente wegen Erwerbsunfähigkeit.

Die Gewährung einer Rente wegen Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit setzt voraus, daß bis zum Eintritt des Versicherungsfalles eine Versicherungszeit von 60 Kalendermonaten zurückgelegt ist, während Anspruch auf Alters-Ruhegeld gegeben ist — worauf in unserem letzten Beitrag bereits hingewiesen wurde —, wenn bei Eintritt des Versicherungsfalles eine Versicherungszeit von 180 Kalendermonaten nachgewiesen wird.

Während vor Inkrafttreten des Rentenversicherungs-Änderungsgesetzes vom 9. Juni 1965 — kurz „Härtenovelle“ genannt — eine Rente wegen Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit in ein Alters-Ruhegeld nur umzuwandeln war, wenn der Berechtigte das 65. Lebensjahr vollendet und die Wartezeit für das Alters-Ruhegeld erfüllt hatte, bestimmt die „Härtenovelle“ jetzt ausdrücklich, daß eine Umwandlung auch in das sogenannte vorgezogene Alters-Ruhegeld stattzufinden hat, wenn der Rentenempfänger dies beantragt.

Für diese Art des Alters-Ruhegeldes gibt es zwei Varianten. Einmal wird es bei Erfüllung einer Wartezeit von 180 Kalendermonaten auf Antrag allen Versicherten gewährt, die das 60. Lebensjahr vollendet haben und seit mindestens einem Jahr ununterbrochen arbeitslos sind, für die weitere Dauer der Arbeitslosigkeit. Außerdem wird es auf Antrag weiblichen Versicherten zugesprochen, welche die Wartezeit erfüllt und das 60. Lebensjahr vollendet haben, wenn sie in den letzten 20 Jahren überwiegend eine rentenversicherungsspflichtige Beschäftigung oder

Tätigkeit ausgeübt haben und eine Beschäftigung gegen Entgelt oder eine Erwerbstätigkeit nicht mehr ausüben.



An die Umwandlungsmöglichkeit sollten vor allem Bezieher einer Berufsunfähigkeitsrente denken, welche die Bedingungen für das vorgezogene Alters-Ruhegeld erfüllen. Denn der Jahresbetrag der Rente wegen Berufsunfähigkeit beträgt — abgesehen von etwaigen Steigerungsbeträgen aus der Höherversicherung und etwaigem Kinderzuschuß — für jedes anrechnungsfähige Versicherungsjahr nur 1 v. H. der für den Versicherten maßgebenden Rentenbemessungsgrundlage, während sich der entsprechende Jahresbetrag des Alters-Ruhegeldes auf 1,5 v. H. der Rentenbemessungsgrundlage beläuft.

Bei der Umwandlung einer Rente wegen Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit in Alters-Ruhegeld ist eine etwaige bisher angerechnete Zurechnungszeit in gleichem Umfang und — nach der „Härtenovelle“ — auch mit dem gleichen Wert anzurechnen. Versicherungs- und Ausfallzeiten, die nach Eintritt der Berufsunfähigkeit zurückgelegt wurden, sind grundsätzlich zusätzlich zu berücksichtigen. Fallen diese Zeiten in eine angerechnete Zurechnungszeit, wurden sie bisher angerechnet, wenn bei Kürzung der Zurechnungszeiten um diese Zeit deren Berücksichtigung eine höhere Rente ergab. Diese vergleichende Berechnung findet nach der „Härtenovelle“ nicht mehr statt. Versicherungs- und Ausfallzeiten, die während einer angerechneten Zurechnungszeit zurückgelegt wurden, werden jetzt nicht mehr berücksichtigt.



Wird der Empfänger einer Rente wegen Berufsunfähigkeit erwerbsunfähig, so ist auf Antrag die bisherige Rente in eine Rente wegen Er-

werbsunfähigkeit umzuwandeln. Sie ist dabei so zu berechnen, als ob das Eintreten der Erwerbsunfähigkeit erstmaliger Rentenbewilligungsgrund wäre, d. h. der Jahresbetrag der Rente für jedes anrechnungsfähige Versicherungsjahr beträgt nicht mehr 1 v. H., sondern 1,5 v. H. der für den Versicherten maßgebenden Rentenbemessungsgrundlage.

Für die Anrechnung etwaiger Zurechnungszeiten und die Berücksichtigung von Versicherungs- und Ausfallzeiten, die nach Eintritt der Berufsunfähigkeit zurückgelegt wurden, gelten die gleichen Bestimmungen wie bei Umwandlung einer Rente wegen Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit in ein Alters-Ruhegeld, jedoch mit der Einschränkung, daß Zeiten der freiwilligen Weiterversicherung während einer Berufsunfähigkeit zwar für das Alters-Ruhegeld und die Hinterbliebenenrente, jedoch nicht für eine Rente wegen Erwerbsunfähigkeit berücksichtigt werden können.



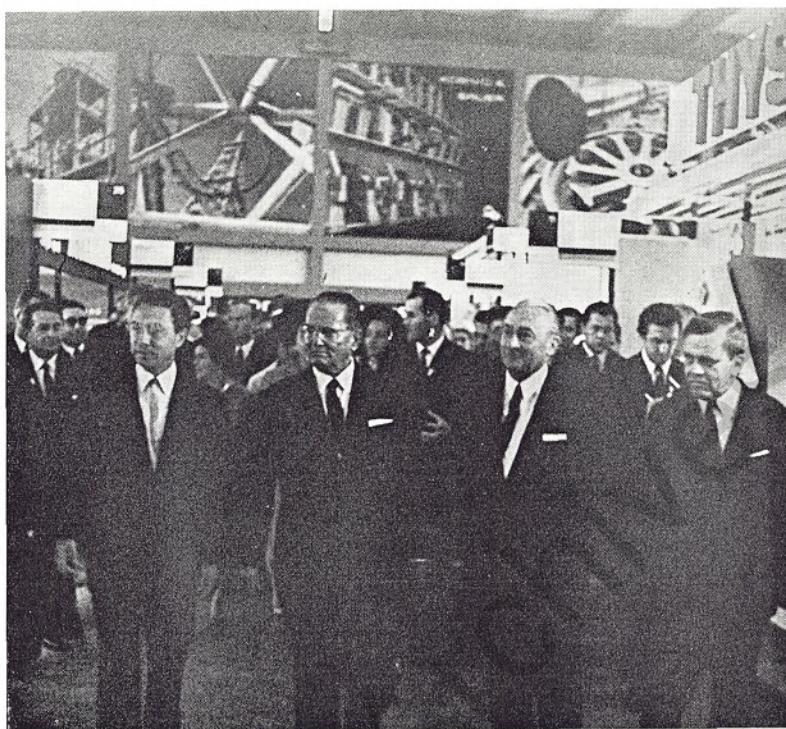
Die Umwandlung einer Rente bringt dem Versicherten keine materielle Schlechterstellung, da auch die Härtenovelle ausdrücklich bestimmt, daß in Umwandlungsfällen mindestens der bisherige monatliche Rentenzahlbetrag zu gewährt ist.

Die neuen oder geänderten Bestimmungen gelten für Versicherungsfälle, die nach dem 31. Dezember 1965 eingetreten sind.

Dr. St.

Kulturring Hamborn präsentiert drei spannende Theaterabende

Der nächste Theaterabend des Kulturrings Hamborn bringt am 17. Dez. zwei Einakter von Anton Tschechow „Der Heiratsantrag“ und „Der Bär“ mit schwankhaft-komödiantischer Handlung und vollaftigen Paraderollen. Am 17. Januar steht das Schauspiel des Tschechen Pavel Kohut „So eine Liebe“ auf dem Programm, am 21. Februar folgt die Kriminalkomödie „Keine Leiche ohne Lilly“.



Messe Zagreb gab neue Impulse zur Zusammenarbeit

Wie in den vergangenen sieben Jahren beteiligten sich Unternehmen der Thyssen-Gruppe auch in diesem Jahr, wie die Werkzeugzeitung bereits kurz berichtete, an der Internationalen Herbstmesse in der nordjugoslawischen Stadt Zagreb.



Die Internationalen Messen in Zagreb, Posen und Brunn unterstreichen immer wieder ihre große Bedeutung für die Anbahnung von Geschäften mit den Ostblockländern. Vor allem aber sind sie wichtig als Plätze, an denen der Kontakt mit der Wirtschaft des Ostblocks gepflegt und vertieft werden kann. Dies gilt nicht nur für die ATH, sondern in besonderem Maße für Thyssenrohr, DEW, die Westfälische Union und Thyssen Stahlunion-Export.

Der Vorstandsvorsitzende der Thyssen Röhrenwerke, Dr. Mommsen, konnte in Zagreb als Sprecher der deutschen Aussteller und zugleich als Vorsitzender des deutschen Industriekomitees für die industrielle Zusammenarbeit mit Jugoslawien erstmals auch den Wirtschaftsminister der Bundesrepublik, Professor Schiller, begrüßen. Er war zum Deutschen Tag nach Zagreb gekommen, ebenso der Botschafter der Bundesrepublik in Jugoslawien, Blachstein, Ministerial-

direktor von Bismarck-Osten vom Auswärtigen Amt und Generalkonsul Laqueur.

Dr. Mommsen unterstrich, daß auch diese Messe wieder neue Impulse zur Verstärkung der wirtschaftlichen Zusammenarbeit gebe und gleichzeitig der Vorbereitung von Industrie-Gesprächen diene, die zwischen der Bundesrepublik und Jugoslawien im Anschluß an die Messe in Deutschland stattfänden. Jugoslawien sei heute bereits einer der wichtigsten südosteuropäischen Handelspartner unseres Landes. Die deutsche Industrie sei bemüht, nicht nur diesen Handel zu vergrößern und eine Ausweitung des jugoslawischen Angebotes zu ermöglichen, sondern auch echte Kooperationsmöglichkeiten zu verbreitern. Die technische Zusammenarbeit, nicht zuletzt auf Dritten Märkten, die sich bereits erfreulich entwickelt habe, solle künftig vertieft werden.

Wenn zur Herbstmesse 1969 der neue deutsche Pavillon fertiggestellt sein werde, dann dürfte

in noch stärkerem Umfange auch rein äußerlich sichtbar werden, daß die deutsche Wirtschaft Jugoslawien als eines seiner wichtigsten Partnerländer betrachte.

UNSERE BILDER:

Der jugoslawische Staatschef Tito (oben, begleitet von Konsul Dr. Kopp — rechts — und Dega-Geschäftsführer Steinmetz, vor dem Thyssen-Stand) weilte mehrere Stunden auf dem Messegelände. Zu den Gästen gehörte auch Bundeswirtschaftsminister Professor Dr. Schiller (oben links mit Dr. Mommsen und, rechts, Botschafter Blachstein). Auf dem Freigelände wurden vor allem Erzeugnisse von Thyssenrohr gezeigt (Bildmitte) sowie auf Produkte hingewiesen, die von der Thyssen-Gruppe insbesondere für den Schiffs- und Maschinenbau in Jugoslawien geliefert werden. Sehr beachtet wurde (unten links) die Tonbildschau am Thyssen-Stand. Das Bild unten rechts zeigt Dr. Mommsen, Prokurist Schulz und Direktor Dr. Gschwend im Gespräch mit dem Thyssenvertreter für Jugoslawien, Vukasinovic, und einem bedeutenden jugoslawischen Kunden.





Hans Fahsl:

Olympisches Abenteuer in Mexiko

Der frühere ATH-Mitarbeiter berichtet über
seine Teilnahme an den Olympischen Spielen

Hammerwerfer Hans Fahsl gehört mit einer Leistung von 69,88 Meter zur nicht sehr großen Spitzenklasse der deutschen Leichtathleten. Auf Grund seiner Leistungen konnte er zusammen mit seinem Freund Lutz Caspers aus Meiderich — Fahsl selbst ist gebürtiger Hamborner und wohnt auch heute noch in seiner alten Heimatstadt — an den diesjährigen Olympischen Spielen in Mexiko teilnehmen. Fahsl war vier Jahre lang in der Arbeitsvorbereitung der ATH tätig und ist heute Sportlehrer in Düren. In einem Gespräch mit der Redaktion der Werkzeitung berichtete er über seine olympischen Erlebnisse.

In der Sportschule Niederau bei Frankfurt begann am 14. September das große olympische Abenteuer. Ein Koffer, ein Kleidersack und zwei Reisetaschen mit der offiziellen Olympia-Kleidung, die wir hier erhielten, werden uns noch in den nächsten Jahren daran erinnern, daß wir bei der Olympiade 1968 in Mexiko dabei gewesen sind. Am nächsten Morgen fand die offizielle Verpflichtung durch NOK-Präsident Willi Daume statt. Dann endlich ging es los: Charterflug der Lufthansa mit einer Boeing 707 über Montreal nach Phoenix in Arizona.

Schwer beladen erhob sich die Maschine vom Boden, um gut sieben Stunden später in Montreal in Kanada zu landen. Hier gingen wir durch die Paßkontrolle und bestiegen wieder unseren silbernen Vogel. Nach weiteren vier-einhalb Stunden trafen wir in Phoenix ein.

Da unsere Gepäckstücke alle gleich aussahen, gab es zunächst ein großes Suchen nach den eigenen Sachen. Die amerikanischen Zöllner waren genau und untersuchten Taschen und Koffer, gleich welche sie fanden. Dann bestiegen wir die Busse, die uns nach drei Stunden Fahrt gegen Mitternacht Ortszeit nach Flagstaff brachten. Unsere Zimmer waren uns schon im Flugzeug zugeteilt worden. Die nötige Bett-schwere hatten wir nach Flug und Busfahrt alle reichlich.

Am nächsten Morgen sahen wir uns zunächst in unserem neuen Trainings-„Lager“ um. Von Lager war natürlich keine Spur. Gute amerikanische Motels mit Fernsehen würden in den nächsten drei Wochen unser Quartier sein, stellten wir fest. Das Essen war hervorragend. Mehrere Menüs standen uns zur Verfügung. Unser Olympiakoch und seine amerikanischen Gehilfen gaben sich wirklich große Mühe.

Wir machten mehrere Ausflüge. Eines der schönsten Ziele war eine der größten Sehenswürdigkeiten der USA, die farbenprächtige Gebirgswildnis des Grand Canyon.

Wir trainierten in Flagstaff vierzehn Tage lang bis zum 4. Oktober in einer Höhe von 2100 Meter täglich vier Stunden, um uns auf Mexiko vorzubereiten. Danach packten wir unsere Koffer zum letzten „kleinen“ Luftsprung nach Mexiko-City.

Schon 1964 durfte ich die Olympischen Spiele in Tokio erleben. Nach Tokio ging ich damals mit einer Bestleistung von 63 Metern im Hammerwurf. Wir hatten damals zuvor in Berlin die Olympia-Ausscheidung zwischen den Teilnehmern der Bundesrepublik und der Zone absolvieren müssen. Zu dieser Ausscheidung stellten sich je vier Athleten aus dem Westen und aus der Zone; davon konnten nur die ersten drei an den Olympischen Spielen in Tokio teilnehmen und wurden fest nominiert.

Wie gesagt, ich erreichte damals mit meiner Bestleistung von 63 Metern die Qualifikation für Tokio. In Tokio selbst hatte ich bei einer Qualifikation von nur 62,35 Metern Pech und mußte als dreizehnter ausscheiden.

Anders sah es jetzt hier in Mexiko aus. Ich hatte mittlerweile eine Leistungssteigerung auf 69,88 Meter erreicht und zählte somit schon zu den Favoriten im Endkampf, das heißt, ich war unter den letzten acht. Die allgemeine Qualifikationsweite in Mexiko lag bei 66 Meter, drei Meter weiter als in Tokio. Diese mußten wir morgens um 10 Uhr werfen. Ich erreichte eine Weite von 67,90 Meter und war damit nominiert für den Vorkampf und den Endkampf am nächsten Nachmittag.



Die Maßstäbe zwischen Tokio und Mexiko hatten sich erheblich geändert. Ein Vergleich: 1960 hatte der Ungar Czermak zum erstenmal über 60 Meter geworfen; mittlerweile steht der Weltrekord auf 73,64 Meter, den sein Landsmann Zsivotzki hält. Heute wird mehr auf Schnelligkeit und Kraft trainiert; außerdem hat sich die Technik verbessert. Man kann heute physikalisch alles berechnen und beweisen: Schnelligkeit, Umlaufgeschwindigkeit und die dadurch möglich größere Weite.

In Mexiko erlebten wir zunächst eine große Enttäuschung, als wir im olympischen Dorf ankamen. Die Zimmerordnung sah folgendermaßen aus: Ich wohnte mit Claus Schiprowski zusammen, der dann mit 5,40 Metern die Silbermedaille im Stabhochsprung gewann. Wir hatten ein Zimmer in der Größe von neun Quadratmeter ohne Kleiderschrank. Auf einem Flur gab es für vierzehn Athleten eine Dusche und zwei Toiletten. Die Dusche war zumeist nicht in Ordnung. Wir hatten kein warmes oder kein kaltes Wasser. Deshalb war die Stimmung der Mannschaft in den ersten Tage nicht sehr gut.

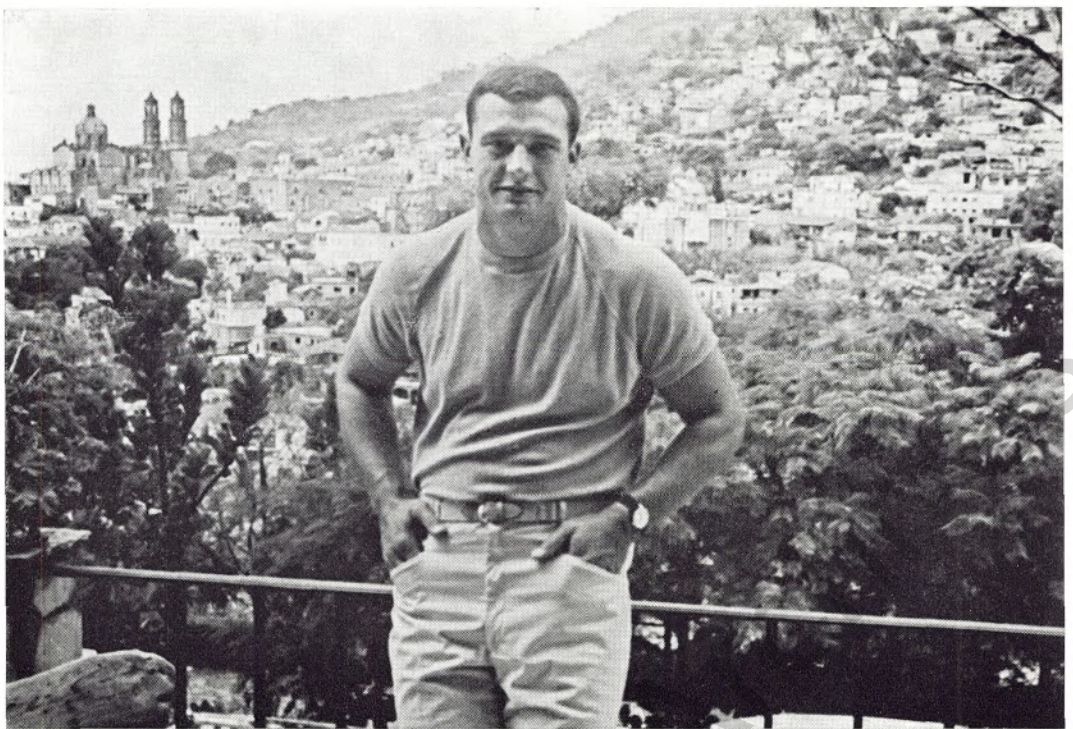
In sportlicher Hinsicht war die Organisation in Mexiko jedoch vorbildlich. Wir hatten beispielsweise in der Wettkampfanlage im Stadion eine Kunststoffbahn in einer Stärke von zwei Zentimeter. Sie erlaubte ein weitaus besseres Laufen sowie ein besseres Springen und Werfen. Die Trainingsanlagen in Mexiko waren gleichfalls



UNSERE BILDER:

Schnappschüsse aus der mexikanischen Bildermappe von Hans Fahl, den unser Bild auf der linken Seite (oben links) mit seinem Freund Lutz Caspers zeigt, der als Hammerwerfer ebenfalls zum deutschen Olympia-Aufgebot für Mexiko gehörte — Oben rechts: Eröffnung der Olympiade im Stadion — Unten links: Im Trainingsquartier in Flagstaff (USA); das Gepäck der deutschen Leichtathleten wartet bereits auf den Transport zum Flughafen für den Flug nach Mexiko — Unten rechts: Erinnerung an einen Ausflug zum Naturwunder Grand Canyon in der Wildnis von Arizona

Rechte Seite unten links: Deutsche Olympiateilnehmer „außer Dienst“ im Stadion — Nach Abschluß der Kämpfe gab es für die Mitglieder der Olympiamannschaft einige Erholungstage mit Besichtigungen etwa (unten rechts) bei mexikanischen Teppichweberinnen oder bei einem Urlaub im Seebad Acapulco (oben Hans Fahl vor der Kulisse dieser Stadt)



ausgezeichnet. So stand für jeden Hammerwerfer ein Mexikaner bereit, der uns jeweils das Gerät holte und dafür sorgte, daß sich der Athlet im olympischen Dorf wohlfühlte.

Es war Pflicht, jeden Morgen um 10.00 Uhr zu trainieren. Weil die Qualifikation morgens war, sollte sich der Körper an die Belastung gewöhnen. Sonst konnte jeder am Nachmittag ins Stadion fahren. Wir hatten einen offiziellen Olympia-Paß, der dazu berechnete, uns im Stadion die Wettkämpfe anzuschauen. Ich selbst war vorher nur zweimal im Stadion; denn ich habe mich nur auf diesen Wettkampf vorbereitet.

Die Mexikaner waren sehr deutschfreundlich, jedoch fragte man uns immer zuvor, ob Ost- oder Westdeutscher. Wir hatten auch sehr viele Einladungen zu Mexikanern. Das Verständnis zwischen Ost- und Westathleten war ausgezeichnet. Wir haben zeitweise zusammen trainiert, wir haben uns geholfen und uns gegenseitig technische Anweisungen gegeben.

Vom Klima her gab es einen Unterschied zwischen Flagstaff in den USA und Mexiko. In Flagstaff, in einer Höhe von 2 100 Metern hatten wir eine Temperatur von 30 bis 35 Grad am Tage und nachts von 10 bis 12 Grad, in Mexiko dagegen bei gleicher Tagestemperatur nachts 25 bis 30 Grad. Deshalb hatten viele Athleten Schwierigkeiten mit dem Schlafen. Ich hatte diese Schwierigkeiten erfreulicherweise nicht. Selbst in der Nacht vor dem Wettkampf konnte ich gut schlafen.

Das Abschneiden beim Wettkampf selbst war für mich eine Enttäuschung. Ich hatte am Vortag bei der Qualifikation 67,90 Meter geworfen. Nachdem Uwe Beyer ausgeschieden war, machte ich mir berechnete Hoffnungen und sah eine gute Chance auf eine Bronzemedaille, zu-

mindest aber auf einen Platz unter den ersten sechs Athleten. Im Endkampf warf ich dann nur 66,36 Meter; das war in diesem Jahr meine schlechteste Leistung. Mit einer Durchschnittsleistung von 68,50 Metern, wie ich sie in den letzten drei, vier Monaten erreichte, wäre ich unter den ersten sechs gewesen — bei etwas Glück sogar dritter. Fast alle Athleten haben sich in diesem Wettkampf gesteigert und verbessert. Den Ungarn, der dritter wurde, hatte ich vor zwei Monaten noch mit 69,72 Metern zu 66,60 Metern geschlagen.

Vor dem Wettkampf hatte Willi Holdorf — unser Vereinstrainer in Leverkusen — zu mir gesagt: „Alles oder nichts; auf keinen Fall vierter oder fünfter werden; versuche, unter den ersten drei zu sein. Sonst siebenter oder sogar zehnter“. Mit anderen Worten: versuche, maximale Wurfkraft und maximale Geschwindigkeit hineinzulegen. Klappt es, ist es gut — sonst vielleicht in München 1972. Leider sollte es in Mexiko nicht sein.

Am Tage nach dem Wettkampf haben wir uns zusammengetan: Willi Holdorf, Zehnkampf-Olympiasieger 1964 und Claus Schiprowski, Silbermedaillen-Gewinner. Wir hatten ein Auto zur Verfügung und sind nach Acapulco gefahren, um dort eine Woche Urlaub zu machen.

Insgesamt sieben Wochen war ich in Amerika, davon drei Wochen in Mexiko. Nach den Olympischen Spielen ist eine Gruppe deutscher Leichtathleten noch nach Südamerika geflogen. Ich selbst hatte diese Reise abgesagt, weil ich schon so lange unterwegs war. Aus diesem Grunde ist mein Freund Lutz Caspers nach Südamerika geflogen und hat dort mit einem Wurf von 61,36 Meter gut abgeschnitten — ich Richtung Heimat.

Natürlich habe ich neben einigen Andenken auch weitere Erkenntnisse über die von mir bevorzugte Sportdisziplin mitgebracht. Es hat sich auch hier herausgestellt, daß drei Drehungen im Kreis günstiger sind, weil der Sicherheitsfaktor größer ist. Werfer, wie zum Beispiel der Japaner Sugawara mit einer Körpergröße von 1,70 Metern und einer Schuhgröße von 42, der vierter wurde, sind in der Lage, vier Drehungen durchzustehen. Aber für Leute von über 1,90 Meter Größe und einer Schuhgröße 46 ist das nicht möglich, weil die Gefahr des Heraustretens, des Übertretens und somit des ungültigen Wurfes gegeben ist. Ich habe mir das Training von Zsivotzki und Klim angesehen, und ich muß sagen, daß die deutschen Leichtathleten, was die Technik betrifft, genauso weit sind. Uns fehlt lediglich die Schnelligkeit. Das, so glaube ich, ist der ausschlaggebende Faktor, um eine große Weite zu werfen.

1965 hatte ich eine Bestleistung von 64 Metern. Ich war damals gerade mit meinem Studium an der Sporthochschule in Köln fertig. Ich kann nun als Sportlehrer intensiv trainieren. Deshalb glaube ich, im nächsten Jahr eine Bestleistung

von 72 oder 73 Metern zu haben und eine beständige Leistung von 69 bis 71 m zu erreichen. Zur Zeit trainiere ich jeden Tag bis zu anderthalb Stunden und bereite mich schon jetzt praktisch auf München vor. Im nächsten Jahr nehme ich noch an großen Wettkämpfen teil, unter anderem an der Europameisterschaft in Athen. Ein Jahr später geht es um den Europa-Cup. So verlangt der Leistungssport jedes Jahr seine Leistung. Man muß weiterhin Kontakt mit den Wettkämpfen, mit der Leistung haben, sonst verliert man den Anschluß. Und es ist für einen Athleten schwer, dann wieder an diese Spitzenleistungen heranzukommen.

Seit ich Sportlehrer in Düren wurde, bin ich praktisch nur zweimal in der Woche in Duisburg, und zwar von Freitag bis Montag und dann noch einmal mitten in der Woche. Vier Jahre lang war ich bei der ATH in der Arbeitsvorbereitung, und ich muß sagen, daß mir diese Zeit sehr gut gefallen hat.

Jetzt bin ich 27 Jahre alt. 1972 bei den Olympischen Spielen in München wäre ich also 31 Jahre. Das ist das günstigste Alter für einen Techniker, ob Hammerwerfer, Diskuswerfer, Kugelstoßer oder Speerwerfer. Ich glaube, daß ich mit 31 Jahren meine besten Leistungen erreichen werde und erreichen kann, wenn ich intensiv und fleißig weiter trainiere. Natürlich werde ich alles daransetzen, um für München auch meine Höchstleistung zu erreichen.



Betriebskrankenkasse Ruhrort hat finanzielle Sorgen

Die Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse für das Werk Ruhrort und das Hochofenwerk Hüttenbetrieb tagte auf Grund der neuen gesetzlichen Bestimmungen wiederum öffentlich. Das Interesse der Öffentlichkeit war allerdings gering; es hatten sich ganze zwei Zuhörer eingefunden.

Auf der Tagesordnung dieser Sitzung am 17. Oktober stand als Hauptpunkt die Neuwahl des Vorstandes der Vertreterversammlung. Abweichend von der bisherigen Regelung hat sich die Amtszeit sowohl der Vertreterversammlung als auch ihres Vorstandes von bisher vier auf sechs Jahre erhöht.

Als Vorsitzender der Vertreterversammlung wurde Eberhard Sauerbier in seinem Amt bestätigt. Zu seinem Stellvertreter wurde Hüttendirektor Peter Schmidt gewählt. Vorsitzender des Krankenkassen-Vorstandes bleibt Hüttendirektor Schmidt. Sein Stellvertreter ist Hans Mechmann. In den Vorstand der Betriebskrankenkasse kamen Hans Mechmann, Leo Ziegler, Peter Plein, Michael Schwarz, Friedrich Weber, Heinrich Peeters, Heinrich Bour und Heinrich Jäger.

Einleitend hatte Geschäftsführer Gerd Hendricks die Sitzung eröffnet und festgestellt, daß die erforderlichen Regularien ordnungsgemäß abgewickelt worden waren. Nach der Wahl von Eberhard Sauerbier zum Vorsitzenden übernahm dieser die Leitung der Versammlung. Er prüfte die von der IG Metall und dem Christlichen Metallarbeiter-Verband eingereichten Vorschlagslisten für den Vorstand und fand keinen Grund zur Beanstandung. Da in den eingereichten Vorschlagslisten insgesamt nicht mehr Bewerber genannt waren, als Mitglieder gewählt werden mußten, galten die Vorgeschlagenen als gewählt, so daß eine Wahlhandlung nicht stattfinden brauchte.

Für die Bildung des Rechnungsprüfungs-Ausschusses war eine Neuwahl erforderlich. Vorgeschlagen und anschließend gewählt wurden Frau Ruth Reum und Franz Kaplanowski. Zum Schriftführer bestellt wurde Hans-Ulrich Conrad, stellvertretender Geschäftsführer der BKK.

In den Vorstand der Landesversicherungsanstalt gewählt

Bei der konstituierenden Sitzung der Selbstverwaltung der Landesversicherungsanstalt Rheinprovinz, Düsseldorf, wurden am 16. Oktober in deren Vorstand Hüttendirektor Peter Schmidt als Vertreter der Arbeitgeberseite sowie Hans Mechmann und Eberhard Sauerbier (Werk Ruhrort) als Versicherungsvertreter gewählt.

Für die Widerspruchsstelle war eine Ergänzungswahl notwendig. Sie setzt sich nunmehr folgendermaßen zusammen: von der Arbeitgeberseite Prokurist Hans Billen und Dir. Dr. Hubert Rese, als Versichertenvertreter Werner Brendt und Herbert Goworek.

Abschließend kam der alte und neue Vorsitzende der Vertreterversammlung Eberhard Sauerbier auf die Situation der Betriebskrankenkasse zu sprechen. Er erläuterte, daß nach Angaben der Geschäftsführung bis zum 31. August 1968 bereits eine Vermögensabnahme von rund 900 000 DM zu verzeichnen sei. Diese Entwicklung entstand durch eine allgemeine Preissteigerung und durch den relativ hohen, seit Monaten anhaltenden Krankenstand. Hier zeigten sich schon die Probleme, mit denen sich auch die Vertreterversammlung bei den nächsten Sitzungen beschäftigen müsse.



Der Verkehrs-Ausschuß der „Offiziellen Deutsch-Französischen Handelskammer“ hielt am 22. Oktober bei der ATH in Hamborn eine ordentliche Vollversammlung ab.

Verkehrsprobleme in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

Deutsch-französischer Verkehrs-Ausschuß
tagte in Hamborn

Regierungen und Parlamenten darauf hinzuweisen, daß im Interesse eines gemeinsamen Verkehrs-Marktes auch die letzten wettbewerbsverfälschenden Vorschriften beseitigt werden.

Die Krise des deutschen Verkehrswesens, so sagte Staatssekretär Börner, habe sich nicht zuletzt durch das erfolglose „Warten auf Brüssel“ in den vergangenen Jahren zunehmend verschärft. Dadurch sei die Regierung gezwungen gewesen, mit sofort wirksamen Mitteln zu handeln, um zwei Ziele zu erreichen, einmal die Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bundesbahn und zum andern die Entlastung der Straßen. Diese Ziele verfolgte auch die französische Regierung, unter anderem mit der Sanierung der verstaatlichten Unterneh-

men, zu denen auch die Eisenbahn (SNCF) gehöre.

Die Deutsche Bundesbahn und die SNCF drohten mit ihren hohen roten Zahlen eine ernste Belastung der beiderseitigen Staatshaushalte zu werden. Eine größere Handlungsfreiheit, vor allem auf tariflichem und wirtschaftlichem Gebiet, solle ihre Wettbewerbsfähigkeit stärken. Diese Maßnahmen reichten nach übereinstimmender Auffassung beider Seiten jedoch nicht aus, um ein wirtschaftliches Gleichgewicht wiederherzustellen. Deshalb strebe man in beiden Ländern eine intensivere Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße an. Der Huckepackverkehr und vor allem der Container eröffneten hierbei verheißungsvolle Wege.

Entgegen vielfach geäußerten Befürchtungen, so betonte Staatssekretär Börner, habe sich der Leber-Plan für die weitere verkehrspolitische Zusammenarbeit in Europa nicht als Hemmschuh erwiesen. Die Bundesregierung habe jedoch nie einen Zweifel daran gelassen, daß sie im Endzustand ein freiheitliches Verkehrswesen ohne staatliche Eingriffe anstrebe.

ZU DEN BILDERN:

Bei der Vollversammlung des Verkehrs-Ausschusses der Deutsch-Französischen Handelskammer sorgte die Simultan-Dolmetscher-Anlage (unten) dafür, daß die Referate von allen Teilnehmern jeweils in ihrer Muttersprache verfolgt werden konnten. Am Rednerpult Hauptgeschäftsführer M. Landreville, am Vorstandstisch (von links) Hauptgeschäftsführer der Kammer, von Hake, Dr. Kolath, Geschäftsführer des Deutschen Industrie- und Handelstages Bonn, Präsident Neumann, Staatssekretär Börner, Präsident Gallienne und Hauptgeschäftsführer A. Pottier-Thionville



Auf Einladung des Leiters der Abteilung Verkehrswirtschaft der ATH, Direktor Neumann, der deutscher Präsident dieses Gremiums ist, lernten die Teilnehmer bei einer längeren Besichtigung am Nachmittag auch die Betriebs- und Verkehrsanlagen der Hütte, insbesondere den Werkschmelzwerk, eingehend kennen. Präsident Ekarl Neumann und der französische Präsident, M. Georges Gallienne, eröffneten die Sitzung. Sie konnten neben den Teilnehmern vor allem Staatssekretär Börner vom Bundesverkehrsministerium, den Hauptgeschäftsführer der französischen „Union des Usagers de Véhicules de Transport Privé“, M. Landreville, sowie Dr. Kolath vom Deutschen Industrie- und Handelstag begrüßen, die Referate zu aktuellen Problemen der Verkehrswirtschaft hielten.

Der Ausschuß befaßte sich auf seiner Hamborner Tagung mit der gemeinsamen Verkehrspolitik innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Dr. Kolath bedauerte dabei, daß noch immer wesentliche Schritte in Richtung auf eine gemeinsame Verkehrspolitik in der Gemeinschaft ausstünden. Dazu gehörten insbesondere weitere dringliche Maßnahmen der Harmonisierung, die auch das Problem der staatlichen Beziehungen zu den Eisenbahnen betreffen. Bisher sei man in Brüssel allen Entscheidungen, die für die nationale Verkehrspolitik bindend gewesen wären, ausgewichen. Das sollte für die Wirtschaft Antrieb sein, bei ihren



ALFRED KRIEGL
Hochbahnvorarbeiter
Hochofenwerk/Hamborn
6. Januar



PAUL BRACH
Wachmann
Werkschutz/Bruckhausen
8. Januar



WILHELM PEHLER
1. Magazinverwalter
Kokerei August Thyssen
8. Januar



HEINRICH HAVERKAMP
1. Schlosser
Mechanische Hauptwerkstatt
Ruhrort — 11. Januar



JOSEF DROZDA
Obermeister
Block- und Profilwalzwerk
Bruckhausen — 13. Januar

Nach fast fünfzig Dienstjahren soll es nun mit dem Arbeiten genug sein, meinte Alfred Kriegl, der seit einigen Monaten schon Hüttenpensionär ist. Kriegl wurde 1903 in Köflack in Österreich geboren und kam 1909 mit seinen Eltern an den Rhein. In Bruckhausen verbrachte er seine weiteren Jugendjahre und trat nach seiner Schulzeit am 6. Januar 1919 in den Dienst der Hütte. Sieht man von kurzen Unterbrechungen ab, so waren es fast fünfzig Dienstjahre ausschließlich im Hochofenbetrieb. Die ersten Jahre davon stand Herr Kriegl auf der Hochofengicht seinen Mann. Es waren in jener Zeit zweifellos sehr harte Jahre. Später hatte er seinen Arbeitsplatz auf der Hochbahn des Hochofenbetriebes. Dieser Hüttenmann zählt noch zu den alten Hochöfnern, die in der wechselvollen Geschichte der ATH schlechte und gute Tage in oftmals eregender Reihenfolge erlebt haben. Abseits der Hochöfen und Hüttenkammine ist dieser Goldjubilär seit Anfang des Jahres ein passionierter Pensionär geworden, der in dem Garten seines Eigenheim-Grundstückes in Dinslaken einen ausgefüllten Zeitvertreib gefunden hat.

In der Silvesternacht wird der Wachmann Paul Brach seine letzte Schicht machen. Nach fast fünf Jahrzehnten im Dienste der ATH kommt dann für Herrn Brach die Zeit, in der er gerne Pensionär sein wird. Paul Brach wurde im Jahre 1904 in Essen geboren. Als er fünf Jahre alt war, zogen seine Eltern nach Walsum, als der Vater als Bergmann beim Hamborner Bergbau eine neue Stellung fand. Der Sohn Paul kam dagegen nach seiner Schulzeit zur Hütte. Die Elektrozentrale in Marxloh und später die Blechzurichtung der Hütte waren die ersten Stationen seines Berufslebens. Nach einem Betriebsunfall, bei dem dieser Hüttenmann die rechte Hand verlor, fand Herr Brach einen neuen Arbeitsplatz im Profilwalzwerk. 1947 ging er zum Werkschutz unserer Hütte, in dem er bis zum Ausscheiden aus der ATH seit 1963 als Oberwachmann tätig ist. Vor dem baldigen Ruhestand ist diesem Goldjubilär nicht bange, zumal ihm bei relativ guter gesundheitlicher Verfassung Haus und Garten in der Montan-Siedlung sehr viel Freude machen und manche Abwechslung bringen wird.

Eine Reihe von Betriebsabteilungen der jetzigen Thyssen-Gruppe hat unser Goldjubilär Wilhelm Pehler kennengelernt. Als er dreizehn Jahre alt war, zog er mit seinen Eltern aus seiner Geburtsstadt Gelsenkirchen nach Beek. Am 8. Januar 1919 nahm er seinen Dienst als kaufmännischer Lehrling bei der ATH auf. Von 1920 bis 1922 wurde er dann mit Magazinarbeiten beschäftigt. 31 Jahre lang war Herr Pehler als Magazinhelfer und gleichzeitig stellvertretender Magazinverwalter auf der Schachtanlage Beek-Kerwerth, von 1954 bis 1956 als 1. Magazinverwalter auf der Schachtanlage Westende tätig. Anfang 1957 wurde er zur Schachtanlage 4/8 verlegt. Dort blieb er bis zum Auslaufen dieser Anlage. Ab Februar 1961 ist Herr Pehler als 1. Magazinverwalter auf der Kokerei August Thyssen tätig. Als Ausgleich pflegte der Jubilar in jungen Jahren den Sport und die Musik. Auch heute läßt er sich selten ein Fußballspiel eines Duisburger Großvereins entgehen. Am 31. Dezember scheidet Herr Pehler infolge Rationalisierungsmaßnahmen aus der Kokerei August Thyssen aus.

Wie so viele Goldjubiläre des Werkes Ruhrort hat auch Heinrich Haverkamp seine berufliche Laufbahn in Hamborn begonnen. In der Bruckhausener Hochofenwerkstatt erlernte er das Schlosserhandwerk. Er kam dann später zur Block-Hobelwerkstatt und arbeitete schließlich in der Werkstatt I. Hier erlebte er auch den größten Teil des zweiten Weltkrieges. Er weiß noch anschaulich zu erzählen, welch ein gerüttelt Maß an Arbeit nach den Bombenangriffen speziell die Belegschaftsmitglieder der Werkstätten zu bewältigen hatten. Gegen Kriegsende wurde er noch kurz eingezogen, war aber bereits im Juni 1945 wieder zurück. Zunächst konnte er in der Block-Hobelwerkstatt seine alte Arbeit wieder aufnehmen. Als dann aber die Demontage einsetzte, mußte er zur Eisenbahnwerkstatt wechseln und landete 1946 als 1. Schlosser schließlich in der Mechanischen Hauptwerkstatt des Werkes Ruhrort. Diesem Arbeitsplatz ist er bis heute treu geblieben. Herr Haverkamp freut sich auf seine Pensionierung im kommenden Jahr und wird sich dann noch intensiver seinem Häuschen und dem Garten in Dinslaken widmen.

Wer rastet, rostet — das ist die Devise, die Obermeister Josef Drodzda stets beherzigt. Obwohl dieser Hüttenmann schon seit einigen Monaten Pensionär ist, hält er sich doch Tag für Tag in wohlthuender Bewegung. Sicherlich wird Obermeister Drodzda auch am 13. Januar sein fünfzigjähriges Dienstjubiläum mit Schwung zu feiern wissen. Josef Drodzda, der alter Hamborner ist und der 1903 in Obermarxloh geboren wurde, kam sechs Monate nach seiner Schulentlassung zur ATH. Als Chargierer hatte er im Walzwerk seinen ersten Arbeitsplatz. Doch irgendwie zog es Herrn Drodzda zur Walze, wie er selbst sagte. Dieser Wunsch erfüllte sich dann auch bald. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges gab es jedoch auf der ATH zunächst nichts zu walzen. Die Unterbrechung, während der er kurze Zeit im Werk Ruhrort arbeitete, war aber glücklicherweise für den Jubilar nicht von langer Dauer. Bald stand er in seiner alten Umgebung. 1954 wurde er Walzmeister, 1955 Obermeister. Obwohl dieser Goldjubilär stets mit regem Interesse seiner beruflichen Aufgabe nachging, trat er mit dem gleichen Schwung auch in den Ruhestand.



WILHELM SEVEN
Heilgehilfe
Kraftwerk/Hamborn
4. Januar



NIKOLAUS JOSTEN
Meister
Elektro-Betrieb EBUS-Anlage
Ruhrort — 10. Januar



ARNOLD WENNMAN
Schlosser
Zentr. Rep.-Abteilungen RB IV
Bruckhausen — 12. Januar



AUGUST WIGGE
Wachmann
Werkschutz/Ruhrort
14. Januar



ADALBERT GABRIEL
Schrottbrenner
Martinwerk/Bruckhausen
16. Januar

Doppeldeutige Unfallkurve

(Schluß des Berichtes von Seite 29)

im letzten Geschäftsjahr aber nur auf 143. Dieses deutliche Abfallen läßt erkennen, daß unsere Mitarbeiter auf dem Weg von der Arbeit und zur Arbeit trotz im Grundsatz gleichgebliebener Unfallgefährdung in weniger Verkehrsunfälle verstrickt waren.

Auf der Straße haben sie sich also sehr sicherheitsbewußt verhalten. Es ist nicht einzusehen, warum das am Arbeitsplatz nicht der Fall gewesen sein soll. So liegt also der Schluß nahe, daß die Zahl der Arbeitsunfälle auch in Zusammenhang mit der jeweiligen Produktionshöhe gesehen werden muß.

Für die Abteilung Arbeitsschutz und damit auch für die gesamte Belegschaft ist folgende Feststellung wichtig, die sich aus dem Abwägen und Auswerten der einzelnen Zahlenwerte des jeweiligen Geschäftsjahres ergibt: Es läßt sich unschwer sagen, daß es in Ruhrort und im Hüttenbetrieb glücklicherweise nur zu einer Steigerung der sogenannten Bagatelunfälle gekommen ist, wohingegen die Unfallschwere deutlich abgenommen hat.

Diese Tatsache sollte aber niemanden verleiten, nun zufrieden die Hände in den Schoß zu legen. Wir alle werden weiter daran arbeiten müssen, den Unfallschutz auf den verschiedensten Gebieten zu vervollkommen. Für bestimmte Bereiche werden noch intensivere Maßnahmen als bisher ergriffen werden müssen. Wenn jeder einzelne dabei mitarbeitet, sollten wir alle optimistisch in die Zukunft schauen können und hoffen dürfen, im nächsten Jahr eine noch bessere Bilanz vorlegen zu können.

Das Motto für uns alle muß weiterhin lauten: Ein Unfall ist genau ein Unfall zu viel.

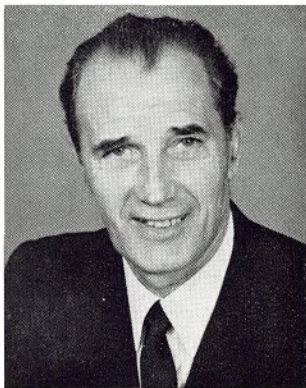
Sicherheitsing. Wiczorek,
Abt. Arbeitsschutz Ruhrort



ERNST KROHN
Elektro-Schweißer
Erhaltungsbetrieb Hochofen
Hamborn — 16. Januar



REINHOLD KROLZIG
Techn. Angestellter
Ingenieur-Abteilung/Bruckhausen
17. Januar



PETER PLUM
Dachdecker
Bauabteilung/Ruhrort
17. Januar



GERHARD STICHER
Elektro-Schweißer
Zentrale Werkstätten MHW
Bruckhausen — 20. Januar



ERWIN HEIMANN
Verwalter
Ledigenheim/Bruckhausen
22. Januar



JOSEF KEES
Schichtmeister
Überbetriebliche Energieversor-
gung/Bruckhausen — 23. Januar



WILHELM FRERICK
Kabelmonteur
Elektrische Energieversorgung
Bruckhausen — 25. Januar



JOHANNES GÖTZEN
Technischer Angestellter
Zentr. Werkst. u. Rep.-Abteilungen
(vorz. Ruhestand 30. 6. 68)
Bruckhausen — 25. Januar



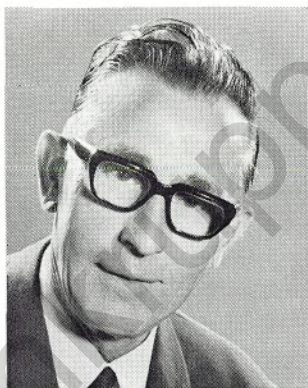
FRANZ KASCHLER
Fahrschulführer
Waschraumbetreuung/Ruhrort
25. Januar



HEINRICH ENGELN
1. Hilfsschlosser
Walzendreherei IIa/Ruhrort
27. Januar



FRIEDRICH KILLING
Pfortner
Thyssen Industrie
28. Januar



EWALD WENIG
Kantwagenführer
Blockstraße I Ruhrort
30. Januar



HEINRICH WILLEMS
Meister
Grafische Anstalt/Ruhrort
1. Februar



FRANZ KUJAWA
Verlader
Zurichtung I/Bruckhausen
2. Februar



WILHELM GREMMEN
Steuer
Blockstraße II/Ruhrort
4. Februar

25 JAHRE IM DIENST

Werke Bruckhausen und Beeckerwerth
Hochofenwerk Hamborn
Norbert Felten, Vorarbeiter,
Zentrale Rep.-Abteilung RB IV,
3. Januar
Wilhelm Zimmermann, Cowper-
wärter, Hochofen, 4. Januar
Karl Weber, Bunkermann,
Hochofen, 13. Januar
Bruno Noll, Aufzugführer,
Erhaltungsbetrieb Hochofen,
16. Januar
Willy Bartel, Schlosser,
Erhaltungsbetrieb Beeckerwerth,
21. Januar
Paul Backes, Bürogehilfe,
Block- und Profilwalzwerke,
26. Januar
Anton Marsmann, Kranführer,
Erhaltungsbetrieb Bruckhausen,
27. Januar
Gerhard Hingmann, Vorarbeiter,
Kaltbandwerk I, 3. Februar

92 JAHRE ALT

Leopold Mauczick, Duisburg-
Ruhrort, Amtsgerichtsstraße 21,
28. Januar
91 JAHRE ALT
Franz Naujocks, Duisburg-
Meiderich, Kückendellstraße 26,
22. Januar
Aloysius Mozuch, Duisburg-Laar,
Arndtstraße 35, 1. Februar
Hermann Lagerpusch, Duisburg-
Beeck, Fontanestraße 9b,
8. Februar
90 JAHRE ALT
Rudolf Bahr, Duisburg-Meiderich,
Im Grond 3, 18. Januar
Johann Kornelius, Duisburg-Beeck,
Prinz-Friedrich-Karl-Straße 23,
25. Januar
Christian Weinand, Duisburg-
Beeck, Neanderstraße 6,
28. Februar
85 JAHRE ALT
Wilhelm Bunse, Duisburg-Laar,
Kanzlerstraße 42, 9. Februar

80 JAHRE ALT

Nikolaus Döring, Duisburg-Beeck,
Theodorstraße 1a, 5. Januar
Friedrich Heske, Duisburg-
Meiderich, Polarstraße 9,
6. Januar
Gerhardus Berendsen, Duisburg-
Hamborn, Sieglindenstraße 22,
10. Januar
Wilhelm Schmidt, Duisburg-
Meiderich, Eupener Straße 7,
11. Januar
Friedrich Holdgräfe, Dinslaken,
Dorotheenstraße 132b,
15. Januar
Josef Luschy, Duisburg-
Meiderich, Spichernstraße 21,
22. Januar
Theodor Wichmann, Duisburg-
Meiderich, Unter den Ulmen 96,
22. Januar
August Link, Duisburg-Beeck,
Karl-Albert-Straße 10,
27. Januar
Johann Schroer, Essen
Höfinggarten 2, 3. Februar

Peter Wilmschen, Mülheim-
Speldorf, Eintrachtstraße 104,
8. Februar

Hermann Tenter, Duisburg-
Hamborn, Hagedornstraße 10,
12. Februar

Franz Sieger, Duisburg-Meiderich,
Herbststraße, 14. Februar

Josef Jares, Duisburg-Laar,
Friedrich-Ebert-Straße 102,
16. Februar

Amandus Fuss, Duisburg-
Hamborn, Gertrudenstraße 33,
18. Februar

Hermann Gartmann, Moers-
Asberg, Schwafheimer Str. 135a,
18. Februar

Hermann Czok, Duisburg-
Beeckerwerth, Altenahrer
Straße 12, 22. Februar

EISERNE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Vinzens Baszanowski,
Duisburg-Meiderich, Sundgau-
straße 24, 30. Januar

DIAMANTENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Josef Wolicki, Duisburg-
Meiderich, Spichernstraße 23,
6. Februar

Eheleute Johann Wingender, Dbg.-
Laar, Zwinglistr. 13, 20. Februar

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Karl Theberath,
Aldekerk-Rahm 51 f, 15. Januar

Eheleute Heinrich Illbruck,
Duisburg-Laar, Deichstraße 33,
25. Januar

Eheleute Leo Szynewski,
Oberhausen, Alstadener
Straße 134, 1. Februar

Eheleute Wilhelm Berns,
Duisburg-Meiderich, Welschen-
kamp 1, 7. Februar

Eheleute Matthias van Elsen,
Moers-Asberg, Moerser Str. 3,
18. Februar

Eheleute Matthias Hansen,
Duisburg-Hamborn, Kaiser-
Wilhelm-Str. 40a, 20. Februar



DIAMANTENE HOCHZEIT

EHELEUTE KLUPS

Am 9. November feierten die Eheleute Johann und Maria Klups das seltene Fest der Diamantenen Hochzeit. Die Eheleute wurden in der Provinz Posen geboren und erlebten ihre Kindheit als Spielgefährten. Im Jahre 1904 kam Herr Klups nach Hamborn, wo er im darauffolgenden Jahr als Schmelzer im SM-Werk der ATH einen Arbeitsplatz fand. 1908 führte er dann seine Jungverlobte zum Traualtar. Bruckhausen wurde dem Ehepaar zur neuen Heimat. Noch heute

wohnen sie in der Ottokarstraße. Auf der Hütte schaffte es Johann Klups bald zum Oberschmelzer. Ab 1937 bis zu seinem Ausscheiden im Jahre 1949 war er als Meister im gleichen Betrieb tätig. Dieser Werdegang soll aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß es neben den sonnenfrohen Tagen auch trübe Stunden gab, die von den Eheleuten in den sechs Jahrzehnten ihrer Ehe gemeinsam gemeistert werden mußten. In noch guter gesundheitlicher Verfassung nahmen Johann und Maria Klups am Tage der Diamantenen Hochzeit die zahlreichen Glückwünsche entgegen. Sechs Kinder und neun Enkelkinder waren die ersten im Kreis der Gratulanten. Die Glückwünsche der August Thyssen-Hütte überbrachte Herr Flesch von der Personalabteilung.

PERSONALMAPPE

Mit Wirkung vom 1. Oktober treten folgende organisatorische Änderungen ein:

I. Zentralrevision:

Der Bereich Zentralrevision — Leiter: Direktor Dr. Freiling — gehört zum Ressort des Vorstandsvorsitzenden. Die Zentralrevision gliedert sich in zwei Abteilungen:

1. Konzernrevision; Leiter: Prokurist Dipl.-Ing. Bergner
2. Revision ATH; Leiter: Prokurist Dipl.-Kfm. Söhngen

II. Finanzen:

Die bisher zum Ressort des Vorstandsvorsitzenden gehörende Abteilung „Beteiligungen“ gehört jetzt zum Ressort von Prof. Dr. Cordes und wird mit dem Bereich „Finanzen“ — Leiter: Generalbevollmächtigter Dr. Lukac — verbunden.

Der Bereich „Finanzen“ gliedert sich in drei Abteilungen:

1. Finanzen I (Finanzverkehr Inland, Kreditdisposition); Leiter: Direktor Ortwein
2. Finanzen II (Finanzverkehr Ausland, Kapitalmarkt); Leiter: Prokurist Dr. Blankenburg

3. Finanzen III (Finanzplanung, Beteiligungen); Leiter: Direktor Dipl.-Volksw. Frense-meyer

III. Verkauf N:

Direktor Uhrmacher ist zu den Deutschen Edelstahlwerken übergetreten. Sein bisheriges Aufgabengebiet hat Prokurist Dr. Ottenheim mit übernommen. Der von Dr. Ottenheim geleitete Verkauf N umfaßt somit außer Nebenerzeugnissen auch den Werkstätten-Bereich.

Wichtig für Pensionäre Werke Ruhrort/Hüttenbetrieb

Die Sozialabteilung / Pensionen des Werkes Ruhrort übernimmt ab 1. Januar 1969 auch die Abrechnung von Werksrenten für alle Pensionäre, die vor dem 1. Oktober 1965 aus den Bereichen des Werkes Ruhrort und des Hüttenbetriebes ausgeschieden sind. Bis zu dem Zeitpunkt erfolgt die Abrechnung noch bei der Pensionsabteilung der Thyssen Röhrenwerke in Düsseldorf. Die Betreuung dieser Pensionäre ging bisher schon von Ruhrort aus.

Es wird darauf hingewiesen, daß ab 1. Januar 1969 alle Vorfälle

(wie zum Beispiel Änderungen des Personenstandes, Wohnungswechsel usw.) in Ruhrort zu melden sind. Die Anschrift lautet: August Thyssen-Hütte AG Sozialabteilung/Pensionen, 41 DU-Ruhrort, Postfach 201. Die Abteilung selbst befindet sich im Ruhrorter Verwaltungsgebäude 2, Zimmer 11.

Änderung der Sprechstunden in den Verwaltungsstellen

Die Rheinische Wohnstätten AG teilt mit: Ab 1. Januar 1969 finden die Sprechstunden in den nachstehend aufgeführten Verwaltungsstellen jeweils montags von 8 bis 10 Uhr und donnerstags von 15 bis 17 Uhr statt:

Verwaltungsstellen 20—23 Dinstaken, Thyssenstr. 41, Verwaltungsstellen 24—28, Duisburg-Hamborn, August-Thyssen-Str. 10, Verwaltungsstellen 29—32 Duisburg-Hamborn, Dieselstr. 17, Verwaltungsstellen 34—36 Duisburg-Meiderich, Bahnhofstr. 44a.

Unsere Toten



WIR BEWAHREN IHNEN EIN EHRENDES GEDENKEN

Werke Bruckhausen/Beckerwerth/Hochofenwerk Hamborn

FESS, Georg
BAUMGART, August
KRÖNER, Hermann
MALACHOWSKI, Paul
MAUSOLF, Franz
NOWATZKI, Alfred
HAMMES, Julius
FENNER, Adolf
OKONEK, Theodor
MOHREN, Winand
FISCHER, Herbert
RÜTTIGERS, Hermann
KENSİK, Johann
ZIMMERMANN, Emil
BUCKEN, Heinrich
JORDAN, Kurt
KONIGSTEIN, Karl
BERGER, Karl
ILERI, Osman
POCZYNSKI, Ludwig

Pensionär (Wachmann, Werkschutz)
Pensionär (Pfannenmaurer, Thomasstahlwerk)
Pensionär (Meister, Maschinen-Betrieb II)
Pensionär (Schlosser, Maschinen-Betrieb Kraftanlagen)
Kranführer, Erhaltungsbetrieb Bruckhausen
Flämmer, Warmbandwerk I
Pensionär (Wachmann, Werkschutz)
Pensionär (Betriebsmonteur, Elektro-Kranbetrieb)
Pensionär (Fertigwalzer, Walzwerk)
Pensionär (Elektro-Monteur, Elektro-Betrieb Hochofen)
Presser, Steinfabrik
Pensionär (Meister, Maschinen-Betrieb Kraftanlagen)
Pensionär (Maschinist, Maschinen-Betrieb II)
Pensionär (Chemiker, Chemisches Labor)
Pensionär (Chemotechniker, Chemisches Labor)
Schlosser, Erhaltungsbetrieb Bruckhausen
Maschinist, Erhaltungsbetrieb Hochofen Hamborn
Pensionär (Meister, Grafische Anstalt)
Kokillenmann, Oxygen-Stahlwerk
Magazin-Ausgeber, Hauptlager/Sammelstelle

geb.	gest.
1902	1. Aug.
1907	25. Sept.
1895	3. Okt.
1903	3. Okt.
1910	6. Okt.
1924	6. Okt.
1897	8. Okt.
1904	13. Okt.
1884	13. Okt.
1892	14. Okt.
1936	16. Okt.
1899	17. Okt.
1897	18. Okt.
1883	18. Okt.
1901	19. Okt.
1920	28. Okt.
1909	1. Nov.
1893	3. Nov.
1936	5. Nov.
1932	5. Nov.

Werk Ruhrort

KENNEMANN, Wilfried
DRESSLER, Gerhard
REUM, Fritz
RITTER, Walter
REDDIG, Friedrich
WEILAND, Wilhelm
ZIMMER, Peter
VIEHOFER, Franz
ZWANG, Christian
KÄMPKEN, Friedrich
POTRYKUS, Hans-Rainer
GRIEGER, Franz
GOTZEN, Theodor
KETTLER, Paul
CZAJKOWSKI, Wladyslaw
REXWINKEL, Wilhelm
BEHRENS, Theodor
SCHULTE, Heinz-Günter

Konvertersteurer, Blasstahlwerk
Pensionär (Speisewasser-Aufber., M.-Betr. Krafthäuser)
Pensionär (Waggonbekleber, Platzbetrieb)
Pensionär (Maschinist, Maschinen-Betrieb Martinwerk)
Pensionär (Waschraumwärter, Waschraumbetreuung)
Pensionär (Schaltwärter, Elektro-Betrieb)
Pensionär (Zurichter, Zurichtungsstraße 6)
Pensionär (Möllerzubringer, Hochofen)
Pensionär (Kaltmischerarbeiter, Hochofen)
Hobler, Mechanische Hauptwerkstatt
2. Betriebsschlosser, Maschinen-Betrieb Hochofen
Waschraumwärter, Waschraumbetreuung
Pensionär (Pförtner, Werkschutz)
2. Schleifer, Mechanische Hauptwerkstatt
Pensionär (Oberschmelzer, Hochofen)
Pensionär (Wächter, Werkschutz)
Handlanger, Siemens-Martin-Werk
1. Installateur, Maschinen-Betrieb Hochofen

1941	31. Aug.
1902	18. Sept.
1899	18. Sept.
1896	18. Sept.
1886	19. Sept.
1900	27. Sept.
1888	30. Sept.
1898	1. Okt.
1901	2. Okt.
1927	3. Okt.
1945	4. Okt.
1906	5. Okt.
1891	6. Okt.
1907	9. Okt.
1899	12. Okt.
1899	14. Okt.
1908	20. Okt.
1945	5. Nov.

Werk Hüttenbetrieb

Heyn, Erich

Pensionär (Aufzugs-Maschinist, Hochofen)

1897	9. Okt.
------	---------



Kinderkuren im Jahre 1969

Die Betriebskrankenkasse Hamborn der August Thyssen-Hütte AG verspricht im Jahre 1969 Kinder im Alter von 6 bis 12 Jahren in das Kinderheim „Tannenblick“ in St. Peter-Ording an der Nordsee. Anmeldungen für diese Kuren werden ab sofort bei der Krankenkasse in Hamborn, Franz-Lenze-Straße, entgegengenommen. Um persönliche Vorsprache wird gebeten.



Friedlandhilfe braucht Unterstützung

Die Arbeit der Friedlandhilfe e.V. braucht weiterhin die Unterstützung der Öffentlichkeit. Auch im

letzten Jahr war die Zahl der von ihr betreuten Übersiedler sehr groß. In der Zeit vom 1. November 1967 bis zum 31. Oktober 1968 haben rund 22 000 Personen in den Lagern Friedland und Nürnberg Aufnahme gefunden. Zu ihnen sind noch nahezu 8000 Deutsche aus Mitteleuropa hinzuzurechnen, die im Lager Gießen mitbetreut werden. Einen großen Zustrom, besonders in den letzten Monaten, verzeichnete vor allem das Lager Nürnberg, in dem viele Flüchtlinge aus der Tschechoslowakei eintrafen.

Das Leid und die Not aller dieser Menschen ist sehr groß. Fast immer treffen sie nur mit geringer persönlicher Habe in den Lagern ein. Ohne eine finanzielle Unterstützung ihrer Freunde und Förderer kann die Friedlandhilfe ihre Arbeit auch in Zukunft nicht bewältigen. Geldspenden, die steuerbegünstigt sind, werden auf das Postcheckkonto Köln Nr. 1165 der Friedlandhilfe e.V., Friedland/Leine, erbeten; Sachspenden an Friedlandhilfe e.V., 3403 Friedland/Leine, Grenzdurchgangslager.

Segelflieger hatten eine gute Saison

(Schluß des Berichtes von Seite 34)

Um die Möglichkeiten, die der Segelflug heute bietet, ausnutzen zu können, genügt es bei weitem nicht, ein Flugzeug steuern zu können. Spezielle meteorologische und aerodynamische Kenntnisse, etwas Mathematik und vor allem Intuition sind unerlässlich. Aber gerade diese Vielschichtigkeit des Wissens gibt dem Segelflug besondere Impulse.

Der Flieger hat das ungewöhnliche Erlebnis, angewandtes Wissen am eigenen Körper zu erleben, Theorien bestätigt und Voraussagen wirklichkeit zu sehen. Das logische Nachvollziehen eines solchen Fluges ist ein weiterer Mosaikstein, der zum Gelingen neuer Aufgaben beiträgt. Daraus wächst ein ständiger Kreislauf.

Durch den Menschen innewohnenden Drang, sein Erlebnis zu steigern, wird der Segelflieger angeregt, seine Kenntnisse zu vertiefen, ferner bietet sich eine schöpferische Tätigkeit an. Es ist ein kaum zu beschreibendes Gefühl, wenn man nach einem siebenstündigen 400 Kilometer

langen Flug den Zielhafen unter sich sieht. Fragmentartige Gedanken jagen durch den Kopf, was alles in entscheidenden Augenblicken zu berücksichtigen war und richtig gewußt werden mußte, um hier zu sein. Es wäre ein falscher Vergleich, dabei an die Irrfahrten des Odysseus zu denken.

Im Winter Werkstattarbeit

Ist wieder einmal eine Flugsaison zu Ende, so blickt man einerseits wehmütig auf die vielen großartigen Flüge zurück; andererseits ist es auch gut, Ruhe zu finden zur Auswertung und Ausarbeitung neuer Pläne. Am Wochenende finden sich die Segelflieger aus dem ganzen Land zu Seminaren zusammen, wo es an lebhaften Diskussionen nicht mangelt.

Im Verein steht die Werkstattarbeit und der theoretische Unterricht im Vordergrund. Im Winter sind bereits die Vorbereitungen für das Frühjahr in vollem Gange.

Die Art, wie Segelflug betrieben werden kann, umfaßt eine weite Skala. Sie beginnt bei der Platzrunde, führt über zufällige längere Überlandflüge und endet beim Hochleistungsflug mit

der Teilnahme an Meisterschaften und gezielten Rekordversuchen.

Im Sommer in der Luft

Bei einer Meisterschaft stehen, ausgesucht durch Leistungen, etwa fünfzig Piloten mit ihren Mannschaften und Flugzeugen zum Wettfliegen bereit; eine Landesmeisterschaft erstreckt sich über vierzehn Tage, an fünf bis elf Tagen werden Überlandflüge mit bestimmten Zielen ausgeschrieben. Hier bietet sich ein echter Leistungsvergleich, weil alle Piloten die gleichen Voraussetzungen haben. Nach bestimmten Formeln werden die jeweiligen Tagespunktzahlen ausgerechnet und am Ende des Wettbewerbs zusammengezählt. Hierbei kommt alles Wissen und Können des Piloten zur Anwendung. Gerade in solchen Wettbewerben erweist es sich, welche die richtige Taktik und Theorie ist.

Ohne Gemeinschaftsgeist ist der Segelflugsport nicht zu betreiben. Durch das gemeinsame Ziel und die verschiedensten Arbeiten, die miteinander zu verrichten sind, können gute Freunde gewonnen werden. Der einzelne lernt im Sinne aller zu handeln und erlebt, wie andere sich für ihn einsetzen.

