



unsere ATH

17. Jahrgang · Okt./Nov. 1971 · Werkzeitschrift der August Thyssen-Hütte AG · Duisburg-Hamborn 10/11

IISI-Medaille für Dr. Sohl

Das Internationale Eisen- und Stahlinstitut (IISI) hat seine höchste Auszeichnung für hervorragende Verdienste um die Welt-Stahlindustrie, die vor kurzem geschaffene IISI-Medaille, jetzt zum erstenmal verliehen und mit ihr Dr. Sohl, den ersten Vorsitzenden der Vereinigung, ausgezeichnet. Die Übergabe war ein besonderes Ereignis des fünften Jahrestreffens, an dem über 250 führende Persönlichkeiten der Stahlindustrie aus allen Ländern der freien Welt teilnahmen.

Thomas F. Patton, der vor kurzem in den Ruhestand getretene Chairman der amerikanischen Republic Steel Corporation und



selbst einer der Initiatoren des IISI, überreichte die Medaille am 12. Oktober in Toronto (Kanada) an Dr. Sohl als einem Mitglied, das — wie er sagte — „an der Gründung des Instituts, an der Festlegung seiner Richtlinien und beim Abstecken seines Kurses besonders verdienstvoll beteiligt war“.

In seiner Laudatio erinnerte Patton daran, daß Dr. Sohl der Mo-

tor einer Gruppe von Stahlindustriellen gewesen sei, die sich seit 1965 besonders nachhaltig für die Gründung des Internationalen Eisen- und Stahlinstituts im Mai 1967 mit Sitz in Brüssel eingesetzt hätten. Es sei weitgehend den Bemühungen Dr. Sohls zu verdanken, wenn das Institut unter seiner Leitung die beiden wesentlichen Ziele — den vollen Austausch von Informationen und intensive persönliche Kontakte — schon heute erreicht und in der Welt-Stahlindustrie seinen festen Platz gewonnen habe.

Dr. Sohl sagte bei seinen Dankworten für die Auszeichnung, er habe sich vom ersten Augenblick an, als die Idee zur Bildung eines Internationalen Eisenhütten-Instituts geboren worden sei, ganz persönlich für diese Organisation engagiert. Er betrachte es deshalb auch als ein besonderes Privileg, ihr als erster Vorsitzender gedient zu haben. Grundgedanke des Instituts, so unterstrich Dr. Sohl, sei es von Anbeginn an gewesen, die Interessen der Stahlindustrie in der freien Welt zu sichern und zu unterstützen sowie einen fairen und unverzerrten Wettbewerb zu fördern. Er hoffe, daß diese Prinzipien auch in Zukunft die Grundlagen des IISI sein mögen und es dazu beitragen könne, auch die jetzigen Schwierigkeiten des internationalen Handels zu überwinden.

☆

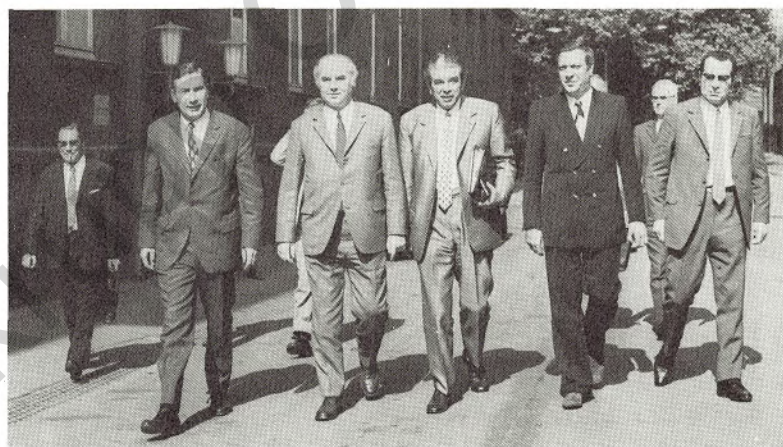
Die Medaille, die bei der Königlichen Münzanstalt in London geprägt wurde, trägt auf der einen Seite das Emblem des Instituts mit einem symbolischen Gitter von Eisen-Atomen, auf der anderen Seite ein sehr eindrucksvolles Bas-Relief mit einer Pflanze, aus der Stahl in eine Kokille abgegossen wird, die Umschrift „IISI in Anerkennung hervorragender Verdienste für die internationale Stahlindustrie“ sowie den Namen Dr. Sohls und das Datum der Überreichung „12. Oktober 1971“.

Regierungspräsident Bäumer in Ruhrort

Informationen über Gastarbeiter und ihre Integration in der Arbeitswelt der ATH sowie der Gesellschaft im allgemeinen wollte Regierungspräsident Paul Bäumer gewinnen, als er zu einem kurzen Besuch am 24. September im Werk Ruhrort weilte. In seiner Begleitung waren Günter Schluckebier, Vorsitzender des DGB-Kreis Ausschusses Duisburg, und der zweite Bevollmächtigte der Duisburger IG-Metall-Ortsverwaltung, Willi Schmotz. Sie wurden namens des Vorstandes von Arbeitsdirektor

Doese herzlich begrüßt. Direktor Dr. Nürnberg gab einen Überblick über die Struktur des Werkes Ruhrort vom Hochofen bis zum Walzwerk. Anschließend berichtete Personaldirektor Billen über die Situation der Gastarbeiter in unserem Unternehmen.

Das Foto zeigt (von links) Betriebsratsmitglied Eimers, Direktor Dr. Nürnberg, Regierungspräsident Bäumer, Arbeitsdirektor Doese, DGB-Ortsvorsitzenden Schluckebier, Personaldirektor Billen sowie den 2. Bevollmächtigten der IG Metall Duisburg, Willi Schmotz



„Gold“ für Beeckerwerth

Im zweiten Bundeswettbewerb „Industrie in der Landschaft“, den die Bundesministerien für Städtebau und Wohnungswesen, des Innern und für Wirtschaft gemeinsam mit der Deutschen Gartenbaugesellschaft und dem Deutschen Rat für Landschaftspflege (Präsident Graf Bernadotte) alle drei Jahre unter der Schirmherrschaft des Bundespräsidenten veranstalten, wurde das Werk Beeckerwerth der ATH mit einer Goldmedaille ausgezeichnet. Sie wurde ihm verliehen für die vorbildliche Beachtung der Notwendigkeiten des Umweltschutzes, insbesondere durch eine hervorragende Einbettung der industriellen Betriebe in die Landschaft und die Schaffung umfangreicher gärtnerischer Anlagen im Bereich von Beeckerwerth. (Die Werkzeitung wird in der Weihnachtsgabe über den Wettbewerb im einzelnen noch berichten.)

Herausgeber:

AUGUST THYSSEN-HÜTTE AKTIENGESellschaft

4100 Duisburg-Hamborn, Postfach 67

Leiter der Redaktion: Carl Bertram Hommen

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

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

Bilder: Dahlheim, Gecks, Lang, Lippek, Metzger, Meyer, Scheibel, Steinmetz, Strangfeld, Warne. — Farbaufnahmen: Lang, Meyer, Steinmetz, Bildstelle: Messerschmitt, Bölkow, Blohm GmbH., Länderpress, Bildarchiv Süddeutscher Verlag

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

DAS TITELBILD und das BILD DER LETZTEN SEITE zeigen Ausschnitte von vorbildlichen Grünanlagen im Bereich der ATH-Betriebe — Siehe hierzu die Meldung: „Gold“ für Werk Beeckerwerth (Farbaufnahmen: Karl Lang)

Aus dem Inhalt:

	Seite
Erster Bericht über das Geschäftsjahr 1970/71	3
Stahl in der Konjunktur	4
Dr. Kürten im ATH-Vorstand	5
Sorgen des Unternehmens — Sorgen der Mitarbeiter	6
Seit 100 Jahren SM-Stahl aus Ruhrort	7
Karl Schwienske erinnert sich . . .	9
Mit den Goldjubilaren zum Venusberg	10
Delegation der ATH-Betriebsräte bei Stahlarbeitern in Japan	11
Sünden am Arbeitsplatz in klingende Münze umgesetzt	15
Die Welt von morgen — Von Prof. Schaechterle	17
Hundertjähriger Salonwagen verbindet Vergangenheit und Zukunft	22
501 junge Mitarbeiter begannen ihre Ausbildung	23
Sechs ATH-Mitarbeiter beim Kongreß der IG Metall	24
Junger Boxmeister lernt bei der ATH A- und E-Schweißer	25
Jubilare, Personalsnachrichten	26

1970/71: Weniger Stahl – höhere Kosten

Wie alljährlich im Herbst gab der Vorstand einen ersten Überblick über die Entwicklung der ATH und der Thyssen-Gruppe im Geschäftsjahr 1970/71, das am 30. September abgeschlossen wurde. Es war von großen Ertragseinbußen in der gesamten Wirtschaft gekennzeichnet. Die bei nachlassender Konjunktur weiter verschärfte Kostenwelle, der starke Lohnauftrieb sowie die jüngsten währungs- und handelspolitischen Maßnahmen haben — zusammen mit den Auswirkungen der Wechselkurs-Änderungen des Jahres 1969 — zu Konkurrenz-Nachteilen geführt, die normale industrielle Ertrags-spannen bei weitem übersteigen.

Diese Feststellung trifft der Vorstand im Vorwort des Berichtes, den er der Öffentlichkeit kürzlich über die Entwicklung der Thyssen-Gruppe im vergangenen Jahr in der jüngsten Ausgabe der Informationsschrift „Thyssen aktuell“ gab. Alles in allem, so stellt der

Vorstand fest, sei durch diese Entwicklung weiten Bereichen der Wirtschaft die internationale Wettbewerbs-Grundlage entzogen worden. Schon im April 1970 habe man in der ATH-Hauptversammlung auf den zunehmenden Kostendruck aufmerksam gemacht und darauf hingewiesen, daß die Jahre 1971 und 1972 schwierig würden. Wie der Bericht für 1970/71 zeige, seien durch die seitherige Entwicklung selbst die in der Hauptversammlung 1971 geäußerten Befürchtungen noch übertroffen worden.

*

In seinem Rückblick über das Geschäftsjahr 1970/71, in dem die Rohstahl-Produktion um sieben Prozent, die Walzstahl-Erzeugung um elf Prozent und der Kundenumsatz der Thyssen-Gruppe um sechs Prozent zurückgingen, berichtet der Vorstand zur Produktions- und Geschäftsentwicklung im einzelnen:

Die Stahlkonjunktur kühlte sich im Geschäftsjahr 1970/71 stark ab. Zwar stieg der Stahlverbrauch im Inland zunächst noch an. Gleichzeitig ging jedoch die Nachfrage nach Investitionsgütern zurück. Unsere Kunden verminderten deshalb im Herbst letzten Jahres ihre Stahlbestellungen, zumal sie um einen Abbau der im Boom aufgestockten Lagervorräte bemüht waren.

Auf den internationalen Stahlmärkten hatten sich bereits im Frühjahr 1970 Abschwächungs-Tendenzen bemerkbar gemacht. Sie verstärkten sich in der Folgezeit und führten zu beträchtlichen Erlös-Einbußen.

Trotz der insgesamt schwachen Marktverfassung haben wir 1970/71 wegen der zeitweise anziehenden Vorratskäufe unserer amerikanischen Kundschaft und aus Beschäftigungsgründen mehr Exportaufträge gebucht als im Vorjahr.

Insgesamt reichte das Auftragsvolumen jedoch nicht aus, um die Anlagen auszulasten. Daher wurden bereits in den letzten Monaten des vorangegangenen Geschäftsjahres erste Produktionskürzungen notwendig.

Verschärfter Markteinbruch

Im Frühjahr 1971 geriet der Stahlmarkt in der Bundesrepublik verstärkt unter den Einfluß der rückläufigen Gesamtkonjunktur. In wichtigen Zweigen der Investitionsgüter-Industrie bewirkte das mit der Kosten- und Ertragsentwicklung allgemein verschlechterte Investitionsklima einen Auftragschwund, der durch die anhaltende Restriktionspolitik von Bundesregierung und Bundesbank verschärft wurde. Hieraus ergab sich eine nachhaltige Schwächung des Stahlverbrauchs, der im zweiten Halbjahr 1970/71 bereits unter Vorjahres-Niveau lag und sich seither weiter nach unten bewegt.

Die Einfuhren wurden durch die erst in der Flaute voll durchschlagenden Auswirkungen der DM-Aufwertung vom Oktober 1969 und durch die Freigabe des Wechselkurses außerordentlich begünstigt. Sie drängten besonders in den letzten Monaten massiert wie nie zuvor auf den deutschen Markt. Dadurch hat sich die Lage weiter verschlechtert. Gegen Ende des Berichtsjahres führte diese Entwicklung zu einem drastischen Einbruch bei den Stahlbestellungen.

Produktion und Absatz der Thyssen-Gruppe standen im Zeichen der schwachen Stahlkonjunktur, wobei der verstärkte Nachfrage-Rückgang der letzten Monate sich in den Erzeugungsziffern des Berichtsjahres

noch nicht voll niedergeschlagen hat.

Die Rohstahl-Produktion verminderte sich 1970/71 um sieben Prozent auf 11,8 Millionen Tonnen. Da an die Stelle der im Vorjahr getätigten Rohstahl-Zukäufe eigene Erzeugungsmengen traten, kommt in dem Rückgang das tatsächliche Ausmaß des Markteinbruchs nur teilweise zum Ausdruck.

Erheblich stärker als in den Vorstufen wirkte sich die ungünstige Marktlage auf die Beschäftigung unserer Walzwerke aus. Die Erzeugung von Fertigprodukten schrumpfte um nahezu sechzehn Prozent. Durch höhere Exporte von Halbzeug und Warmbreitband konnte dieser Einbruch etwas ge-

mildert werden, so daß der Walzstahlbereich der Gruppe insgesamt einen Produktionsrückgang um elf Prozent verzeichnete.

Wegen der besonderen Marktschwäche bei Profil-Erzeugnissen war die Erzeugung von Thyssen Niederrhein stärker rückläufig. Bei den Deutschen Edelstahlwerken schlug sich die Halbzeug-Versorgung der im Vorjahr ausgegliederten Wälzlagerrohr-Fertigung rechnerisch in einer Zunahme der Walzstahl-Erzeugung nieder. Bei Fertigprodukten war die Erzeugung auch bei diesem Konzernunternehmen beträchtlich abgeschwächt.

Erlösniveau gedrückt Umsatz niedriger

Die mit der Listenpreis-Erhöhung von Januar 1971 erzielte leichte Erlösbesserung im Inland reichte bei weitem nicht aus, um den Preisverfall im Export auszugleichen, zumal wir aus Beschäftigungsgründen in erhöhtem Umfang erlösungünstige Auslandsaufträge heringenommen haben. Im Durchschnitt aller Markträume lag der Walzstahl-Erlös im Geschäftsjahr 1970/71 um 13 DM je Tonne niedriger als im Vorjahr.

Der Kundenumsatz der Thyssen-Gruppe verminderte sich um sechs Prozent auf 10,2 Milliarden DM. Damit hat sich der Umsatz trotz der Erlöseinbußen besser gehalten als die Produktion. Das ist unter anderem darauf zurückzuführen, daß der Versand von Walzstahl-Erzeugnissen weniger stark rückläufig war; außerdem wirkte sich die erstmalige Einbeziehung einiger kleinerer Konzerngesellschaften in den Konsolidierungskreis leicht umsatzsteigernd aus.

Besonders schwach verlief das Geschäft auf unseren Inlandsmärkten, das um zwölf Prozent abfiel. Demgegenüber hat sich die Exportquote

Zur Entwicklung der Thyssen- Gruppe 1970/71

	1969/70	1970/71 ¹⁾	Ver- änderung in v. H.
Durchschnittliche Belegschaft	97 530	96 050	— 2
Produktion (in 1000 t)			
Roh Eisen	9 975	9 310	— 7
Rohstahl	12 628	11 752	— 7
Walzstahl	11 400	10 096	— 11
davon			
Halbzeug zum Verkauf	1 469	1 513	+ 3
Flachstahl einschl. Warm- breitband zum Verkauf	6 730	5 918	— 12
Profilstahl	2 984	2 482	— 17
Fertigerzeugnisse aus Edelstahl	217	183	— 16
Verarbeiteter Edelstahl	183	126 ²⁾	— 31
Draht- und Drahterzeugnisse	473	442	— 7
Sonstige Stahlfabrikate	226	206	— 9
Kundenumsatz (in Mrd. DM)	10,9	10,2	— 6
Exportanteil (in v. H.)	21	26	

¹⁾ vorläufige Zahlen — ²⁾ ausschließlich Wälzlagerrohre

Rohstahl-Erzeugung

	1969/70	1970/71	Ver- änderung in v. H.
	in 1000 t		
ATH	10 864	10 447	— 4
Niederrhein	1 230	974	— 21
DEW	386	331	— 14
Thyssen- Gruppe	12 628 ¹⁾	11 752	— 7

¹⁾ einschließlich Thyssenrohr-Erzeugung
Oktober—Dezember 1969

Walzstahl-Erzeugung

	1969/70	1970/71	Ver- änderung in v. H.
	in 1000 t		
ATH	10 183	9 054	— 11
Niederrhein	2 870	2 361	— 18
DEW	298	321	+ 8
Thyssen- Gruppe ¹⁾	11 400	10 096	— 11

¹⁾ ausschl. der gegenseitigen Vormate-
rial-Lieferungen, einschl. sonstiger
Konzerngesellschaften

von 21 Prozent auf rund 26 Prozent erhöht.

Die betrieblichen Investitionen der Thyssen-Gruppe erreichten 1970/71 mit rund einer Milliarde DM zwar noch den Vorjahresstand. Sie betrafen aber überwiegend Baumaßnahmen, die bereits vor längerer Zeit begonnen wurden und wegen der inzwischen entspannten Beschäftigungslage bei unseren Zulieferern beschleunigt abgewickelt werden.

Größere Investitionen wurden im Berichtsjahr wegen der schwierigen Ertragslage und der außerordentlichen Verteuerung von Industrie-Ausrüstungen nicht beschlossen. Darüber hinaus sind aus unserem laufenden Investitionsprogramm mehrere Vorhaben zurückgestellt worden; jedoch setzen wir — neben verschiedenen kleineren Rationalisierungsmaßnahmen — den Bau des Groß-Hochofens in Schwelgern fort, zumal von diesem Bauvorhaben wichtige Kostenvorteile erwartet werden können.

Kostenwelle ungebrochen Schwere Ertragseinbußen

Der bereits 1969/70 auf allen Gebieten starke Kostendruck, der damals noch durch höhere Erlöse aufgefangen werden konnte, hat sich im Berichtsjahr verschärft.

Neben den Personalkosten haben sich vor allem die Brennstoffe erheblich verteuert. Die Preise der Ruhrkohle AG für Koks- und Koks sind wegen der steil angestiegenen Personalaufwendungen dieser Gesellschaft seit Herbst 1969 um 64 Prozent bzw. 78 Prozent gestiegen. Demgegenüber kann sich unsere ausländische Konkurrenz auf dem Weltmarkt erheblich preisgünstiger mit Koks- und Koks versorgen. Der Listenpreis für heimische Koks- und Koks liegt inzwischen um mehr als zehn DM je Tonne über dem Weltmarktpreis. Angesichts dieser Differenz ist die Wiedergewährung der seit Januar suspendierten Koks- und Koks-Beihilfe an die Ruhrkohle AG dringlicher denn je. Auch die Erz-Einstandskosten sind — trotz der mit der DM-Aufwertung eingetretenen Verbilligungseffekte — um 15 bis 20 Prozent gestiegen.

Wie schon im April auf der letzten Hauptversammlung der ATH ausgeführt, haben Kostenauftrieb und Erlösrückgang zu einem scharfen Ertragseinbruch geführt. Somit werden wir für das Geschäftsjahr 1970/71 nur eine deutlich verminderte Dividende vorschlagen können.

Besserung nicht in Sicht

Der Beginn des Geschäftsjahres 1971/72 steht im Zeichen einer weiteren Abschwächung der inländischen Stahlnachfrage und der Auswirkungen der Währungskrise, durch die unsere internationale Wettbewerbsfähigkeit erneut beeinträchtigt worden ist.

Die Freigabe des DM-Wechselkurses hat als Resultat spekulativer Erwartungen zu einer De-facto-Aufwertung geführt, die nachhaltige Schäden der stark auf den Export angewiesenen deutschen Industrie zur Folge hat. Allein durch die

währungspolitische Entwicklung haben unsere Konkurrenten im Gemeinsamen Markt Preisvorteile erhalten, die bei Walzstahl-Erzeugnissen über 90 DM je Tonne reichen. Das sind Größenordnungen, die von den Unternehmen nicht mehr aufgefangen werden können.

Diese Politik hat dazu geführt, daß die Stahlindustrie unserer westlichen Nachbarländer über relativ gut gefüllte Auftragsbücher verfügt, während leistungsstarke deutsche Unternehmen zum großen Teil nur noch den inländischen Bedarf decken können, der kurzfristig anderweitig nicht unterzubringen ist. Wir wurden dadurch zu stärkeren Produktions-Einschränkungen gezwungen, so daß in verschiedenen Bereichen die Umsetzung von Mitarbeitern auf andere Arbeitsplätze und die Einführung von Kurzarbeit unvermeidbar geworden sind. Zusätzliche Gefahren für Beschäftigung und Erlöse sind mit den handelspolitischen Maßnahmen in den USA verbunden, von denen neben den unmittelbaren Folgen für unser Amerika-Geschäft beträchtliche indirekte Auswirkungen drohen.

Mit großen Unsicherheiten sind daher auch die Ertragsaussichten des neuen Geschäftsjahres belastet. Wir tun alles, um durch konsequente Straffung der Produktion und auch durch verstärkte Rationalisierungsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen die Leistungsfähigkeit der Thyssen-Gruppe noch weiter zu verbessern. Die unternehmerischen Möglichkeiten zur Stärkung der Wettbewerbsposition stoßen in der deutschen Wirtschaft jedoch zunehmend an Grenzen. In dieser Situation wird eine durchgreifende Besserung erst möglich, wenn die Überforderung der Industrie durch Kostendruck und Währungsdilemma beseitigt ist und die Unternehmen wieder eine stabile Basis für solides Wachstum erhalten.

Wirtschaftsthema des Monats:

Stahl und Konjunktur

Wer aufmerksam die Wirtschaftsnachrichten verfolgt, sieht seit einigen Monaten immer mehr dunkle Wolken am Konjunkturhimmel heraufziehen. Ein Sturmtief droht die deutsche Wirtschaft zu erfassen. Namhafte Unternehmen melden gravierende Ertrags-einbrüche; in wichtigen Industriezweigen erscheint die Rentabilität ernstlich gefährdet. Auch die Beschäftigungslage ist keineswegs mehr so gefestigt, wie es zum Jahresbeginn auf Grund der damals noch vorhandenen hohen Auftragsbestände den Anschein hatte.

Für jeden sichtbar ist jetzt das Konjunkturbarometer deutlich gefallen. Dabei liegt der Zeitpunkt des eigentlichen Konjunktumschwungs bereits über ein Jahr zurück. Im Gegensatz zu vielen anderen Wirtschaftszweigen bekam die Stahlindustrie den konjunkturellen Wandel Mitte 1970 sofort zu spüren. Im August vorigen Jahres wurden bekanntlich die ersten Produktions-Einschränkungen erforderlich. Diese Konjunktur-Empfindlichkeit der eisenschaffenden Industrie erklärt sich aus ihrer besonderen Stellung im volkswirtschaftlichen Produktionsprozeß.

Über die allgemeine Wirtschaftslage — ob Boom oder Flaute, Voll-

beschäftigung oder Arbeitslosigkeit — entscheidet letztlich die Nachfrage. Der private Verbrauch nimmt in der Regel ziemlich gleichmäßig zu und reagiert nur langsam auf konjunkturelle Veränderungen. Die sog. Konsumindustrie kann daher im allgemeinen auf eine relativ stetige Entwicklung vertrauen. Demgegenüber gibt es bei den Investitionen starke Ausschläge nach oben oder unten. Als Dreh- und Angelpunkt des Wirtschaftswachstums ist die Investitionsbereitschaft unmittelbar Ausdruck des jeweiligen konjunkturellen Klimas. Denn in den Investitionsplanungen schlagen sich die Zukunftserwartungen der Unternehmen direkt nieder.

Wie alle Vorhersagen sind auch die Zukunftserwartungen der Unternehmen mit Unsicherheiten behaftet; sie werden revidiert, sobald sich wirtschaftliche Fakten ändern oder wenn mit solchen Veränderungen gerechnet wird. Dem Auf und Ab der Erwartungen entsprechend verläuft auch der Geschäftsgang in der Investitionsgüter-Industrie unruhiger als in den konsumnahen Bereichen.

Nun zählt die Stahlindustrie weder zu der einen noch zu der anderen Gruppe, sondern sie ist als Hersteller des Werkstoffs Stahl in erster Linie Vorlieferant anderer Industrien, und zwar überwiegend der Investitionsgüter-Branche. Der Maschinenbau, die Elektrotechnik und

(Fortsetzung siehe Seite 5)

Rückläufiger Auftragseingang führte zu Einschränkungen der Produktion

Angesichts der rückläufigen Nachfrage sind in verschiedenen Unternehmen der Thyssen-Gruppe Einschränkungen der Produktion und Kurzarbeit erforderlich geworden.

Am 16. September unterrichtete das Unternehmen die Öffentlichkeit in einer Pressemitteilung davon, daß seit Mitte August bei der ATH vier Walzstraßen vom Dreischichten- auf Zweischichten-Betrieb bzw. vom Zweischichten- auf Einschicht-Betrieb umgestellt werden mußten. Bei Thyssen Niederrhein seien eine Halbzeugstraße außer Betrieb gesetzt und drei weitere Straßen von Dreischichten- auf Zweischichten-Betrieb zurückgenommen worden.

Da sich die Auftragslage noch verschlechterte, würden weitere größere Produktions-Einschränkungen erforderlich, die in verschiedenen Bereichen auch zu Kurzarbeit, das heißt zur Rückführung der wöchentlichen Arbeitszeit auf 32 Stunden, führen könnten.

Ihre Einführung wurde, wie es in einer Pressemitteilung vom 22. September hieß, nach eingehenden Beratungen mit den zuständigen Betriebsräten für die Feinstraße 4 im Werk Ruhrort ab 7. Oktober sowie für die Fertigstraße 3 im Werk Bruckhausen ab 18. Oktober angekündigt. Von ihr wurden 275 Mitarbeiter betroffen.

Am 15. Oktober schließlich wurde mitgeteilt, daß für die Kaltwalzwerke in Bruckhausen, Beeckerwerth und Hüttenheim sowie für

das Breitflachstahl-Walzwerk in Großenbaum ab 2. November Kurzarbeit eingeführt werden müsse. Die diesen Betrieben nachgeschalteten Anlagen für die Oberflächen-Veredelung — wie z.B. Bandverzinkung und Bandbeschichtung — sollen ab 15. November verkürzt arbeiten. Von diesen Maßnahmen werden insgesamt rund 2400 Mitarbeiter betroffen.

Im Bereich von Thyssen Niederrhein wurde Kurzarbeit vom 4. Oktober an für die Walzdrahtstraße 3 und die Feineisenstraße im Werk Duisburg sowie für die Walzdrahtstraße 2, die Feineisenstraße und die Mitteleisenstraße im Werk Oberhausen eingeführt. Einschließlich der Belegschaftsmitglieder in den entsprechenden Erhaltungs- und Nebenbetrieben werden davon in Duisburg sechshundert und in Oberhausen tausend Mitarbeiter betroffen. In diesen Betrieben sollen zur Jahreswende ein- bis zweiwöchige Produktionspausen eingelegt werden.

Die Deutschen Edelstahlwerke beantragten Kurzarbeit ab 1. November für 1057 Mitarbeiter verschiedener Betriebe im Werk Krefeld.

die anderen Hersteller von Investitionsgütern entscheiden letztlich über die Stahlnachfrage.

Je nachdem, ob unsere Kunden mit steigender oder rückläufiger Produktion rechnen, werden sie bei ihren Stahlbestellungen „in die Vollen gehen“ oder „kurztreten“. Die Erwartungen der Stahlverarbeitung aber hängen ihrerseits von der Nachfrage nach Investitionsgütern ab, also letztlich von der Investitionsneigung, das heißt von der „Grundstimmung“ in der Wirtschaft. Überspitzt gesagt, folgt demnach die Tendenz der Stahlnachfrage den Erwartungen der Stahlverbraucher über die Zukunftserwartungen in der gesamten Wirtschaft.

Diese Erwartungskette ist letzten Endes auch verantwortlich für den sog. Lagerzyklus im Stahlgeschäft, der die konjunkturellen Schwankungen des Stahlverbrauchs noch verstärkt. Solange Optimismus vorherrscht, die Stahlverarbeitung also damit rechnet, daß die Produktionskurve weiter nach oben geht, sind unsere Kunden natürlich bestrebt, ihre Lagerhaltung dem künftig erwarteten Stahlverbrauch anzupassen, um nicht in Versorgungsschwierigkeiten zu geraten. Folge: es wird in der Regel mehr bestellt als verbraucht. Schlägt die Stimmung um, d. h. stehen Produktionskürzungen vor der Tür, so wird auch die Lagerhaltung angepaßt: die nun als überhöht geltenden Bestände werden abgebaut; es wird weniger bestellt als verbraucht. Eine vorsorgliche Lagerhaltung erweist sich jetzt um so überflüssiger, als sich die Lieferfristen der Hüttenwerke bei rückläufiger Stahlnachfrage verkürzen.

Diese besonderen „Regeln“ des Stahlgeschäftes gelten nicht nur im Inland. Das Wechselspiel zwischen Boom und Flaute findet überall dort statt, wo Stahl gehandelt und verarbeitet wird. Herrscht zu Hause Flaute, „draußen“ jedoch gute Konjunktur, dann können zusätzliche Exportaufträge Absatzschwierigkeiten im Inland ausgleichen. Heute ist das jedoch ganz anders. Die Stahlkonjunktur zeigt international eine gleiche oder zumindest ähnliche Entwicklung, so daß Ausgleichsmöglichkeiten im Export nur sehr beschränkt gegeben sind.

Was sind nun die Ursachen der gegenwärtigen Marktmisere? Der Keim lag teilweise bereits in dem vorangegangenen weltweiten Stahlboom, der auf dem Hintergrund einer international fast gleich ablaufenden Konjunktur ein bisher unbekanntes Ausmaß erreichte. Es bedurfte daher nur der ersten Anzeichen einer konjunkturellen Beruhigung in einigen wichtigen Ländern, um im Frühjahr 1970 einen Tendenzwandel im internationalen Stahlgeschäft herbeizuführen.

Wenige Wochen später wurden dann auch im Inland die ersten Signale für einen konjunkturellen Klimawechsel gesetzt. Die unaufhaltsam rollende Kostenwelle, bis dahin fast völlig von der anhaltenden Hochkonjunktur verdeckt, wurde plötzlich zum entscheidenden Faktor für den weiteren Konjunkturverlauf. Die Ertragslage der Unternehmen verschlechterte sich rapide. Gleichzeitig ging die Investitionsneigung zurück, weil viele Projekte sich bei dem anhaltenden Kostendruck nicht mehr rentierten, weil Finanzierungsmöglichkeiten fehlten — oder ganz allgemein, weil sich eine pessimistische Grundstimmung in der Wirtschaft mehr und mehr durchsetzte, die mannigfachen Ursachen hat.



Dr. Kürten, 1915 in Düsseldorf geboren, trat nach dem letzten Krieg, an dem er sechs Jahre lang an der West- und Ostfront teilnahm, in den Staatsdienst ein und war bis Ende 1951 im Finanzministerium des Landes Nordrhein-Westfalen als Oberregierungsrat und persönlicher Referent des damaligen Finanzministers Weitz tätig. Dann übernahm er die Leitung der Finanzabteilung der ATH. 1958 wurde er als Vorsitzender in den Vor-

stand der Westfälische Union AG, Hamm, berufen. 1963 trat er in den Vorstand der Niederrheinische Hütte AG ein, dessen Vorsitz er mit Beginn des Geschäftsjahres 1964/65 übernahm.

Im Oktober 1968, nach Eingliederung der HOAG in den Verbund der ATH, wurde Dr. Kürten in den Vorstand dieser Gesellschaft berufen, in der er seit April 1970 den Vorsitz im Vorstand inne hat. In gleicher Eigenschaft gehört er auch dem Vorstand der am 22. Juni gebildeten neuen Gesellschaft Thyssen Niederrhein GmbH Hütten- und Walzwerke, Oberhausen, an, in der die Betriebe der Niederrheinischen Hütte und des Hüttenwerkes Oberhausen zusammengefaßt sind.

Die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer Duisburg wählte Dr. Kürten im Sommer als Vertreter der Stahlindustrie in ihr Präsidium.

stand der Westfälische Union AG, Hamm, berufen. 1963 trat er in den Vorstand der Niederrheinische Hütte AG ein, dessen Vorsitz er mit Beginn des Geschäftsjahres 1964/65 übernahm.

Im Oktober 1968, nach Eingliederung der HOAG in den Verbund der ATH, wurde Dr. Kürten in den Vorstand dieser Gesellschaft berufen, in der er seit April 1970 den Vorsitz im Vorstand inne hat. In gleicher Eigenschaft gehört er auch

dem Vorstand der am 22. Juni gebildeten neuen Gesellschaft Thyssen Niederrhein GmbH Hütten- und Walzwerke, Oberhausen, an, in der die Betriebe der Niederrheinischen Hütte und des Hüttenwerkes Oberhausen zusammengefaßt sind.

Die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer Duisburg wählte Dr. Kürten im Sommer als Vertreter der Stahlindustrie in ihr Präsidium.

12,5 Prozent noch hinzu. So ist der Importantanteil an der deutschen Marktversorgung mit Walzstahl in den letzten Monaten auf über 35 Prozent geklettert, gegenüber durchschnittlich 25 Prozent im Vorjahr.

Das Bemühen der deutschen Werke, Einbußen im Inland durch zusätzliche Exportgeschäfte wettzumachen, stößt auf Grenzen. Denn zusätzlich zu der international schwachen Marktverfassung machen sich auch beim Export die währungspolitisch bedingten Wettbewerbsnachteile entscheidend bemerkbar. Für den wichtigen Exportmarkt USA kommt seit August eine zehnprozentige Importsteuer als weiteres Hindernis hinzu. Damit wird nicht nur der Zugang zum amerikanischen Markt erschwert, sondern allgemein der internationale Wettbewerb verschärft: beträchtliche Exportmengen, die bisher in den USA abgesetzt werden konnten, suchen sich nunmehr neue Märkte.

Das alles zeigt, wo wir heute stehen. Jede realistische Lage-Beurteilung muß zu dem Schluß kommen, daß in den nächsten Monaten die Schwierigkeiten eher noch zunehmen, als daß irgendwo bereits ein Silberstreif zu sehen wäre.

Joachim Petersen

Zum 1. Oktober 1971

Dr. Karl-Heinz Kürten in den ATH-Vorstand berufen

Der Aufsichtsrat der August Thyssen-Hütte AG hat Dr. Karl-Heinz Kürten, Vorstandsvorsitzender der Thyssen Niederrhein GmbH Hütten- und Walzwerke, Oberhausen, unter Beibehaltung seiner derzeitigen Funktionen mit Wirkung vom 1. Oktober 1971 in den Vorstand der ATH berufen. Damit wird dem engen technisch-wirtschaftlichen Verbund zwischen der ATH und Thyssen Niederrhein Rechnung getragen und die Zusammenarbeit zwischen beiden Gesellschaften weiter vertieft.

Sorgen des Unternehmens — Sorgen der Mitarbeiter

Für die Hamborner Werke, das Hochofenwerk Hüttenbetrieb sowie die Betriebe in Großenbaum und Hüttenheim fanden in den letzten Wochen Belegschaftsversammlungen statt. Im Mittelpunkt dieser sehr gut besuchten Zusammenkünfte, an denen zahlreiche Mitglieder in der Diskussion das Wort ergriffen, standen neben einer Reihe sozialer und tariflicher Fragen vor allem Probleme der konjunkturellen Entwicklung in der Stahlindustrie und die wirtschaftliche Lage des Unternehmens. Die Werkzeitung gibt einen zusammengefaßten Überblick.

Hamborn

Schwierige Zeit

Vor der Belegschaftsversammlung der Hamborner Werke, an der vom Vorstand der ATH Dr. Spethmann, Arbeitsdirektor Doese und Dr. Zimmermann sowie das Vorstandsmitglied der IG Metall und Mitglied des ATH-Aufsichtsrates, Olaf Radke, teilnahmen, gab Betriebsratsvorsitzender Judith einen umfassenden Überblick über die Entwicklung der Produktion.

„Wir befinden uns im Augenblick in einer schwierigen Zeit“, so sagte Rudolf Judith, „Kurzarbeit in einigen Betriebsteilen, Schichtplan-Änderungen und Umsetzungen sind an der Tagesordnung. Es kann heute noch niemand sagen, wie lange diese Zeit noch andauern mag. Wir glauben aber fest daran, daß es auch wieder aufwärts gehen wird.“

Im einzelnen ging dann der Betriebsratsvorsitzende auf die zwei wichtigsten Faktoren ein, die das Ergebnis des Geschäftsjahres 1970/71 besonders stark negativ beeinflussten: das Absinken der Stahlpreise und das starke Ansteigen der Kosten. Für den Arbeitnehmer und Verbraucher komme hinzu, daß sein Haushalt eine ganze Anzahl von Kostensteigerungen verdauen müsse in einem Augenblick, da er durch Produktions-Drosselung und zum Teil Kurzarbeit ein Minus in seiner Lohntüte zu verzeichnen habe. Hierbei erläuterte Rudolf Judith den Teilnehmern der Versammlung die Maßnahmen, die das Unternehmen ergreifen mußte, um die Produktion dem rückläufigen Auftrags-eingang anzupassen. (Die Werkzeitung berichtet an anderer Stelle dieser Ausgabe über die Produktions-Einschränkungen und Kurzar-

beit gesondert.) Er unterstrich dabei, daß der Betriebsrat in laufenden Verhandlungen mit den zuständigen Stellen alles versucht habe, um andere Lösungsmöglichkeiten als Kurzarbeit zu finden.

Zwar habe der Betriebsrat in der Frage der Kurzarbeit kein Mitbestimmungsrecht, der Arbeitgeber sei nur verpflichtet, mit dem Betriebsrat zu beraten. „Ich kann aber hier mit Fug und Recht sagen“, so betonte der Betriebsratsvorsitzende, „daß wir nicht nur der Form halber zusammengesessen, sondern daß beide Seiten in laufenden Gesprächen und Verhandlungen den Versuch unternommen haben, andere Lösungsmöglichkeiten zu finden. Wenn es dann aber letzten Endes darauf hinausläuft, einen Teil von Belegschaftsmitgliedern zu entlassen, dann wählen wir das kleinere Übel.“

Trotz Einführung der Kurzarbeit bleibe es nicht aus, daß eine ganze Anzahl von Belegschaftsmitgliedern umgesetzt werden müßte. So werde zur Zeit im Hochofenwerk Bruckhausen nur mit sechs Ofen gefahren, so daß ein Teil anderen Betrie-

ben überwiesen werden müsse. Die Auswahl der umzusetzenden Mitarbeiter werde in jedem Fall zwischen der zuständigen Betriebsleitung und dem Betriebsrat abgestimmt und dabei besonders darauf geachtet, daß ältere Mitarbeiter und Schwerbeschädigte nicht unbillig behandelt werden.

In diesem Zusammenhang appellierte Rudolf Judith an alle Mitarbeiter, sich nicht durch Parolen politischer Wirrköpfe verwirren zu lassen, die den Arbeitern nicht helfen, sondern sie nur in Chaos hineinführen wollten. Die Arbeitnehmer seien nicht bereit, das zu zerstören, was sie selbst mit aufgebaut hätten.

Der Betriebsratsvorsitzende ging dann auf die tariflich festgelegte Sonderzahlung in Höhe eines Monatslohns ein. Heute zeige sich ganz deutlich, daß es richtig gewesen sei, diese Vereinbarung abzuschließen; denn in der augenblicklichen Situation wäre es einem Betriebsrat sicherlich nicht gelungen, einen solchen Prozentsatz herauszuholen. Solange Betriebsvereinbarungen in ihrer Rechtsnatur

Hüttenheim: Offene und faire Information

Vor der Belegschaftsversammlung in Hüttenheim, an der auch Arbeitsdirektor Doese teilnahm, gab Dir. Dr. Zimmermann einen Bericht über die Lage der Stahlindustrie und insbesondere der ATH. Hierbei machte er deutlich, daß die Abwärtsbewegung vor allem bei den Aufträgen in den letzten Monaten so stetig verlaufen sei, wie man dies bei der Stahlindustrie seit langem nicht mehr erlebt habe.

Andererseits drängten zunehmend Stahlimporte auf den deutschen Markt. In der Bundesrepublik werde gegenwärtig die gleiche Menge Auslandsstahl verbraucht, wie sie die Thyssen-Gruppe als größter deutscher Stahlerzeuger produziere. Hinzu komme, daß die Auslands-konkurrenz aus der Aufwertung und durch die jüngste Währungs-krise erhebliche finanzielle Vorteile habe.

Dr. Zimmermann gab einen detaillierten Überblick über die Maßnahmen im Bereich der Thyssen-Gruppe, die bei den einzelnen Werken getroffen wurden, um der Lage zu begegnen. Die Aussichten seien zur Zeit nicht erfreulich.

Der Vorstand sei der Meinung, daß zu einer in jeder Lage vertrauens-

vollen Zusammenarbeit auch eine offene und faire gegenseitige Information gehöre. Aus diesem Grunde habe er hier ganz ungeschminkt die Lage dargestellt. Trotzdem werde man bei der ATH nicht die Flinte in den Konverter werfen, sondern versuchen, gemeinsam alles zu tun, um einer besseren Zukunft entgegenzugehen.

Betriebsratsvorsitzender Heinz Wagner befaßte sich im einzelnen mit den betrieblichen Maßnahmen im Bereich von Hüttenheim und berichtete über die Verhandlungen, die der Betriebsrat mit der Werksleitung geführt habe, um bei Verringerung der Produktion zu einer für die betroffenen Belegschaftsmitglieder erträglichen Arbeitsregelung zu gelangen.

Mit großer Besorgnis müsse festgestellt werden, daß die Zahl der Verletzungen seit dem 1. Januar um fünfzehn Prozent und der Arbeitsunfähigkeit um über fünfzig Prozent angestiegen sei.

Der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Wilfried Stenhorst befaßte sich mit dem Wohnungsproblem und Fragen aus dem Bereich der Angestellten.

schwächer seien als Tarifverträge, müsse es im Interesse aller Arbeitnehmer liegen, möglichst viele betriebliche Leistungen tariflich zu verankern.

Nach einem Hinweis auf die Lohnverhandlungen zwischen den Tarifpartnern wandte sich der Betriebsratsvorsitzende anschließend dem Problem der Arbeitssicherheit zu. Erfreulicherweise sei die Schwere der Unfälle zurückgegangen, auch wenn die ATH im Vergleich zu anderen Hüttenwerken noch immer über dem Durchschnitt liege. Man dürfe also nicht die Hand in den Schoß legen; es sei vielmehr noch eine Menge zu tun, bevor man von einem wirklichen Erfolg sprechen könne.

Mit Nachdruck wandte sich der Betriebsratsvorsitzende zum Schluß gegen Mitarbeiter, die während der Zeit einer Arbeitsunfähigkeit oder eines Tarifurlaubs einer bezahlten Nebenbeschäftigung nachgingen und dadurch Gefahr liefen, fristlos entlassen zu werden. Der Mißbrauch der Lohnfortzahlung im Krankheitsfall oder einer Verlängerung des Tarifurlaubs durch einzelne zerstöre zum Schaden der Allgemeinheit alle guten Argumente, die eine Ausweitung solcher Errungenschaften rechtfertigten.

Großenbaum

Lohngruppen festgelegt

Vor den Mitarbeitern des Betriebes Großenbaum gab Betriebsratsvorsitzender Rawe einen Überblick über betriebliche Maßnahmen, die in jüngster Zeit in Großenbaum durchgeführt werden mußten. Dabei unterrichtete er die Belegschaftsmitglieder über Gespräche, die der Vorstand kürzlich mit den Betriebsräten über die wirtschaftliche Situation des Unternehmens geführt hatte.

Auf betrieblicher Ebene, so berichtete er weiter, habe die paritätische Lohnrahmen-Kommission inzwischen die Einstufung der Arbeitsplätze des Walzbetriebes und der Zurichtung nach Lohngruppen und Zulagenfaktoren festgelegt. Die Situation bei der Betriebskrankenkasse habe sich immer noch nicht gebessert. Allerdings lägen die Zahlen für Großenbaum und Hüttenheim etwas günstiger als für Hamborn.

Als besorgniserregend bezeichnete er die Entwicklung der Unfallzahlen, deren Häufigkeitsrate — auf die Zahl der verfahrenen Stunden bezogen — von 70 im Vorjahr auf 83 in diesem Jahr, also um 18 Prozent, angestiegen sei. Lediglich im dritten Quartal sei eine etwas günstigere Entwicklung zu verzeichnen. Er appellierte an alle Mitarbeiter, sicherheitsbewußt zu arbeiten.

Zum Schluß der Versammlung, an der auch Arbeitsdirektor Doese teilnahm, teilte er mit, daß insgesamt sechzehn Wohnungen an Großenbaumer Mitarbeiter vergeben werden konnten. Trotz sonst steigender Mieten garantierten Zuschüsse der ATH einen immer noch erträglichen Mietpreis.

(Siehe auch Seite 25)

SM-Stahlwerk I produzierte in 60 Jahren über 19,5 Millionen Tonnen

Die Stahlwerker in Ruhrort können in diesem Herbst ein Doppeljubiläum begehen: Seit über hundert Jahren wird in Ruhrort Siemens-Martin-Stahl produziert, das SM-Werk I selbst besteht jetzt sechzig Jahre. Werden und Wachsen des Betriebes schildert die Leiterin des ATH-Archivs, Dr. Gertrud Milkereit, in diesem Beitrag.

Vor sechzig Jahren, am 16. November 1911, nahm das neue Siemens-Martin-Stahlwerk im Werk Ruhrort der damaligen Phoenix AG für Bergbau- und Hüttenbetrieb den Betrieb auf. Das Stahlwerk begann zunächst mit einem 30-Tonnen-Ofen, zu dem bald noch vier weitere Ofen hinzu kamen, davon zwei mit 50 Tonnen Fassungsvermögen. Im September 1912 war das Werk, das als eines der modernsten Siemens-Martin-Stahlwerke der Vorkriegs-Epoche galt, voll ausgebaut. Im letzten bis dahin bestehenden SM-Werk wurden gleichzeitig zwei Ofen und die anteilige Generatoren-Anlage abgerissen und der verbleibende Teil des Stahlwerkes stillgelegt. Diese Anlage stammte noch aus dem Jahre 1870; sie zählte zu den ersten in Deutschland überhaupt errichteten Siemens-Martin-Werken und bestand aus fünf Ofen mit je 22 Tonnen und einem Ofen mit 12,5 Tonnen Fassungsvermögen. Die Stahlkapazität reichte bei weitem nicht mehr aus, um dem Unternehmen damit einen befriedigenden Marktanteil zu sichern. Die Anlage war veraltet, Krananlagen, besonders Magnetkrane kaum vorhanden. So geschah das Chargieren weitgehend von Hand, nur unterstützt durch primitive mechanische Hilfsmittel.



Wohin man im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts im Eisenhüttenwesen blickte, überall galt es zu rationalisieren bei gleichzeitiger Steigerung der Produktion, um die größere Stahlnachfrage zu befriedigen. Bei den Ruhrorter Neuanlagen ging es im wesentlichen um die Rationalisierung des Betriebsablaufes und um die Verbesserung des Wärmehaushaltes.

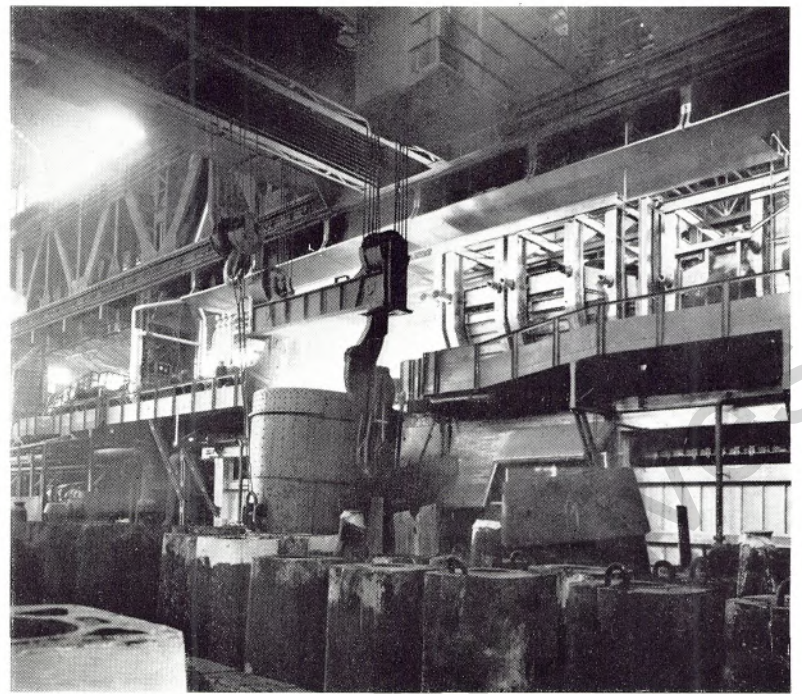
Der Enge des alten SM-Werkes überdrüssig, stellte man im neuen eine Fläche von 5500 Quadratme-

tern mit Schrott- und Lagerplätzen zur Verfügung. An Baulichkeiten waren vorhanden: Die Gaserzeugungs-Halle mit einer Spannweite von 13,5 Metern und einer Länge von 66 Metern, die Ofenhalle mit einer Spannweite von 15 Metern und einer Länge von 144 Metern und schließlich eine gleich lange Gießhalle mit 24 Metern Spannweite.

Für die Gaserzeugung standen acht Drehrost-Gaserzeuger mit drei Metern Durchmesser zur Verfügung. Die Kohle kam über Waggons heran, das Heißgas wurde über einen Sammelkanal und davon abgehenden Stichkanälen zugeleitet. Darüber hinaus war vorgesehen, mit Dreigas, das heißt mit einem Gemisch aus Hochofen-, Koksofen- und Generatorengas, zu arbeiten.

Alle fünf Siemens-Martin-Ofen hatten vorgezogene Kammern mit einem Inhalt von 64,4 Kubikmetern, die Herdflächen betrug $8\frac{1}{4} \times 3$ Meter, bzw. $8\frac{1}{4} \times 3\frac{3}{4}$ Meter und $10 \times 3\frac{3}{4}$ Meter. Für die Ofen war fester und auch flüssiger Einsatz vorgesehen.

Die Schrottzufuhr erfolgte über eine Schmalspurbahn vom Schrottplatz, der mit zwei Muldentransportkränen von je fünfzehn Tonnen Tragkraft und einem Magnetkran bestrichen wurde. Das Roheisen wurde ebenfalls über eine Schmalspurbahn vom Mischer des Thomas-Stahlwerkes herangeschafft. Zunächst waren zwei, später drei Chargierkrane für drei Tonnen Muldeninhalt vorhanden. Mit ihnen wurde auch der flüssige Einsatz



durchgeführt. Die Gießkrane hatten 75 Tonnen Tragkraft, die Stripperkrane in der Gießgrube je acht Tonnen Tragkraft.

Die erwartete Produktivitätssteigerung wurde durch diese Mechanisierung des Produktionsablaufes in Verbindung mit der Vergrößerung der Aggregate erreicht. Vollends neue Wege beschritt man, um den Wärmeverbrauch in den Griff zu bekommen.

Die Bauart der Siemens-Martin-Ofen bis zu diesem Zeitpunkt war kaum wissenschaftlich begründet; sie beruhte in erster Linie auf den Erfahrungswerten. Erst im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts führten Wissenschaftler und Praktiker gemeinsam Meßversuche durch, um die wärmetechnischen Bedingungen des SM-Ofens zu verbessern. Die Versuche umfaßten auch die Gas-Erzeugung in den Generatoren, die Auslegung der Gitterkammern und die Verwertung der Abgase.

In Ruhrort hatte man bereits seit Jahren im alten SM-Stahlwerk Versuche zur Ausnutzung der Abhitze unternommen. Die Ergebnisse dieser Versuche und Beobachtungen und die Verwertung von Erfahrungen aus den USA und England wur-

DIE BILDER ZEIGEN:

Oben: Abstich eines SM-Ofens nach der zweiten Umbauphase (damals Ofen 6, heute Ofen 4) — Unten: Beim Chargieren eines Ofens

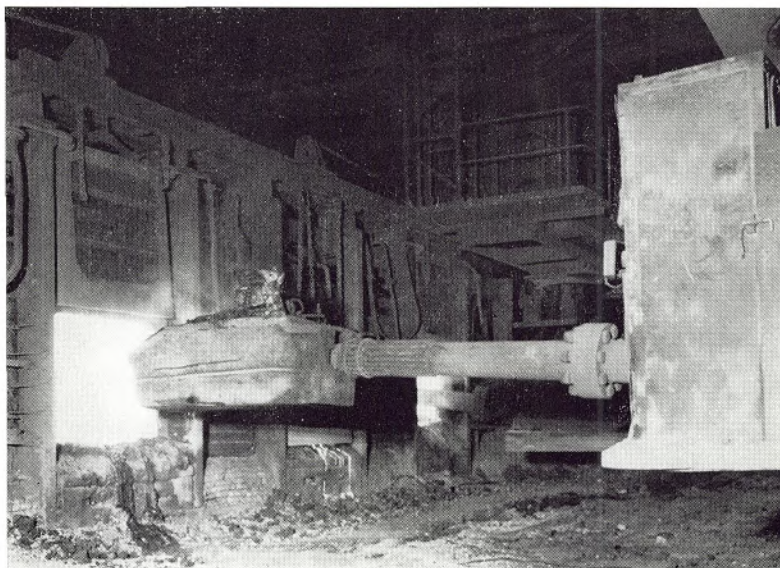
den in der Planung für das neue Stahlwerk des Jahres 1911 berücksichtigt. So legte man die Gittergröße nach wärmetechnischen Gesichtspunkten aus. Statt der bisher üblichen hohen Kamine wurde ein indirekter Saugzug gewählt. Den Wärmeinhalt des Abgases nutzten die Techniker zur Dampferzeugung.

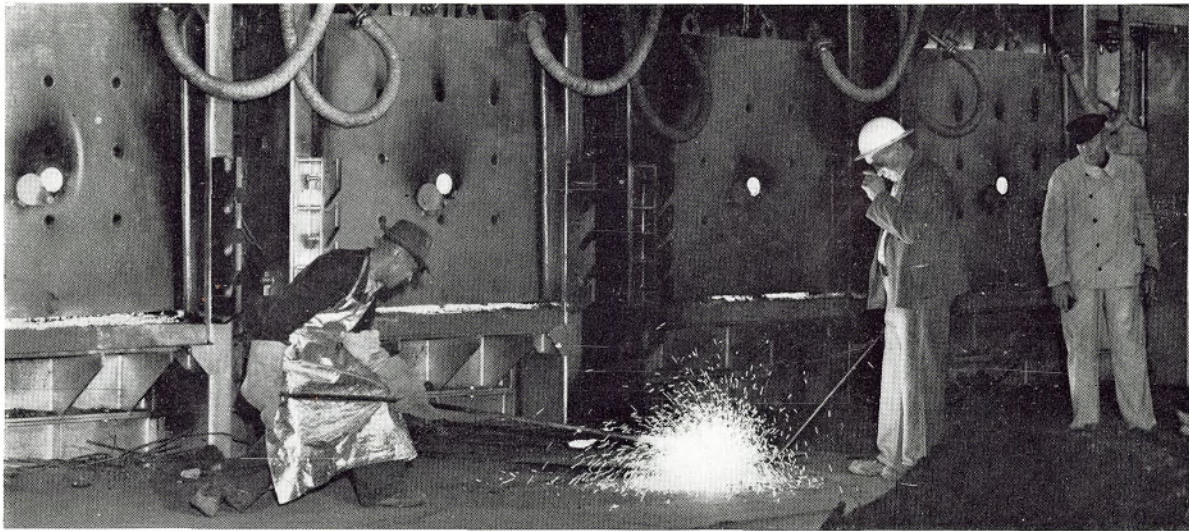
Alle diese Maßnahmen, die an dieser Stelle nicht umfassend technisch dargestellt werden können, hatten zum Ziel, den Kohleverbrauch je Tonne Stahl zu senken. Allerdings: Bezogen auf die heute üblichen Maßstäbe der Wärmewirtschaft war der Nutzeffekt nur gering. Dennoch bedeutete dieses Experiment einen beachtlichen Fortschritt in der Entwicklung der Wärmewirtschaft des Stahlwerkbetriebes.

Die im Ersten Weltkrieg notwendig gewordene Erweiterung der Anlage blieb zeitbedingt auf halbem Wege stecken und konnte erst nach Kriegsende zu Ende geführt werden. Jetzt wurde auch eine Schrottschere am Schrottplatz aufgestellt, die Kranbahn am Schrottplatz verlängert und schließlich ein dritter Chargierkran in Auftrag gegeben. Indes, die Ausführung der Arbeiten gerieten nun in die Wirren der Ruhrbesetzung und des großen Bergarbeiterstreiks: Im Geschäftsjahr 1923/24 standen die Anlagen fast ein halbes Jahr still.



Mit der Gründung der Vereinigten Stahlwerke im Jahre 1926 wurden die beiden bisher selbständigen Werke des Phoenix in Ruhrort und der Rheinischen Stahlwerke in Meiderich zur Hütte Ruhrort-Meiderich zusammengeschlossen. Sie bildeten seitdem eine Einheit. Das Siemens-





DIE BILDER:
Links: Probenahme vor einem Abstich —
Rechte Seite: Gießgrube des SM-Werkes
vor dem Umbau

Martin-Stahlwerk des Phoenix erhielt die Bezeichnung Nummer I, das der Rheinischen Stahlwerke, aus dem Jahre 1912 stammend und nach dem Vorbild des Ruhrorter Werkes gebaut, wurde als Werk II geführt.

Es folgte bald eine weitere Ausbaustufe für das Ruhrorter Werk. Für die neue Blockstraße der Hütte Ruhrort-Meiderich, mit einer Monatsleistung von 80 000 bis 85 000 Tonnen ausgelegt, war die Stahlwerks-Kapazität zu gering: Das Siemens-Martin-Werk I sollte daher ausgebaut werden. Die Wahl fiel auf einen Siemens-Martin-Ofen für das Talbot-Verfahren.

Dieses, 1895 von Benjamin Talbot in Leeds erfundene, heute jedoch nicht mehr angewendete Verfahren beruhte darauf, daß nur ein Teil des Ofeninhalts entleert und folglich die Herdtemperatur hoch gehalten wurde. Die metallurgischen Reaktionen verliefen rasch, das Ofenmauerwerk war weniger Temperaturschwankungen ausgesetzt. Das Verfahren forderte jedoch große kippbare Ofen. Die Anlagekosten waren daher beachtlich.



Der Ruhrorter Ofen war für 200 Tonnen Inhalt ausgelegt. Die 100 Quadratmeter große Herdfläche konnte mit etwa 2000 Kilogramm je Quadratmeter belastet werden. Auch dieser Ofen arbeitete mit einer Abhitze-Anlage in Verbindung mit künstlichem Saugzug. An Stelle des Ventilators war ein Dampfgebläse in den 21 Meter hohen Kamin eingebaut. Als Kessel diente der MAN-Rauchrohrkessel mit einer Gesamtheizfläche von 320 Quadratmetern.

Während die übrigen Siemens-Martin-Ofen mit „Dreigas“ betrieben wurden, schloß man den neuen Ofen mit Rücksicht auf die bald erfolgende Ferngasversorgung nicht mehr an die Gas-Erzeugungsanlage an. Der Einsatz des Ofens betrug etwa 70 Prozent Roheisen und 25 bis 29 Prozent Schrott. Der Erzverbrauch belief sich auf 16 bis 18 Prozent, der Kalkverbrauch bis auf 13 Prozent, die entfallende Schlackenmenge betrug ungefähr 25 Prozent, der Zubrand ein bis zwei Prozent. Vorbedingung für zufriedenstellende Betriebswerte war eine

möglichst gleichmäßige Zusammensetzung und Beschaffenheit aller Einsatzstoffe.

Der groß geplante Ausbau dieser Anlage — es waren drei Kippöfen mit allen dazugehörigen Einrichtungen vorgesehen — kam nicht mehr zum Zuge. Im Mai 1930 mußten die Ruhrorter Anlagen unter dem Druck der Wirtschaftskrise stillgelegt werden.

Nach der Wirtschaftskrise wurde das Stahlwerk im Juli 1936 zunächst mit zwei Ofen wieder in Betrieb genommen. Zwar konnte schon im Jahre 1938 eine Rekordproduktion von 292 491 Tonnen erzielt werden, aber auch dieser Aufschwung währte nicht lange. Die Schwierigkeiten der folgenden Kriegsjahre mit ihrem Mangel an Facharbeitern und Rohstoffen, mit den sich häufenden Fliegeralarmen und dadurch bedingte Schmelzunterbrechungen mit allen unliebsamen Folgen bereiteten viel Kopfzerbrechen. Ältere Mitarbeiter wissen davon noch lebhaft zu erzählen.

Der Luftangriff vom 14. November 1944 legte die Produktion für mehrere Monate völlig lahm: Das Dach der Stahlwerkshalle war zerstört, die Transportverbindungen und die Energieversorgung waren unterbrochen. Welche Auswirkungen das hatte, mögen die Produktionszahlen der Monate Januar, Februar und März des Jahres 1945 belegen: 1250 Tonnen, 3538 Tonnen, 381 Tonnen.

Aber schon wenige Monate nach dem Kriegsende wurde mit den

Aufräumungs- und Reparaturarbeiten begonnen. Fast auf den Tag genau zehn Jahre nach der Wiederinbetriebnahme des Werkes im Jahre 1936 konnte im Juli 1946 wieder die erste Schmelze nach Kriegsende abgestochen werden. Im Jahre 1950 überstieg die Produktion erstmals die Vorkriegserzeugung.



Die Werksleitung der damaligen Hüttenwerke Ruhrort-Meiderich entschloß sich, dem wachsenden Stahlbedarf und dem wirtschaftlichen Aufschwung folgend, die Leistungsfähigkeit des Siemens-Martin-Stahlwerkes durch gezielte Maßnahmen zu verbessern.

In der ersten Umbaustufe bis zum Jahre 1954 wurde die Herdfläche vergrößert und das Abstichgewicht auf 120 Tonnen erhöht. Die Ofen wurden jetzt mit zwei Pfannen abgestochen. Ofenhalle und Gießhalle wurden um zwei Felder verlängert, um im Jahre 1953 einen Stahleisen-Mischer aufzunehmen. Ein Jahr später wurde der Neubau des ersten Kaltgasofens mit einer Nenngröße von 150 Tonnen in Angriff genommen. Bei diesem Ofentyp wird nur noch die Luft in den Regenerativkammern vorgewärmt. Als Brennstoffe dienen Öl und hochwertiges Gas.

In der zweiten Ausbaustufe bis zum Jahre 1961 wurden vier weitere Kaltgasöfen gebaut. Bereits die ersten Kaltgasöfen waren ganzbasisch zugestellt. Die Entwicklung geeigneter basischer Ofenbaustoffe

war Voraussetzung zur Erhöhung des Wärmeangebots und damit zur weiteren Leistungssteigerung.

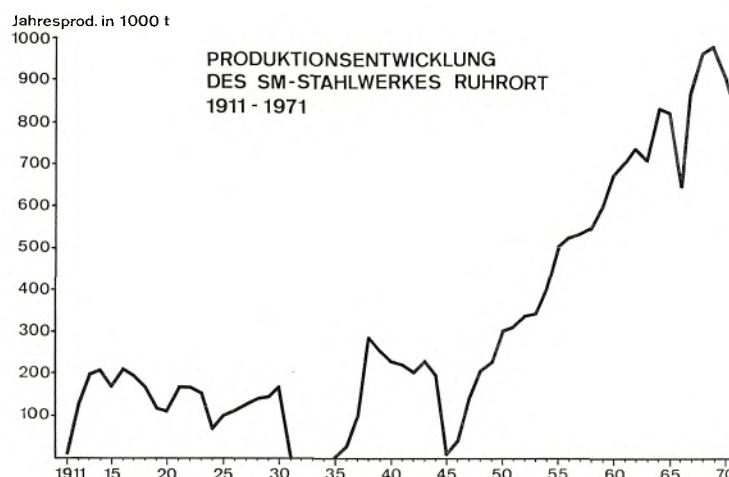
In dieser zweiten Ausbaustufe wurden gleichzeitig die Kranbahn-Träger verstärkt. Die Gießgrube wurde mit zwei 280-Tonnen-Gießkranen und vier 20-Tonnen-Stripperkranen ausgerüstet. Die Chargierseite arbeitete inzwischen mit fünf Magnetkranen und sechs Chargierkranen. Hinzu kamen noch weitere Verbesserungen. Nur zwei seien hier genannt: Umstellung des Schlackentransportes von Kübel auf Lkw, Einsatz von Sauerstoff zur Verbesserung der Einschmelzleistung.

Die Summe aller technologischen Verbesserungen ergab eine beachtliche Leistungssteigerung. Die Rekordproduktion von 93 019 Monats-tonnen wurde im März 1969 erzielt. Die Produktion von 981 875 Tonnen im Jahr 1969 bedeutet ebenfalls einen neuen Rekord. Insgesamt erzielte das SM-Stahlwerk in den vergangenen sechzig Jahren eine Produktion von über 19,5 Millionen Tonnen Stahl.

Hand in Hand mit der quantitativen Leistungssteigerung ging die Qualitätsverbesserung. Hier sind besonders zu erwähnen der schlackenfreie Abstich sowie die Argonspülung. Um den gestiegenen Qualitätswünschen der Kundschaft gerecht zu werden, kann in der Gießgrube die gesamte Produktion in Kanalguß verarbeitet werden.

Der Einsatz an flüssigem Roheisen kann bis zu vierzig Prozent gesteigert werden. Damit ist das Siemens-Martin-Stahlwerk in der Lage, die Preissituation des Schrottmarktes auszunutzen. Dank dieser Flexibilität des Einsatzes ist das Siemens-Martin-Werk im Verbund der Hochofen- und Stahlwerksproduktion der Thyssen-Gruppe in der Lage, Bedarfsspitzen der Blasstahlwerke an flüssigem Roheisen auszugleichen.

Die Entwicklung der Produktion des Siemens-Martin-Stahlwerkes in seiner sechzigjährigen Geschichte wird in dem zu diesem Artikel veröffentlichten Diagramm wiedergegeben. Wirtschaftliche und politische Krisenzeiten lassen sich hier deutlich ablesen. So fehlen beispielsweise aus den zwanziger Jahren die Produktionszahlen für mehrere Jahre. Aber es wird auch noch etwas anderes deutlich, nämlich die Erfolge der technischen Entwicklung in diesen sechs Jahrzehnten und die harte Arbeit aller Mitarbeiter.



Karl Schwierske
erinnert sich ...

Schwere Probleme auch in der „guten alten Zeit“

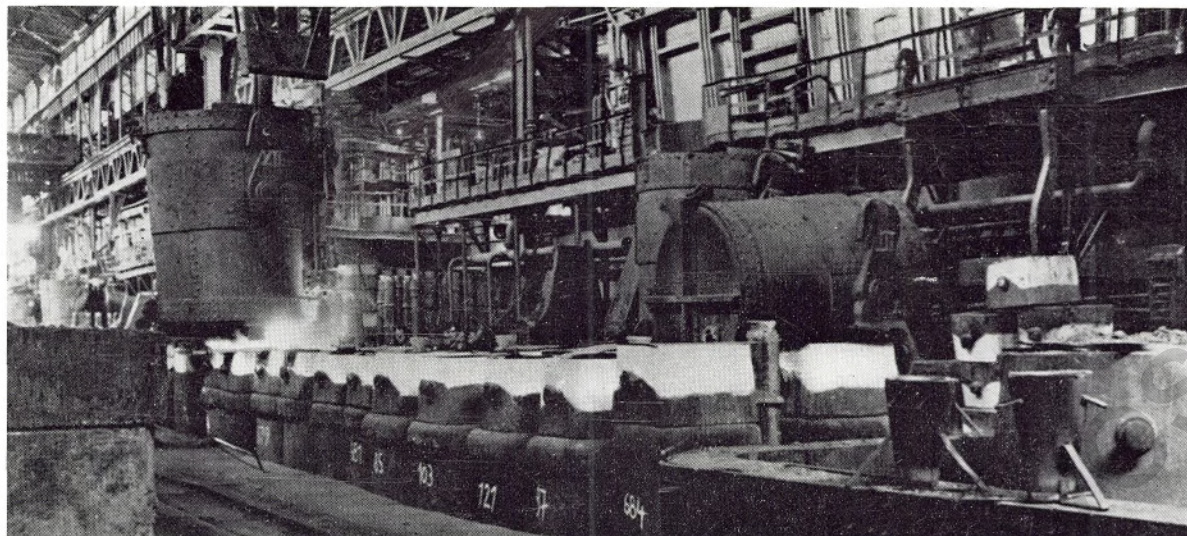
Als das damals neue und hochmoderne Siemens-Martin-Stahlwerk in Ruhrort im Jahre 1911 in Betrieb ging, dachte man noch nicht an den Ersten Weltkrieg. Es waren noch jene Jahre, die man heute gerne und oft als die „gute alte Zeit“ bezeichnet. Wie es damals aussah, versuchte der inzwischen fast 93jährige Karl Schwierske in einem Gespräch mit der Betriebsleitung der SM-Werke und der Werkzeu-
gung nachzuzeichnen.

Karl Schwierske, der heute als Pensionär in Duisburg-Laar wohnt, arbeitete damals im Rheinstahl-Werk Meiderich, das dem Ruhrorter Werksteil direkt benachbart lag und von ihm nur durch eine Mauer getrennt war. Hier ging 1912 ein neues SM-Werk in Betrieb, das in seiner technischen Auslegung weitgehend dem einen Jahr älteren Ruhrorter Werk angeglichen war. Mit dem Anlaufen dieses Meidericher SM-Werkes war Karl Schwierske im neuen Siemens-Martin-Werk als Obermeister eingesetzt worden. Er goß hier die erste Schmelze ab.

Karl Schneider stammt aus Jahnsfelde (Kreis Landsberg an der Warthe), arbeitete nach seiner Schulentlassung zunächst in der Landwirtschaft und kam 1903 zum Westen, wo er in einem Steinbruch bei Andernach tätig war. 1904 nahm er als Hilfsarbeiter seine Arbeit im alten SM-Werk bei Rheinstahl/Meiderich auf, wo er sich im Laufe weniger Jahre bis zum Obermeister emporarbeitete.



Eigentlich ist es erstaunlich, wie gut sich Karl Schwierske noch an viele Einzelheiten aus seiner Jugend erinnern kann, auch wenn — was nach so langen Jahrzehnten durchaus verständlich ist — manche Fakten, Zahlen oder Namen schon einmal etwas durcheinander geraten. Imerhin weiß er heute noch genau, daß er als Hilfsarbeiter innerhalb von vierzehn Tagen 65 bis 70 Mark verdiente — damals noch Goldmark. Sie war zwar in ihrer Kaufkraft erheblich höher als unsere jetzige Mark, aber mit etwa



150 Mark Monatsverdienst konnte man wirklich keine großen Sprünge machen, auch damals nicht.

„Wir waren mit fünf Mann am Ofen. Da war der Schmelzer der erste Mann, dann der zweite, der dritte, der vierte und ich schließlich der fünfte. So mußte man sich langsam vorarbeiten. Als erster Schmelzer kam man auf 150 bis 160 Mark im Monat.“

Rechnet man das um, so sind das etwa fünfzig Pfennig Entlohnung für die Arbeitsstunde; denn damals wurden im Monat, also dreißig Tage lang, jeweils zwölf Stunden gearbeitet. Karl Schwierske weiß das näher zu erläutern: „Ich hatte da-



Pensionär Karl Schwierske

mals nur 2,50 Mark Schichtlohn fest. Das andere waren Prozente. Als erster Mann am Ofen gab es drei Mark Festlohn.“

Als er 1910 Meister und zwei Jahre später Obermeister wurde, war das für ihn finanziell ein ganz gewaltiger Sprung. Das änderte aber nichts an der Tatsache, daß er bis 1920, wie seine anderen Arbeitskollegen auch, eine Zwölfstunden-Schicht hatte. Samstags gab es dann oft eine Achtzehnstunden-Schicht, um so etwas länger Freizeit zu bekommen.

Interessant übrigens zu erfahren, wie man es damals mit dem Mittagessen machte. Es wurde hier nicht etwa, wie man meistens glaubt und wie es in Erzählungen und Romanen aus dem Ruhrgebiet oft beschrieben wird, ein ange-

wärmter Henkelmann von den Frauen zu den Toren gebracht, sondern es fuhr ein Heizwagen durch die Straßen. Damals wohnte die Belegschaft meist rund um die Hütte.

Gute Nahverkehrs-Verbindungen gab es kaum, an Autos als Hauptverkehrsmittel dachte noch niemand. Die gekennzeichneten Henkelmänner wurden an diesem Wagen abgegeben und hier warmgehalten. Im Werk kamen die Henkelmänner der Reihe nach in eine dafür bestimmte Stellage. Jeder holte sich dann sein Gefäß ab. Lediglich zur Nachtschicht pflegte man die Henkelmänner mitzunehmen. Sie wurden in der Nähe des Arbeitsplatzes gesammelt gewärmt.



Vor einigen Jahren hatte Karl Schwierske Gelegenheit, das jetzige SM-Werk zu sehen. Über den Gegensatz zu damals und früher konnte er sich nicht genug wundern. In seiner Erinnerung ist die Zeit vor 1911 noch ungemein lebendig, wie er überhaupt recht lebhaft zu erzählen weiß. So erinnert er sich noch genau, daß vorher die Ofen mit der Hand und im neuen Werk des Jahres 1912 mit einem Chargierkran beschickt wurden.

„Ich kam mir vor, als wäre ich in den Himmel gekommen. Wir mußten doch früher sämtliche Brocken, die von der Blockstraße kamen, mit der Hand in den Ofen schaffen. Und nun wurde das alles von einem Magnetkran in die Mulde geworfen und daraus dann in den Ofen hinein gefüttert.“

Auch an andere Schwierigkeiten erinnert er sich noch gut: „Da war zum Beispiel das Säubern eines Ofens. Jeder Ofen geht ja mal kaputt — die Feuerbrücken kochen aus oder im Herd ist ein Loch. Den darin verbleibenden Stahl bläst man heute mit Preßluft heraus. Wir hatten Krätzer und mußten das zu fünf, sechs Mann auskratzen und wieder neu einschmelzen. Und alles, was in den Ofen kam, jede Schuppe Dolomit, mußte mit der Hand reingeschmissen werden.“

Heute, so hat mir der Chef gesagt, hängt die Flickmaschine am Kran, und damit wird der Ofen geflickt. Ich habe damals bei einem Besuch

im jetzigen SM-Werk zu Dr. Nürnberg gesagt: „Herr Direktor, ich setze meine Tochter als Schmelzer hierher. Ein Schmelzer hat heute keine Mühe mehr — er braucht keinen Krätzer und keinen Haken.“

Nicht weniger erstaunt war Karl Schwierske über die Möglichkeiten der Stahlanalyse mit den heutigen Meßgeräten. Er schilderte uns das so: „Die Messungen, die Sie heute machen, geschahen damals nach Augenmaß. Wenn man meinte, die Schmelze ist gut, ließ man sich eine Probe auf eine Platte gießen. Schweißte sie an, war sie wirklich gut. Es ist allerdings auch mal vorgekommen, daß man eine Schmelze richtig verbrannt hatte. Man hatte dann ‚Spülwasser‘ in der Kokille, wie wir sagten. Wenn man früher zu mir sagte: ‚Schwierske, arbeiten Sie jetzt mal Kurbelwellenstahl‘, dann mußten wir das mit dem Auge hinkriegen. Heute, so sagte mir Dr. Nürnberg, bekommen wir bereits die letzte Analyse, während die Schmelze noch vergossen wird.“



Eine Umstellung von Hand- auf Kranbetrieb hatte es für die Belegschaft des Ruhrorter Siemens-Martin-Werkes bei der Inbetriebnahme am 16. November 1911 ebenfalls gegeben. Die Erinnerungen unseres Altpensionärs lassen sich daher wohl ohne weiteres als allgemeingültig für beide Stahlwerke ansehen. Dieses Von-der-Hand-Chargieren geschah folgendermaßen: Große Zangen, die von der Belegschaft „Gabeln“ genannt wurden, hingen an Rollen.

Die mit Muskelkraft nicht mehr zu tragenden Blöcke wurden in die Gabeln gehängt und dann in den Ofen gefahren. „Aber 150 oder 200 Pfund haben wir vor dem Bauch getragen. Sie wurden auf Paletten gelegt und dann in den Ofen geschoben.“ Eine Arbeit, die sich heute kaum noch jemand vorstellen kann.



Dafür ist aber die Belastung unserer heutigen Belegschaft anders. Trotz verkürzter Arbeitszeit ist auch sie zunehmend angespannt. Was man früher an Muskelkraft forderte, muß heute durch Geistesarbeit ersetzt werden. Die immer stärkere Mechanisierung

zwingt zu anderen Höchstleistungen. Und wenn man heute im SM-Werk mit Jahres-Produktionszahlen aufwarten kann, die die Millionengrenze streifen, so hat nicht nur die Technik ihren Anteil daran, sondern auch der Einsatzwille und das Leistungsvermögen der Belegschaft.

Dr. Thomas an seinen alten Obermeister

Einen kleinen Einblick in die alten Zeiten gestattet auch ein Brief, den Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h., Senator Kurt Thomas an unseren ehemaligen Obermeister Karl Schwierske, als dieser 92 Jahre alt wurde.

Dr. Thomas, lange Jahre, Geschäftsführer des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute, schreibt unter anderem, daß er sich an Karl Schwierske erinnert, „weil Sie der erste Meister waren, den ich kennenlernte, als ich im Winter 1918/19 als Praktikant im Martinwerk der Rheinischen Stahlwerke angestellt wurde.

Nur die ersten Eindrücke, die man in einem völlig neuen Lebensabschnitt erhält, die haften natürlich. Um auch Ihre Erinnerungen etwas aufzufrischen, möchte ich sagen, daß damals Dr. Schröder Chef war, der kleinere Herr Leyers, der meist viel zu gut angezogen in den Betrieb kam, war Assistent. Der wirkliche Chef des Martinwerks war aber Obermeister Klein, der zusammen mit den Meistern Schwierske, Schmitz und Bentgens (?) dafür sorgte, daß der Betrieb so lief, wie Wilhelm Esser als oberster Chef das erwartete.

Als Praktikant verstand ich natürlich kaum etwas von alledem, was beachtet werden mußte. Ich erinnere mich aber sehr genau, daß mir das Herumlaufen, ohne etwas Richtiges zu tun, gar nicht paßte, und als Hilfs-Schmelzer in der Schicht — in Ihrer Schicht — mitarbeitete. Leicht waren die Zeiten damals nicht, und die kommunistischen Unruhen nahmen damals bedrohliche Formen an; so bedrohlich waren sie, daß Ihr Sohn, der einige Jahre jünger war als ich, mich einmal mit sich bzw. zu Ihnen nach Hause genommen hatte, um einer Schlägerei zu entgehen; wenn das ganze auch nur eine halbe Stunde gedauert hat, vergessen habe ich es nie, wie freundschaftlich-hilfsbereit Ihr Junge war.“

An einem schönen Herbsttag

Mit 142 Hamborner Goldjubilaren rheinaufwärts bis zum Venusberg



Drei Omnibusse mit 142 Hamborner Goldjubilaren, die insgesamt 7100 Dienstjahre verkörperten, starteten am 12. Oktober zu ihrem sechzehnten Ausflug.

Niemand scheint sich mehr um das Wetter an diesem traditionellen Tag Sorge zu machen. Nach sonnigen Tagen war der Himmel über Bruckhausen an diesem Morgen zwar grau in grau, doch hier und da hörte man, das sei ja auch im letzten Jahr so gewesen. In Köln schien dann auch die Sonne.

Statt des angekündigten Rheinschiffes „Rhein“ wartete MS „Drachenfels“. Des Rätsels Lösung erfuhr man später. MS „Rhein“ war am Vortag infolge des extrem niedrigen Wasserstandes bei Bonn auf Grund gelaufen und mußte zur Werft. Doch auch auf der „Drachenfels“ fühlten sich die Jubilare recht

wohl, nur dauerte die Fahrt rheinaufwärts bis Godesberg über eine Stunde länger als geplant.

Den Jubilaren kam die Fahrt nicht lange vor. Dafür sorgten nach einem kleinen Frühstück nicht nur ein guter Tropfen, sondern auch Josef Bujok, Karl Keck und Werner Willing mit ihren musikalischen Beiträgen. An den Tischrunden, die sich schnell bildeten, gab es viel zu erzählen.

Von Godesberg brachten Omnibusse die Teilnehmer zum Waldau-Restaurant auf dem Bonner Venusberg. Personaldirektor Dr. Isselhorst begrüßte sie auch als Vorsitzender des Hamborner Jubilarenvereins, bevor man sich etwas verspätet beim Mittagessen stärkte. Wer Lust und Laune verspürte, konnte danach einen Waldspaziergang machen.

Am Nachmittag ging es mit den Omnibussen zurück nach Mülheim an der Ruhr. Hier hießen Arbeits-



UNSERE BILDER ZEIGEN

MS „Drachenfels“, mit der die Goldjubilare von Köln bis Bad Godesberg fuhren. Arbeitsdirektor Doese (unten rechts) und zweiter Betriebsratsvorsitzender Willing (Mitte rechts) bei der Begrüßung der früheren Mitarbeiter — Oben rechts: Prokurist Werner Haftmann, der wie alljährlich die Fahrt bestens organisiert hatte, mit dem mit 82 Jahren ältesten Goldjubilare Wilhelm Eimers (links) und mit Friedrich Brinken, der an diesem Tag seinen siebzigsten Geburtstag feierte



direktor Doese und der zweite Betriebsratsvorsitzende, Willing, die Goldjubilare recht herzlich willkommen. Direktor Doese gab ihnen wie alljährlich auch einen Überblick über die augenblickliche wirtschaftliche Lage.

Die Betriebsratsmitglieder Hermann Gehrman und Erwin Westrich hatten die Jubilare, die zum Abschluß des Tages noch ein nettes Unterhaltungsprogramm erlebten, auf ihrem Ausflug bereits begleitet.



Delegation der ATH-Betriebsräte auf Informationsreise im Fernen Osten

Seit vielen Jahren besteht ein reger Erfahrungsaustausch zwischen der ATH und der japanischen Stahlindustrie nicht nur im technischen Bereich und auf der Ebene der Unternehmens- und Werksleitungen, sondern auch zwischen Vertretern der Arbeitnehmer. Besonders in jüngster Zeit wurde er intensiviert. Noch in den letzten August-Tagen besuchte eine Delegation japanischer Gewerkschaftler die ATH. Als eine Art Erwidering darf man deshalb die zweiwöchige Reise betrachten, die eine Delegation der ATH-Betriebsräte

am 3. September in den Fernen Osten antrat. Zum Reisegepäck dieser anstrengenden Studienfahrt, an der unter Leitung von Personaldirektor Dr. Isselhorst die Betriebsratsvorsitzenden der Werke Hamborn, Ruhrort, Meiderich, Großenbaum, Hüttenheim und Finntrop mit weiteren Betriebsratsmitgliedern teilnahmen, gehörte ein umfangreicher Fragenkatalog, der den roten Faden bei allen Gesprächen und Diskussionen in Japan bildete. Redakteur Günter Meyer, der die Gruppe begleitete, berichtet über die Reise.

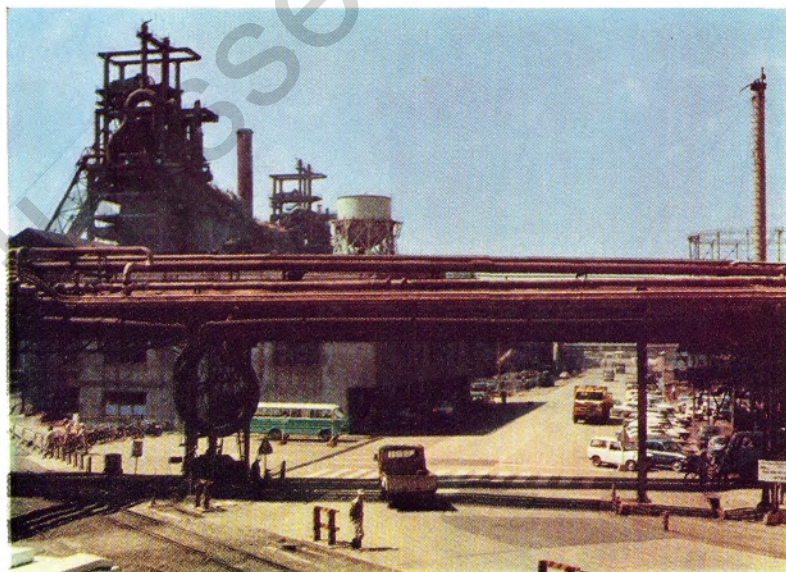
Mit dreizehn ATH-Männern unter den zweihundert Passagieren an Bord setzte am 5. September der Düsen-Clipper vom Typ DC 8 der Japan Airlines auf dem Flughafen Haneda von Tokio zur Landung an. Da man Europa bei sehr gemäßigten Temperaturen verlassen hatte, erahnte niemand, was an diesem Sonntag alle draußen auf dem Flugplatz erwarten würde. Ungewohnte Schwüle und hohe Luftfeuchtigkeit ließen sehr bald die Kleidung auf dem Körper kleben.

Die überraschenden, völlig neuen Eindrücke waren jedoch so stark, daß nicht nur das ungewohnte Kli-



ZU DEN BILDERN:

Oben: So wirbt man in japanischen Hüttenwerken für Sicherheit am Arbeitsplatz. Das Hüttenwerk der Kobe Steel hatte aus Freude über siebzehn unfallfreie Tage diesen farbigen Fesselballon mit Spruchband am Werkstor aufgezogen — Die übrigen Aufnahmen aus Kobe zeigen die Studiengruppe der ATH-Betriebsräte (unten rechts) bei der Rundfahrt durch die Werksanlagen. Die Verladung der Produktion erfolgt unmittelbar in Hochsee-Frachter (Mitte)



ma, sondern auch die Müdigkeit in den Hintergrund gedrängt wurden. An Schlaf hatte kaum jemand während des Nonstop-Fluges Moskau-



Tokio über Sibirien denken können. Der Flug ging der Sonne entgegen, ins „Land der aufgehenden Sonne“. Infolge der Zeitverschiebung von acht Stunden zwischen Deutschland und Japan hatte es dadurch nur eine sehr kurze Nacht gegeben.

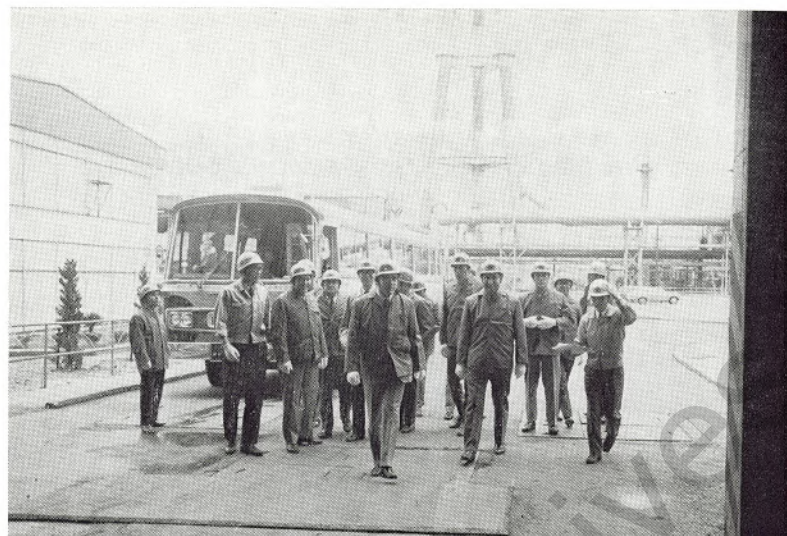
Auf der Omnibusfahrt vom Flugplatz ins Stadtzentrum zum Hotel war es 12.30 Uhr; in Hamborn dagegen standen in diesem Augenblick die Zeiger der Uhren noch auf 4.30 Uhr morgens. Doch hieran dachte wohl niemand. Jeder war vielmehr betroffen von der Hektik, die sich ihm auf den Straßen Tokios bot. Zeitweise hatte man den Eindruck, die Straßen dieser Zwölf-Millionen-Stadt seien ein einziger riesiger Spaghetti-Knoten. Gleich den Armen von großen Kraken, die das Häusermeer festzuhalten scheinen, sind diese Straßen — in unterschiedlichen Ebenen anlässlich der Olympiade 1964 errichtet — heute für diese Stadt geradezu lebenswichtig.

Tokio, die Hauptstadt Japans, ist Verwaltungssitz der wichtigsten Unternehmen des Landes, auch der Japan Iron and Steel Federation, die mit der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie der Bundesrepublik zu vergleichen ist. Mit dem Vorstand dieser Vereinigung gab es nach einem Empfang für die Delegation der ATH ein erstes langes Informationsgespräch. Bei ihm konnte bereits ein großer Teil des Fragenkataloges angesprochen werden, den man vor der Reise in Hamborn erarbeitet hatte. Er ent-



hielt die wichtigsten Themen, zu denen die ATH-Betriebsräte in Japan Informationen und dadurch auch Erfahrungen für die eigene Arbeit sammeln wollten. Sie betrafen allgemeine Unternehmensfragen, Produktion und Produktionsverfahren, den Belegschaftseinsatz, Methoden der Lohnfindung, die Frage der Arbeitszeit, Sozialangelegenheiten, Probleme der Arbeitssicherheit und nicht zuletzt die Gesundheitsfürsorge für die Belegschaft.

Eine wesentliche Erleichterung, sich auf die ungewohnte Umgebung einzustellen, waren Vorträge, in denen zu Beginn der Rundreise in Japan der Geschäftsführer der deutschen Industrie- und Handelskammer in Tokio, Werner Walbröhl, sowie Gebhard Hielscher, Fernost-Korrespondent der Süddeutschen Zeitung und des Deutschlandfunks, den Reiseteilnehmern eine umfas-



sende Einführung in die aktuellen Probleme Japans gaben.

Bezog sich der erste Vortrag vor allem auf Probleme der japanischen Wirtschaft und die damit zusammenhängenden Fragen, so umriß der Journalist mehr den gesellschaftspolitischen Horizont Japans. Hielscher, mit einer Japanerin verheiratet, lebt seit vielen Jahren im Fernen Osten und gilt zu Recht als einer der wirklichen Sachkenner dieser Länder. Nicht nur den Vortragenden galt der Dank der ATH-Studiengruppe, sondern auch dem Leiter des Thyssen-Office in Tokio, Alfred E. H. Zernecke, für die gute Wahl, die er mit diesen Referenten getroffen hatte.

Fünf bedeutende Werke der japanischen Stahlindustrie standen auf dem Reiseplan. In allen Betrieben, in denen sich die ATH-Delegation umsah, wurde sie herzlich aufgenommen. Ihre Mitglieder konnten

einen guten Einblick gewinnen. Die Begrüßung hatte immer den Tenor, den der Präsident der Japan Iron and Steel Federation, Yoshihiro Inayama, in seinen Begrüßungsworten angeschlagen hatte, die Japaner seien erfreut und geehrt zugleich, daß Arbeitnehmervertreter des größten deutschen Stahlkonzerns die weite Reise gemacht hätten, um mit Vertretern des gleichen Industriezweiges in Japan diesen Erfahrungs- und Gedankenaustausch zu pflegen. Einen besonders aktuellen Akzent erhielten die Gespräche durch die Auswirkungen der Dollar-Krise, von denen die deutsche und die japanische Industrie gleichermaßen gerade zu dieser Zeit besonders stark betroffen waren.

Den Gesprächen in Tokio schloß sich die eigentliche Rundreise mit recht anstrengenden Besichtigungen und zahlreichen Gesprächen an. Mit allen nur erdenklichen Verkehrsmitteln — mit dem Flugzeug, dem Bus und der Eisenbahn — wurden dabei über dreitausend Kilometer in ganz Japan zurückgelegt.

In der Nähe von Tokio standen das Stahlwerk Kimitsu der Nippon Steel Corp. in Kisarazu und ein Werk der Kawasaki Steel Corp. in Chiba auf dem Programm. Dann ging es nach Osaka, von wo aus die Stahlwerke der Sumitomo Metal Co. in Wakayama und der Kobe Steel in Kobe besucht wurden, von dort schließlich nach Fukuyama zu Nippon Kokan. Vor allem die Hüttenwerke in Wakayama und Fukuyama hinterließen



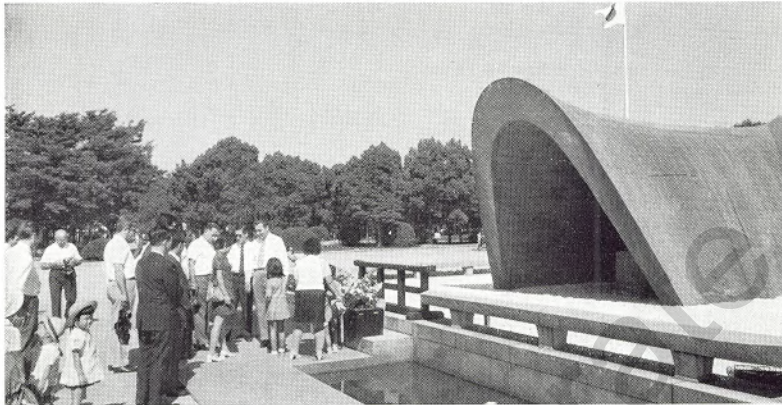


Herzlich aufgenommen wurden die Hamburger ATH-Mitarbeiter überall. Die Japan Iron and Steel Corp. hieß auf diese Weise die „ATH-Arbeitervertreter-Studiengruppe“ willkommen zum Mittagessen“

DIE BILDER ZEIGEN:

Linke Seite oben links: Besprechung der Studiengruppe der Betriebsräte in der Hauptverwaltung der Nippon Steel in Tokio mit dem Vorstand des Unternehmens, dessen Betriebsanlagen (oben rechts) besichtigt wurden — Mitte: Im Park des Nio-Schlusses in Kyoto — Unten links: Im Stadtteil Shinjuku von Tokio — Unten rechts: Bei der Besichtigung des Ausbildungszentrums der Kobe Steel

Rechte Seite: In Hiroshima (oben eine Übersichtsaufnahme der Stadt) legte die Gruppe an der Gedenkstätte für die Atombomben-Opfer Blumen nieder (Mitte) — Die japanischen Hüttenwerke sind durch ihre Lage unmittelbar an der See gekennzeichnet — Unten links: Das Hüttenwerk Kimitsu der Nippon Steel in Kisarazu in der Tokio-Bucht; in der Nähe des Werkes (unten rechts) die modernen Wohnsiedlungen



schiedlich sind, liegen insgesamt gesehen erstaunlich niedrig im Vergleich mit den Zahlen der europäischen Hüttenwerke, selbst wenn man den sozialen Hintergrund berücksichtigt, auf dem sie basieren. Interessant war für die Teilnehmer zu hören, daß in der japanischen Industrie Wegeunfälle nicht erfaßt werden, wie dies in der Bundesrepublik der Fall ist.

Immer wieder wurde jedoch betont, daß der japanische Stahlarbeiter sich bemühe, die Arbeitssicherheits-Bestimmungen peinlich genau zu befolgen. Die Sicherheitsbeauftragten in japanischen Stahlwerken hätten kaum Anlaß, aus diesem Grund gegen Mitarbeiter einzuschreiten. Trotz der teilweise sehr individuellen Veranlagung der Japaner überraschte die Mitglieder der Studiengruppe ein derart diszipliniertes Verhalten bei der Arbeit. Sicher gibt andererseits auch hier der dem Japaner anerzogene

Gemeinschaftssinn den entscheidenden Ausschlag.

Aus dieser Einstellung heraus ist auch die Bedeutung zu verstehen, die der Betriebssport in Japan besitzt. Er spielt eine große Rolle für die Belegschaften der Werke und auch für die Unternehmen selbst. Einmal fördert er die Betriebsgemeinschaft, zum anderen bedeutet er eine zugkräftige Werbung für die Werke, vor allem bei den in Japan populären Sportarten wie etwa dem Baseball. Daher ist auch zu verstehen, daß die Stahlwerke über zum Teil hervorragende Sportanlagen verfügen. Darunter befinden sich Sportstätten, wie selbst die Stadt Duisburg sie nicht aufweisen kann. Auch in den Werkzeitungen der Stahlunternehmen wird dem Sport breiter Raum gewidmet. Die August-Ausgabe der Werkzeitung des Werkes Kimitsu der Nippon Steel, dessen Baseball-Team gerade Landesmeister geworden

einen nachhaltigen Eindruck wegen der nahezu vorbildlichen Gliederung der Produktionsanlagen entsprechend dem Materialfluß. Wie später zu erfahren war, hatten einige Unternehmen einen ähnlich starken Schaden durch den Luftkrieg hinnehmen müssen, wie die ATH in Hamborn.

Eines der wichtigsten Probleme, denen die Gruppe der Betriebsräte in Japan nachgehen wollte, war die Frage der Betriebsunfälle. Mit eigenen Augen wollte man sehen und daraus lernen, wie sich der japanische Stahlarbeiter in bezug auf die Sicherheit am Arbeitsplatz verhält. Die Unfälle, die von Unternehmen zu Unternehmen unter-

ATH 労働調査団歓迎昼食会 御席





DIE BILDER ZEIGEN:

Bei der Besichtigung des Hüttenwerkes Kimitsu waren die Besucher aus Hamborn durch rote Helme (oben rechts) jedem Belegschaftsmitglied als Werksfremde kenntlich. Mitten im Werk steht ein Denkmal (links) des Werksgründers — Mitte rechts: Diese Wohnsiedlungen der Nippon Kokan Steel Corp. in Fukuyama wurden bei der Rundfahrt durch Japan besichtigt — Unten links: Eine Straßenszene aus Kobe mit ihren charakteristischen grellfarbigen Reklamen der Geschäfte. In allen Städten, die von der Studiengruppe besucht wurden, überraschten die Geschäftsstraßen durch die Vielfalt und Buntheit der Werbeschriften, die oft die Häuserfronten vollständig bedeckten. Besonders abends waren sie ein einzigartiges farbiges Schauspiel — Unten rechts: Bei der Besichtigung der berühmten Tempel von Nara. Wie vielerorts waren vor allem die weitläufigen Parkanlagen ein für Europäer besonders eindrucksvolles Erlebnis — Mitte links: Auf dem Flugplatz Haneda von Tokio vor dem Rückflug nach Europa



war, widmete diesem Ereignis die Titelseite und die Hälfte der insgesamt vierzig Seiten.

Eine interessante Eigenart überraschte die Teilnehmer während der Rundfahrt. Ganz gleich, welches Stahlwerk sie besuchten, überall erhielten sie vor der Werksbesichtigung nicht nur — wie bei der ATH — einen Sicherheitshelm, sondern auch eine Jacke oder einen Kittel sowie schneeweiße Handschuhe.

Die Rundfahrt führte die Studiengruppe gegen Ende auch nach Hiroshima. Hier erwiesen die Vertreter der ATH den Kriegsoffizieren des Landes die Ehre. Am Denkmal für die Atombombenopfer des 6. August 1945 legte Betriebsratsvorsit-

zender Judith im Namen aller Delegationsmitglieder einen Blumenstrauß nieder.

Diese Geste konnte nur bescheiden sein, gemessen an der herzlichen Art, mit der die Teilnehmer empfangen worden waren und sich überall hatten informieren können. Was bei allen zurückblieb war deshalb vor allem ein tiefes Gefühl von Dankbarkeit.

Mit großer Wißbegier war man von Düsseldorf abgeflogen, bereichert um mancherlei Erfahrungen und Einsichten kehrte man zurück. Es war eine Reise, die über den wirtschaftlichen Bereich hinaus zwischen Europa und dem Fernen Osten auch Brücken geschlagen hat von Mensch zu Mensch.

Für Friedensdorf-Kinder

Sünden am Arbeitsplatz in klingende Münze umgesetzt

Wenn die vietnamesischen Kinder des Friedensdorfes in Oberhausen-Sterkrade seit einem Monat ein Pony ihr eigen nennen können sowie vier Gitarren und neues Spielzeug besitzen, dann verdanken sie das dem „Bußgeld“, das die im Bereich der Baustelle Hochofen Schwelgern eingesetzten Stahlbauer der Firma „Klönne“ sich — aber auch ihren Besuchern — für Sünden gegen Vorschriften der Arbeitssicherheit freiwillig auferlegen. Diese eigenwillige Aktion beschlossen die Stahlbauer-Gruppe und ihr Richtmeister Watzke im Juni 1970. Ein Jahr danach wies das Bußgeld-Konto den Betrag von 1796 DM auf.

Vor dieser Aktion bereitete den Mitarbeitern dieser zur Thyssen-Gruppe gehörenden Stahlbau-Firma auch auf der Baustelle in Schwelgern das Problem große Sorge, daß die Vorschriften über das Tragen von Sicherheitskleidung nicht immer mit der gebührenden Sorgfalt befolgt werden. Daraufhin beschlossen die Stahlbauer einen „Opfer-

stock“ in das Baubüro des Richtmeisters zu stellen. Wer im Montagebereich keinen Sicherheitsgurt trägt, zahlt seither fünf DM, wer im Baubereich ohne Sicherheitshelm erwischt wird, muß eine Mark be-rappen. Ähnlich sehen die Bußgeld-Taxen auch bei fehlenden Schutzbrillen und Sicherheitsschuhen aus. Seit diese Aktion läuft, hat auf der

Baustelle niemand mehr Kopfschmerzen, wenn er einmal erwischt wurde. Im Quittungsbuch findet man viele Namen, auch von prominenten Mitarbeitern der ATH, die ihren Obolus entrichten mußten, weil sie ihren knitterfreien Hut — wie man hier den Sicherheitshelm oft nennt — nicht trugen. In gut einem Jahr sind auf diese

Weise 1796 DM zusammengekommen, die man für das Friedensdorf in Oberhausen-Sterkrade verwandte. Man schenkte den vietnamesischen Kindern ein für Querschnitt-gelähmte abgerichtetes Pony und zwei Ferkel sowie das Futter für diese Tiere, ferner vier Gitarren, fünf Spiele, darunter Baukästen,

(Schluß des Berichtes siehe Seite 26)



Mit Propangas in die Luft

Werbung für Thyssen-Behälter bei der „Montgolfiade 71“ in Münster

Thyssen Industrie und der Ballonsport — zunächst wird sich jeder fragen, welche Zusammenhänge hier bestehen. Darauf lautet die Antwort: keine direkten, denn die TI hat weder einen Ballonsport-Verein, noch hat sie vor, Ballone oder deren Zubehörteile zu fertigen.

Und doch besteht eine Verbindung zu diesem Sport, genauer gesagt zu einem guten Kunden, der sich diesem Sport sehr verbunden fühlt. Es ist die Sauerstoffwerk Westfalen AG, Münster, die einen beachtlichen Teil der von der TI im Werk Langschede gefertigten Propan-Lagerbehälter abnimmt. Und hier ist auch schon das Stichwort: „Propan“. Denn Propan ist der „Treibstoff“ für die Ballone, von denen die Rede sein soll.

Viele Leser wissen, daß Münster eine langjährige Tradition im Freiballonsport hat. Seit 1970 hat der Ballonsport-Verein Münster die längst vergessene Idee der Montgolfiade wieder aufgenommen und durch die großzügige Spende der Sauerstoffwerk Westfalen AG zwei Heißluftballone erhalten: „Westfalen Gas“ und „Westfalen Benzin“. Letzterer wurde im Rahmen der „Montgolfiade 71“, einer internationalen Heißluftballon-Wettfahrt, getauft. Die Taufe fand auf dem Sportflugplatz Telgte bei Münster statt. Im Anschluß daran erhoben sich der Täufling sowie ein schottischer und ein dänischer Ballon, begleitet von Dudelsack-Musik, in

den abendlichen Himmel. Es war recht eindrucksvoll, die riesigen, bunten Gebilde entschweben zu sehen.

Rund zweihundert Jahre sind vergangen, seit es den Brüdern Montgolfier am 19. September 1783 im Schloßhof von Versailles erstmals gelungen ist, mit ihrer Himmelsfahre einen Menschen, leichter als Luft, aufsteigen zu lassen. 25 Meter hoch und 15 Meter im „Äquator“ waren die Abmessungen des Ballons, mit dem das Zauberkunststück gelang.

Heute haben es die Ballonfahrer erheblich leichter. Zwei Propanflaschen speisen einen Brenner, aus dessen Stichflamme die Luft unter dem birnenförmigen Riesensack auf 110 Grad Celsius erwärmt wird. Das ist das ganze Geheimnis des Heißluftballon-Fahrens, nämlich die Luft im Ballon stärker als die Außenluft zu erhitzen und damit leichter zu machen.

Die Grenzen der Einsatzmöglichkeit des Heißluftballons liegen allerdings in der Windempfindlichkeit. Gestartet werden kann nur bei einer Luftbewegung bis fünfzehn Kilometer pro Stunde. Seine Puste reicht maximal für drei bis vier Stunden — genug, um ganz beachtliche Höhen zu erreichen. Der Weltrekord für die bemannte Ballonfahrt liegt bei 38 Kilometer Höhe.

Thyssen Industrie benutzte die „Montgolfiade 71“, wie das Bild des aufsteigenden Ballons zeigt, zu einer originellen Werbung. Das andere Foto zeigt das Aufrüsten des Heißluftballons.



Gelungener Chor- und Liederabend

Der Männergesangsverein Thyssen-Industrie veranstaltete unlängst im Bahnhofshotel in Dinslaken einen Chor- und Liederabend. Dabei wirkten unter der Gesamtleitung von Hans Dieter Rohde der Gemischte Chor Bucholtswelmen mit sowie als Solist Dieter Knehans (Baß), Duisburg. Am Flügel begleitete Jürgen Schulz.

„Es tagt der Sonne Morgenstrahl“ von Gneist vor, und zum Schluß des ersten Teiles sang nochmals der MGVTI „Fremde Häfen“ von Thenos.

Den zweiten Teil begann der Gemischte Chor mit dem Lied „Ich brach drei dürre Reiselein“ von Distler. Dann folgte schon der erste Höhepunkt, als der MGVTI die „Abendglocken“ von Lauterbach vortrug. Hier sang der Vereinsangehörige Erwin Schmitz das Tenorsolo, aber auch Herbert Weißbach aus dem Chor mit seinem Baß-Bariton-Solo aus den „Zwölf Räubern“ von Zimmermann war ein großer Erfolg, wie der langanhaltende Beifall bewies. Deutlich zeigte sich aber auch, daß der erst seit Anfang des Jahres den Chor leitende Hans Dieter Rohde Chor und Solisten sicher im Griff hatte.

Ein weiterer Höhepunkt war der Auftritt des Bassisten Dieter Knehans mit „Auf der Kasenka“ und „Kalinka“. Diesem Sänger kann man noch eine große Zukunft voraussagen. Nicht vergessen werden darf aber auch Jürgen Schulz am Flügel, der mit gutem Einfühlungsvermögen Chor und Solisten begleitete.



Wachsender Verkehr wird das Gesicht unserer Städte in Zukunft bestimmen

Von Professor Dipl.-Ing. Karlheinz SCHAECHTERLE

Innerhalb der Vortragsreihe „Die Welt von morgen“, die auf der Industrie-Messe 1971 in Hannover von der Abteilung Markt- und Verkaufsförderung der ATH im neuen Thyssen-Messehaus durchgeführt wurde, sprach Professor Dipl.-Ing. Karlheinz Schaechterle von der Technischen Universität München über „Stadt- und Verkehrsentwicklung von morgen“. Die Werkzeiung veröffentlicht aus diesem Vortrag die wichtigsten Gedanken.

Das Thema „Stadtentwicklung“ kann heute ohne gleichzeitige Beachtung aller Aspekte der Verkehrsplanung und der Verkehrsbe-wältigung nicht mehr behandelt werden. Alle überbauten Grundflächen einer Stadt werden zu Quellen und Zielen von Verkehrsvorgängen, wobei bauliche Struktur, Dichte und Nutzung Art, Stärke und Zeitpunkt der Verkehrsvorgänge bestimmen.

Schon immer wurde die Stadtentwicklung von Gegebenheiten des Verkehrs mitbestimmt. Gleichzeitig wird der jeweilige Gesellschaftszustand in der Stadtform sichtbar. Wichtigste Merkmale der Stadt sind Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Erholen, Verkehr. Das Mittel zu ihrer Koordinierung ist die Organisation. Jede Siedlung wird getragen von der Wirtschaft, lebt also von der Produktion und ihrer Verteilung.

Seit jeher war der Markt in den Städten Kennzeichen dieser strukturellen Basis; zu ihm gehört vor allem der Verkehr. Städte im Mittelalter entstanden entlang bedeutender Handelswege oder an Flüssen bzw. wurden an den Küsten der Meere an geeigneten Hafenstandorten gegründet. Die günstige Verkehrslage ist bis heute wichtigste Voraussetzung für das wirtschaftliche Gedeihen städtischer Siedlungsräume geblieben.

Durch die Entwicklung neuer Verkehrsmittel im Zeitalter technischer Fortschritte konnten die verkehrlichen Verflechtungen in Industrie, Handel und Gewerbe, Kunst und Wissenschaft intensiviert werden. Die auf diese Weise verstärkte Kommunikation über die ursprüng-

liche Stadtgrenze hinaus hat den Städtebau noch stärker als früher beeinflusst. Heute und in Zukunft wird der Verkehr schicksalhaft für das Gedeihen und die Existenz der Städte bleiben.

Die Tatsache, daß auch das engere und weitere Einzugsgebiet, also das Umland, wesentlich von der kulturellen, technischen und wirtschaftlichen Produktivität und Ausstrahlungskraft des Stadtraumes abhängt, zeigt, wie wichtig es ist, bestehende kommunale Grenzen zu übergehen und statt dessen die gesamte Stadtregion als einheitlichen, zusammengehörenden Siedlungsraum zu betrachten. Die Antriebskräfte, die bisher und künftig die Stadtstruktur beeinflussen werden, sind vielfältig.

Für die künftige Stadtstruktur werden folgende Einflußfaktoren relevante Auswirkungen haben:



Die Bevölkerung der Welt wird weiter anwachsen. Gleichzeitig wird dies den zunehmenden Verstädterungsprozeß begünstigen. Die Wissenschaft rechnet damit, daß in den Vereinigten Staaten bis zum Jahre 2000 wahrscheinlich drei gigantische Stadtlandschaften bestehen werden, in denen etwa die Hälfte der gesamten Bevölkerung der Vereinigten Staaten ansässig sein wird. Ganz allgemein werden nach Meinung der Futurologen bis zum Jahre 2000 etwa achtzig bis neunzig Prozent der Menschheit in verstädterten Siedlungsräumen leben.

Allerdings wird sich in den hochindustrialisierten Ländern der westlichen Hemisphäre die allgemeine Bevölkerungszunahme weniger stark auswirken. Im Zusammenhang mit der größeren Lebenserwartung sowie der Freisetzung der

ZU DEN BILDERN:

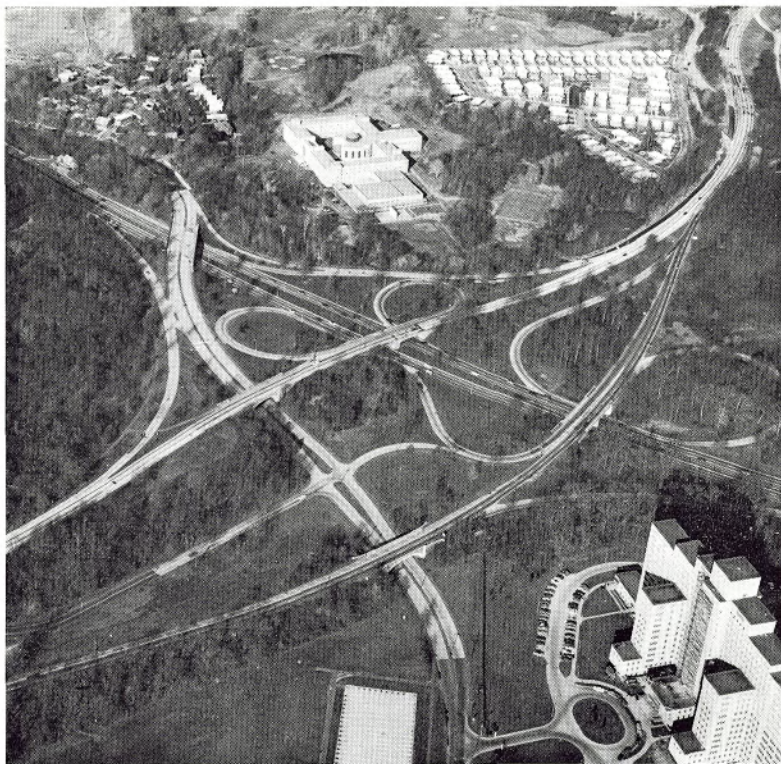
Die Städte ertrinken heute weitgehend durch den wachsenden Autoverkehr. Unser Bild oben zeigt eine Hauptverkehrsstraße in München. Die Trennung der Verkehrsströme und vor allem die Führung der Straßenbahn auf einem eigenen Verkehrskörper führt zu einer Entzerrung des Stadtverkehrs, wie das untere Bild aus Köln zeigt!

Bevölkerung im ländlichen Raum werden jedoch auch in diesen Staaten die Trends in die großen Stadtregionen und in die verstädterten Siedlungsräume anhalten.

Auch künftig werden die Städte und Stadtlandschaften in noch stärkerem Maße als bisher die überwältigende Mehrheit der Naturwissenschaftler, Intellektuellen, Künstler und des Kapitals beherbergen. Daher werden auch künftig von den Städten in immer rascherer Folge technische Entwicklungen zur Änderung der Produktions- und Lebensverhältnisse ausgehen.

Dieser Trend zur Verstädterung und Konzentration lassen die Verkehrsprobleme in Mittel- und Großstädten und in Stadtregionen weiter anwachsen. Der Ausbau der für die Stadtgestalt und Funktionsfähigkeit des Siedlungsraumes maßgebenden Kommunikationsnetze ist unumgänglich.

Durch die steigende Produktion in enger Wechselbeziehung zur Mechanisierung, Rationalisierung und Automation wird ein Strukturwan-



UNSERE BILDER

zeigen (oben) ein modernes Autobahnkreuz, das aufwendige Kunstbauten des Verkehrs erfordert. In unmittelbarer Nähe haben sich größere Verwaltungen sowie Wochenendhäuser angesiedelt — Gut lesbare Richtungshinweise (unten) erleichtern die An- und Abfahrt

del in der Wirtschaft erwartet, der zu einer veränderten Beschäftigtenstruktur führt. Städtebaulich führt dies zu einer weiteren Konzentration von Arbeitsplätzen in den Verdichtungsräumen und Stadtregionen. In Industrie und Gewerbe zeigt sich im Zusammenhang mit der Automation und Rationalisierung ein erhöhter Flächenanspruch. Im Hinblick auf die daraus sich ergebenden verkehrlichen Folgen in Gestalt erhöhter Verkehrsbedürfnisse im Personen- und Gütertransport und einem zunehmenden Verkehrsdruck in den Kernzonen muß geprüft werden, wie mit Hilfe gewandelter Stadtstrukturen eine Erleichterung im täglichen Verkehrsgeschehen erzielt werden kann. Soll die Verkehrskonzentration in den Kernbereichen unserer Stadtregionen gemildert werden, müssen leistungsfähige Nebenzentren gefördert und eine ausgeglichene Gesamtverkehrsverteilung innerhalb der Stadtregion angestrebt werden.

Die historische Entwicklung zur räumlichen Trennung von Arbeitsplatz und Wohnplatz wird sich bei fortschreitender Arbeitsteiligkeit der Wirtschaft fortsetzen. Doch die zunehmende Zahl an dienstleistungsorientierten Berufen wird für eine Stärkung von Nebenzentren förderlich sein und damit die anzustrebende Dekonzentration in der Stadtregion einleiten.

Diese Dekonzentration, die zu städtischen Bauformen in geschlossenen, relativ dicht besiedelten Teilbereichen der Regionen führt und

andererseits die Landschaft schont, pflegt und sie vor Zersiedlung bewahrt, bietet neben allen anderen Vorzügen vor allem die Möglichkeit, Verkehrsprobleme besser als bisher zu bewältigen.

Wirtschaftliches Wachstum hält an

Das nach dem Zweiten Weltkrieg einsetzende anhaltende wirtschaftliche Wachstum wird sich fortsetzen. Mit den erfolgreichen Wirtschaftsplanungen in den Ländern setzt die Ausbreitung der Massenkonsum-Gesellschaften in Westeuropa, den Vereinigten Staaten, Japan und Australien ein.

Auch in der Sowjetunion und in Osteuropa wird dieser Trend sichtbar werden. In allen osteuropäischen Ländern steigt zur Zeit die staatlich geförderte Pkw-Produktion sprunghaft an; allein in der Sowjetunion sollen zwei Millionen Vormerkungen zum Pkw-Erwerb aus der Bevölkerung vorliegen.

Mit den erwarteten hohen Wachstumsraten des Pro-Kopf-Brutto-Sozialproduktes wachsen die Ansprüche der Bevölkerung an den städtischen Lebensraum und zwar im persönlichen Bereich und bei den Gemeinschaftseinrichtungen al-

ler Art quantitativ und qualitativ an. Typische Kennzeichen hierfür sind unter anderem: Zunehmende Wohnansprüche in Gestalt von höherem Bedarf an Wohnflächen pro Kopf, bessere Ausstattung, verstärkter Automation und Mechanisierung der Haushaltungen sowie Rückgang der Belegung pro Wohneinheit.

Die Folgen dieser zunehmenden Ansprüche zeigen sich

- in einer Verlagerung der Wohnbevölkerung von dicht bebauten Innenstadtbereichen zu Wohnplätzen außerhalb der Stadtgrenzen;
- in einer Auflockerung der Wohngebiete in den Kernbereichen und einer zunehmenden Verstädterung in den Randgebieten der Stadtregionen;
- in einem wachsenden Bedarf nach Sanierung überalterter, lichtloser Wohnquartiere aus der Frühzeit des industriellen Zeitalters.

Unter diesen Aspekten erhöhen sich zwangsweise die Entfernungen zwischen den Wohngebieten und den Arbeitsplätzen in- und außerhalb der Kernzonen. Verstärkte Verkehrsverflechtungen zwischen den einzelnen Teilbereichen der Stadtregion werden entstehen. Nur eine geplante Entwicklung der Stadtregionen wird unter diesen Anforderungen die unbedingt notwendige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse einleiten.

Mehr Privatautos

Steigende Einkommen und wachsender Wohlstand fördern mit geradezu frappierender Konsequenz die Motorisierung und dadurch die Mobilität. Ein Vergleich von zehn deutschen Städten unterstreicht den Einfluß des Brutto-Inlandsprodukts auf die Motorisierung der Stadtbevölkerung. Amerikanische Untersuchungen im Raume New York zeigen den Mobilitätswachstum bei steigenden Einkommen und sich ausdehnenden Stadträumen.

Überall in verstädterten Regionen schlägt sich dieser Mobilitätswachstum fast ausschließlich im individuellen Kraftwagenverkehr nieder. Entscheidend hierbei ist die mit dem Auto gewonnene größere Freizügigkeit bei der Wahl des Arbeitsplatzes, des Wohn- und des Urlaubsortes.



Die erhöhten Einkommen tragen wesentlich zu einer Verlagerung der Ausgabenanteile des Familienhaushaltes bei. So werden nach Untersuchungen über das Konsumverhalten der Bevölkerung die Ausgaben-Anteile für Nahrung und Lebensmittel von heute 46 Prozent auf 31 Prozent zurückgehen, dagegen für den Verkehr von zwei auf zehn Prozent anwachsen.

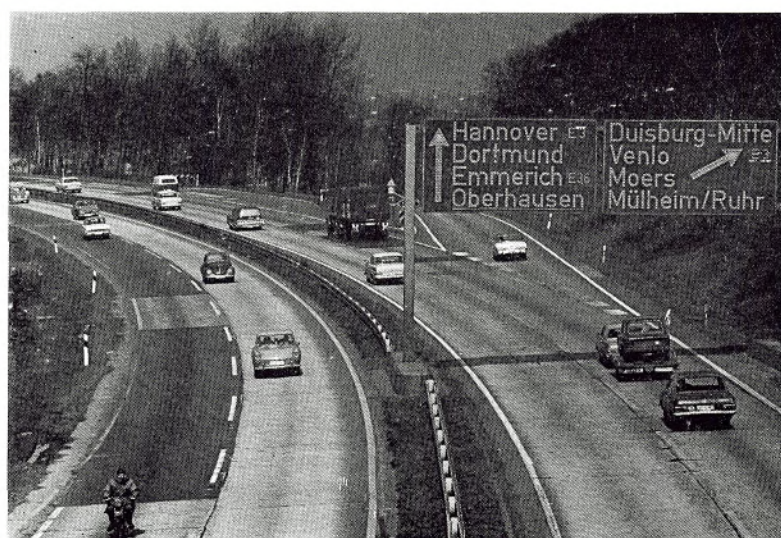
Höhere Ansprüche in der Freizeit

Als eine weitere Folge des zunehmenden Wohlstandes und der Arbeitszeitverkürzung durch Automation wird die Stadtbevölkerung vermehrt Freizeit erhalten. Wissenschaftler rechnen mit einem allmählichen Abbau der zur Zeit rd. 2000 Arbeitsstunden pro Jahr und Beschäftigten auf 1300 bis 1500 in den kommenden zwanzig Jahren. Die dann vorhandene verkürzte Arbeitszeit auf rd. 30 bis 35 Stunden pro Woche verlangt von der Stadtplanung, dem Freizeitwert einer Stadt stärkere Bedeutung zuzuerkennen. Gleichzeitig müssen ausreichende Naherholungsflächen innerhalb der Stadtregion ausgewiesen und in möglichst günstiger Entfernung zu den einzelnen Wohnbereichen bereitgestellt werden.

Die mit diesem Entwicklungsprozeß dem einzelnen ebenfalls künftig zur Verfügung stehende ein- bis zweimonatige Urlaubszeit wird Konsequenzen auf das Ausmaß und die Häufigkeit des Reiseverkehrs zur Erholung und im Urlaub haben. Das niedrigere Pensionsalter der Erwerbstätigen wird den ganzjährig stattfindenden Urlaubs- und Reiseverkehr fördern.

Die Stadt von morgen

Im Zeichen des Kraftwagens oder ähnlicher individueller Transportmittel wandeln sich die Bau- und Wohnformen. Parkhäuser, Tiefgaragen und Bewegungsräume in mehreren Ebenen werden Bestandteile neuer Stadtteile. Zur intensi-





ven Nutzung der städtischen Bebauung wird eine stärkere Mischung unterschiedlicher Funktionen angestrebt.

Die Aufgabe der Stadt wird es auch in Zukunft sein, neben technischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen dem Bewohner vor allem verbesserte menschliche Daseinsverhältnisse anzubieten. Die Stadt als Ausdruck des jeweiligen Gesellschaftszustandes wird daher in starkem Maße von neuen Lebensauffassungen und sich verändernden Lebensgewohnheiten geprägt werden.

In der Stadt von morgen wird das Bestreben nach Ausgleich zwischen den Bedürfnissen der Masse und den Wünschen des Einzelindividuums vorherrschen. Dazu ist es notwendig, zahlreiche Möglichkeiten der Lebensgestaltung bereitzustellen. Differenzierte Wohnformen und Wohnlagen, Mischungen von Arbeitsplätzen aller Art, kulturelle und soziale Versorgungseinrichtungen sowie Freizeitmöglichkeiten verschiedenster Formen werden den Lebensraum in unseren Stadtregionen bereichern.

Dabei muß der Stadtraum überschaubar bleiben. Eine Gliederung in einzelne Siedlungseinheiten in enger Anlehnung an Freiräume wird vor allem auch rationellere Verkehrs-Infrastrukturen ermöglichen.

Verkehr und Stadtstruktur

Neben der verkehrsgünstigen Lage im Gesamtwirtschaftsraum spielen für die Entwicklung der Städte und Stadtregionen vor allem die Qualitäten der inneren und äußeren Erschließung und die Charakteristika sowie die Einsatzmöglichkeiten der Verkehrsmittel eine Rolle.

Früher war ein Fußweg von dreißig Minuten Abstand zwischen Wohnung und Arbeitsplatz ausschlaggebend für die Stadtausdehnung. In unseren heutigen und künftigen Stadtregionen wird die-

ser Zeitaufwand auf rd. 30 bis 45 Minuten angesetzt werden können. Die Verkehrsmittel der Neuzeit wie Schnellbahn, Omnibus und Auto haben — bewußt oder unbewußt — die Stadtentwicklung wesentlich beeinflusst.

Die modernen Schnellbahnen, die in den Großstadträumen Westdeutschlands in den kommenden zwanzig Jahren verwirklicht werden, geben mit Sicherheit der Entwicklung der Stadtregionen neue Impulse. Dabei besteht eine ständige Konkurrenz mit dem Pkw, der in besonders intensiver Weise die Fläche erschließt und dabei die Grenzen der Siedlungsräume ebenfalls hinausrückt. Der Wegfall der Anmarschwege zu Haltestellen und der Wegfall der vom Fahrplan diktierten Warte- und Umsteigezeiten tragen bei mittleren Fahrdistanzen häufig zu einer Verkürzung der durchschnittlichen Reisezeiten zwischen den Außengebieten und dem Kernbereich der Stadtregion bei.

Verkehrsstruktur in Stadtregionen

Von großem Einfluß ist die mit der Motorisierung und dem zunehmenden Pkw-Besitz gewonnene Mobilität. Die sogenannte Verkehrsteilnahme, d. h. der Anteil der Verkehrsteilnehmer an der Gesamtbevölkerung eines Bezugsgebietes schwankt und hängt von sozialen Gegebenheiten, den räumlichen Entfernungen und der Größe der einzelnen Siedlungseinheiten ab. In Städten und Stadtregionen liegt die Verkehrsteilnahme heute bei 60 bis 75 Prozent; in ländlichen Gemeinden bzw. im Umland und in größerer Entfernung zu den Stadtregionen geht die Verkehrsteilnahme auf rd. 30 bis 40 Prozent zurück.

Die spezifische Fahrtenzahl, d. h. die Anzahl der Fahrten pro Verkehrsteilnehmer, ist im allgemeinen relativ konstant. Unterschiede sind vorwiegend auf die jeweilige Sozialstruktur und auf den Motorisierungsgrad, d. h. den Pkw-Besitz



zurückzuführen. Erwerbspersonen verhalten sich als Verkehrsteilnehmer anders als Nichterwerbspersonen. Innerhalb der beruflich Tätigen bestehen Differenzen zwischen den Gruppen der Arbeiter, Angestellten, Beamten und Selbständigen.

In Städten und Stadtregionen liegt die durchschnittliche Gesamtfahrtenzahl pro Verkehrsteilnehmer bei 3,0 bis 4,0; in ländlichen Gemeinden im weiteren Umland der Stadtregionen geht die spezifische Fahrtenzahl auf 2,0 bis 3,0 zurück. In Mittelfranken wurde je nach Sozialstruktur und Motorisierung eine bis zu 40 Prozent höhere spezifische Fahrtenzahl gegenüber den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern festgestellt. Ebenso gravierend ist der Einfluß der Motorisierung auf den Rückgang des öffentlichen Verkehrs. In den kreisfreien Städten Mittelfrankens geht die Zahl der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln pro motorisierten Verkehrsteilnehmer um 15 bis 40 Prozent gegenüber den nicht-motorisierten zurück. Ähnliche Zusammenhänge konnten aus der Verkehrsstruktur der Stadt Karlsruhe und der Randstadt Holland (Utrecht) abgelesen werden.

Etwa 80 bis 85 Prozent aller Fahrten in Städten und Stadtregionen hängen mit der Wohnung des Verkehrsteilnehmers zusammen. Jedoch wird in Zukunft der reine Berufsverkehr nicht in der Menge, aber in seinem Anteil zum Gesamtverkehr rückläufig sein.

Wohnung und Arbeitsplatz

Der Strukturwandel im Stadtverkehr wird zusätzlich unterstützt durch die Änderungen der Wirtschafts- und Gesellschaftsstruktur. Mehr Wohlstand, mehr Freizeit und mehr Wissen öffnen für immer mehr Menschen zusätzliche Freiheitsgrade des Verhaltens.

Die einst angestrebte räumliche Zuordnung von Wohnung und Ar-

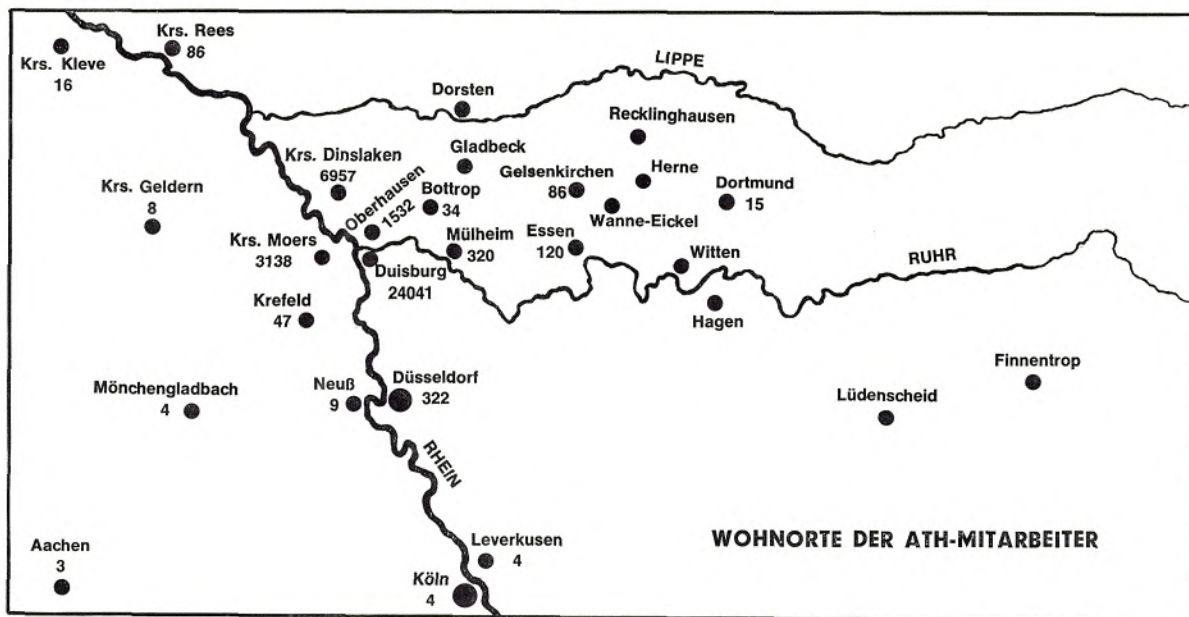
ZU DEN BILDERN:

Nach über einjähriger Entwicklungszeit und Erprobung stellte die Beteiligungsgesellschaft der ATH Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH München den ersten Prototyp eines Elektro-Transporters vor, der gemeinsam mit den Firmen Bosch, Varta und Bayer sowie dem RWE entstand. Er erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern. Die Reichweite liegt bei 60 bis 105 Kilometer — Bild oben links: Die Zeiten des Dienstbeginns in den Städten sind meist durch größere Fahrzeugschlangen gekennzeichnet — Gut angebrachte Verkehrsschilder (unten) erleichtern den Verkehr

beitsplatz wird bei den auseinanderstrebenden Bedürfnissen der Erwerbstätigen oder in Ausbildung befindlichen Familienmitgliedern eine Illusion bleiben. Entscheidend für die Wahl des Wohnplatzes wird künftig die günstige Erreichbarkeit von Arbeits-, Bildungs- und Freizeittätten mit individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln sein.

Ungefähr 65 Prozent der Kfz-Fahrten im abendlichen Berufsverkehr im Raume München weisen heute bereits Fahrtlängen von weniger als 10,5 Kilometer auf. Innerhalb der Stadt lagen die mittleren Fahrweiten im Kraftwagenverkehr bei 2,5 bis 4 Kilometer.

Aus Westholland werden diese typischen Merkmale der Verkehrsstruktur bestätigt. Bei einer Ausdehnung der Randstadt Holland von ca. 4800 Quadratkilometer beträgt an Werktagen die durchschnittliche Reiseweite 4,1 Kilometer, wobei vor allem der hohe Anteil Rad- und Mopedverkehr an der verhältnismäßig geringen Fahrdistanz dieses ausgedehnten Siedlungsraumes beteiligt ist. Im Wochenendverkehr fallen dagegen größere Fahrweiten zu den Naherholungsräumen an, wobei die mittlere Reiseweite von rd. acht



2 von 3 ATH-Mitarbeitern wohnen in Duisburg

Das nebenstehende Schaubild zeigt die Wohnorte der aktiven Belegschaftsmitglieder der ATH aus den Werken Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth, Ruhrort, Meiderich und Duisburg-Süd sowie der Außenstelle Düsseldorf. 24.041 (das sind 64,8 Prozent) haben ihren Wohnsitz in Duisburg, 6957 (18,7 Prozent) im Kreis Dinslaken, 2170 (5,8 Prozent) im übrigen Ruhrgebiet. Im Kreis Moers wohnen 3138 (8,5 Prozent), am übrigen linken Niederrhein 129 (0,3 Prozent).

In der Rangfolge der Wohndichte von ATH-Mitarbeitern liegen die wichtigsten Wohnorte wie folgt:

Duisburg	24 041
Walsum	4 078
Dinslaken	2 358
Oberhausen	1 532
Homberg	1 176
Moers	1 055

In Rheinkamp wohnen 449 Mitarbeiter, in Voerde 344, in Düsseldorf 322, in Mülheim 320, in Rheinhausen 199 und in Essen 120 Belegschaftsmitglieder.

Der Computer der Abteilung Zentrale Datenverarbeitung, der diese Statistik Ende August an Hand der Postleitzahlen der Personalkartei ermittelte, druckte zur Überraschung der Redaktion auch 162 Mitarbeiter mit Wohnort Yokohama/Japan aus. Das Rätsel löste sich bald. Denn es handelt sich dabei um Mitarbeiter, deren Anschriften ohne Postleitzahl eingegeben waren und von denen der letzte, dessen Wohnort in einem solchen Falle die Maschine zum Ausdrucken übernimmt, zufällig im Fernen Osten seinen Wohnsitz hat.

Kilometern vor allem durch Fahrten mit öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln verursacht wird.

Die zunehmende Verstädterung und Konzentration der Wirtschaft in Stadtregionen zwingt zu einem Ausbau und einer Ergänzung der bestehenden Verkehrs-Infrastruktur. Dadurch rücken die einzelnen Teile der Siedlungs- und Wirtschaftsräume wieder näher zusammen.

Der Kraftwagenverkehr wird durch den Besitz mehrerer Wagen je Haushalt zusätzlich ansteigen. Während 1965 bis 1967 in der Bundesrepublik erst sechs Prozent der Haushalte zwei Pkw besaßen, waren es in den USA bereits über zwanzig Prozent. Es kann erwartet werden, daß auch in der Bundesrepublik in rd. zehn bis fünfzehn Jahren der Anteil der Haushalte

Einwohner übernimmt der öffentliche Verkehr zwischen 250 und 350.

Die öffentlichen Verkehrsmittel

Dem zurückgehenden Trend in der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel kann nur mit einer Verbesserung des Angebotes und der Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel begegnet werden. So sind in Hamburg und West-Berlin im Zusammenhang mit dem ständigen Ausbau leistungsfähiger öffentlicher Transportmittel die Beförderungsleistungen in den letzten Jahren gleich geblieben oder leicht angestiegen.

In den Großstadtregionen mit bereits bestehenden leistungsfähigen Schienen - Schnellverkehrsmitteln übernimmt trotz wachsender Motorisierung der öffentliche Massentransport den Hauptanteil des täglichen Berufsverkehrs. In Hamburg, Stockholm, Paris und London werden täglich zwischen 70 und 90 Prozent der Verkehrsspitzen des Berufsverkehrs am Morgen zur Innen-

stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt. Die etwa zehn bis achtzehn Prozent Verkehrsteilnehmer, die in dieser Zeitspanne nach wie vor mit Pkw's zur Innenstadt fahren, werden kaum stärker reduziert werden können. Überwiegend handelt es sich um Verkehrsteilnehmer, die ihren Wagen zur Berufsausübung oder im Wirtschaftsverkehr während des gesamten Tagesablaufes benötigen.

Die mit der erhöhten Mobilität des Stadtbewohners zusammenhängende Individualisierung des Verkehrs führt in gewachsenen Städten mit dichter Neubebauung zu einer zunehmenden Diskrepanz zwischen Straßenangebot und Verkehrsmenge. Die Bereitstellung von Flächen für den ruhenden Verkehr in den Innenstädten wird immer schwieriger. Zusätzliche Erscheinungen negativer Art sind abnehmende Fahrgeschwindigkeiten im Straßenraum, zunehmende Wartezeiten an überlasteten Knotenpunkten und erhöhte Zeitverluste bei der Suche nach einem Parkplatz.

Immer mehr Autos

Auf jeden dritten Bundesbürger kam am 1. Juli 1971 ein Kraftfahrzeug, auf jeden vierten ein Personenkraftwagen. Nach Angaben des Kraftfahrzeug-Bundesamtes in Flensburg vergrößerte sich seit Mitte 1970 der Bestand an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen in der Bundesrepublik um 1,245 Millionen (etwa 7,4 Prozent) auf 18,028 Millionen, davon rund 15,115 Millionen Personenkraftwagen.

von Angestellten und Arbeitern mit einem Zweitwagen auf über zwanzig Prozent ansteigen wird. Englische und holländische Untersuchungen zeigen, daß der mit steigendem Einkommen zu erwartende Mehrwagenbesitz pro Haushalt zu einem um rd. 55 Prozent erhöhten Gebrauch des Pkw führt.

Die zunehmende Motorisierung und damit Individualisierung im Stadtverkehr führt automatisch zu einem Rückgang des Fußgänger-, Zweirad- und öffentlichen Nahverkehrs. In den deutschen Groß- und Mittelstädten erreicht der Anteil des öffentlichen Verkehrs am täglichen Gesamtpersonenverkehr rd. vierzig bis fünfzig Prozent; von ca. 600 bis 700 Personenfahrten pro Jahr und



Ein Werk ohne Parkplätze ist heute undenkbar

Die ATH hat für ihre Belegschaft an vielen Stellen ihrer Werke ausreichende Parkräume zur Verfügung gestellt. Allein im Bereich der Hamborner Werke gibt es 21 öffentliche Parkplätze mit 6800 markierten Abstellflächen. Dazu kommen noch kleinere Parkplätze innerhalb des Werkes mit rund 1500 Abstellplätzen. Wie Untersuchungen und Fahrzeugzählungen zeigen, dürfte dieses Angebot angesichts des Schichtdienstes in den Betrieben ausreichend sein. Im Hamborner Bereich fahren rund 10 000 Mitarbeiter der ATH täglich mit dem Pkw zum Dienst, knapp 1000 mit dem Motorrad und immerhin 2000 mit dem Fahrrad. Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Zahl der Pkw-Fahrer um fast 20 Prozent vergrößert, während die Zahl der Benutzer von Fahrrädern um 25 Prozent und der Motorräder um 10 Prozent abnahm.

trums für die unmittelbare Information und Kommunikation führen. Mit wachsendem Zeit- und Kostenaufwand sowie Ausdehnung der Stadtregionen wird die Bedeutung regionaler Zentren zunehmen und in diesen neue Ansatzpunkte für eine entsprechende zentralörtliche Ausstattung mit kommunalen Infrastruktur-Einrichtungen entstehen lassen.

Der Ausflugsverkehr

Die Entwicklung des Autotourismus, der sich bei steigendem Freizeitangebot in einem wachsenden Wochenend- und Urlaubsreiseverkehr zeigt, wird auch künftig das Verkehrsgeschehen auf den Ein- und Ausfallstraßen unserer Stadträume stark beeinflussen. Die bereits heute sichtbaren Verkehrsspitzen vor und nach Feiertagen und an den Wochenenden auf den Verbindungsstraßen zwischen den Stadtregionen und den prädestinierten Naherholungsräumen werden zunehmen. Bis zum Jahre 1990 kann auf Grund von Untersuchungen des Verkehrswissenschaftlichen Institutes für Fremdenverkehr der Universität München eine 1,8fache Zunahme des im Jahre 1966/67 angefallenen Urlaubsreiseverkehrs der Bundesbürger im innerdeutschen Verkehr vorausgesetzt werden. Während hierbei 1954 14 Prozent, 1968 bereits 57 Prozent den Kraftwagen benutzten, werden es 1990 infolge der nahezu erreichten Sättigung in der Motorisierung 77 Prozent Pkw-Urlaubsreisende sein.

Noch stärker, nämlich auf das 2,6fache von 196/67, werden die Auslandsreisen der Bundesbürger im Ferien- und Erholungsverkehr zunehmen. Rund 68 Prozent dieser Auslandsreisen werden mit dem Kraftfahrzeug durchgeführt, wobei Österreich und Italien die Hauptzielgebiete bleiben werden. Eine starke Zunahme erfährt naturgemäß der Flugtourismus.

Die Entwicklung des Autotourismus an Wochenenden und in Ferienzeiten hat nicht zuletzt auch bei uns nach dem Zweiten Weltkrieg einen Übergang vom Kleinwagen zum geräumigeren, familiengerechten Kraftwagen gebracht. Die Einführung eines kompromißlos nur für den Stadtverkehr konstruierten Zwei- bis Drei-Mann-Wagens würde für den Stadtbewohner die Anschaffung eines zweiten oder gar dritten Wagens bedeuten. Dies ist mit wachsendem Wohlstand der Gesamtbevölkerung zwar denkbar; die Verkehrsprobleme der modernen Großstadt werden dadurch auf weite Sicht aber kaum gelöst werden können.

Stadtverkehr in der Zukunft

Im Stadtverkehr werden die herkömmlichen Transportsysteme noch über Jahrzehnte ihre Bedeutung behalten, sich allerdings der technischen Entwicklung anpassen, um ein Höchstmaß an Leistung, Sicherheit und Komfort bei möglichst geringer Umwelt-Belastung anzubieten. Schnellbahnen und Omnibusse werden für die überschaubare Zukunft die wichtigsten öffentli-



Probleme der elektronischen Datenverarbeitung

Das diesjährige Treffen der europäischen Fördergesellschaften des ISDOS-Forschungsprojektes der University of Michigan, Ann Arbor (Michigan/USA) fand in diesem Jahr bei der ATH in Hamborn statt. Gegenstand des Forschungsprojektes ist die wissenschaftliche Erarbeitung von Methoden der Systementwicklung und Ablaufoptimierung bei Einsatz von elektronischen Datenverarbeitungs-Anlagen.

Die Thyssen-Gruppe ist über die ATH an diesen Arbeiten beteiligt. Zur Mitarbeit an dem Projekt selbst haben sich wiederholt Mitarbeiter der Organisation/Zentrale Datenverarbeitung und der Betriebswirtschaft/Technische Datenverarbeitung der ATH in Ann Arbor, (Mi.) aufgehalten.

Teilnehmer des von Organisation/Zentrale Datenverarbeitung der ATH organisierten internationalen Treffens, bei dem auch die bisherigen Arbeitsergebnisse einem größeren Mitarbeiterkreis bekannt gemacht wurden, waren Vertreter der europäischen Fördergesellschaften — unter ihnen Philips, de Wendel-Sidelor, International Computers Limited — sowie Mitarbeiter der Thyssen-Gruppe.

Unser Bild zeigt am Tisch Prok. Kettner, Organisation/Zentrale Datenverarbeitung der ATH (links) mit den Leitern des Projektes, den Professoren Daniel Teichroew und Edgar Sibley, bei Eröffnung der Veranstaltung im ehemaligen Sportjugenheim an der Franz-Lenze-Straße.

chen Verkehrsmittel der Stadtagglomeration sein.

Durch eine konsequente Trennung der Wege des individuellen und öffentlichen Verkehrs — in Stadtzentren und verdichteten Teilgebieten durch Heranziehung der zweiten Ebene für den Massenverkehr — wird die Abwicklung beider Verkehrserscheinungen erleichtert und Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Zugänglichkeit der Schienen-Schnellverkehrsmittel verbessert.

Die öffentlichen Massenverkehrsmittel in Gestalt von Stadtbahnen werden von den Entwicklungen der Kybernetik und Automation profitieren. Der Fahrkomfort, die Bedienungsqualität, die Ausstattung und die Wirtschaftlichkeit im Betrieb werden dadurch erhöht. Es kann erwartet werden, daß dadurch

- die Fahrten im täglichen Berufsverkehr überwiegend von öffentlichen Transportmitteln übernommen werden, soweit es sich dabei um radikal gerichtete Verkehrsbeziehungen handelt;
- die Fahrten aus privaten Einkaufs- oder anderen Motiven — speziell in die Kerngebiete und Nebenzentren — ebenfalls zu nennenswerten Anteilen auf öffentliche Verkehrsmittel übergehen werden;
- ein allerdings geringerer Anteil des Freizeit- und Wochenendverkehrs durch das Angebot an öf-

fentlichen Transportmöglichkeiten zu deren Benutzung animiert wird.

Mehr „Verkehrsverbund“

Zur Erhöhung der Effizienz der öffentlichen Massenverkehrsmittel besteht der sogenannte Verkehrsverbund mit einheitlicher Tarifgestaltung. Koordination, Konzentration und Kooperation sind wegen ihrer Rationalisierungseffekte unverzichtbare Bestandteile des ökonomischen Verkehrsbildes der Zukunft. Durch die vereinfachte und sich auf das gesamte Angebot erstreckende einheitliche Tarifgestaltung werden notwendige Übergänge zwischen einzelnen Nahverkehrsmitteln mit den erforderlichen Umsteigezeiten leichter in Kauf genommen.

Der wachsende Individualverkehr wird die Aufnahme des ruhenden Verkehrs in den Zentralbereichen der Stadtagglomeration sowie in Gebieten mit Ansammlungen von Industrie- und Gewerbebetrieben wesentlich erschweren. Deshalb ist die Schaffung ausreichender, nahe der Bedarfsgebiete gelegener Parkmöglichkeiten unumgänglich. Auf Grund des in den Innenstädten hochwertigen Grund und Bodens werden vermehrt Hoch- und Tiefgaragen gebaut werden.

Unter Abstimmung mit der angestrebten Aufteilung des Gesamtverkehrsaufkommens auf individuelle und öffentliche Verkehrsmittel wird das künftige Parkraumange-

bot in den Kernbereichen ausschließlich dem Wirtschafts-, Geschäfts-, Andienungs- und Besucherverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Wie Parkraum-Untersuchungen in deutschen Städten zeigen, sind bereits heute rd. 55 bis 70 Prozent der in der Innenstadt parkenden Fahrzeuge Kurzparker bis zu einer Stunde Parkzeit.

Zur Entlastung der Stadtzentren und der gesamten Stadtregion vom privaten Autoverkehr werden künftig auch Taxen beitragen. Besonders wirkungsvoll wird der Einsatz über Funk in den Verkehrsverbund einbezogenen Taxen sein.

Eine auf den Aufbau des Verkehrsnetzes abgestimmte und mit ihm integrierte Stadtgliederung gestattet eine bestmögliche Nutzung des verkehrlichen Infrastruktur-Angebotes. In der Stadtregion der Zukunft wird die ungesteuerte Zersiedlung des Raumes ersetzt sein durch selbständige Stadteinheiten, die sich an den Hauptverkehrslinien entlang reihen und über diese miteinander in Verbindung stehen.

Um die hohen Geschwindigkeiten der Schnellbahnen voll ausnutzen zu können, wird in der Stadtlandschaft von morgen erhöhter Wert auf eigenständige Siedlungseinheiten von 100 000 bis 200 000 Einwohnern mit eigenen Zentralbereichen und Nutzflächen für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen gelegt.

Mit dieser verstärkten, ausgeprägten Dekonzentration höchstwertiger Nutzungen werden die mit der Ballung entstehenden negativen Umwelt-Beeinflussungen gestoppt. Zusammen mit technischen Entwicklungen zur Abgasbeseitigung, zur Umstellung von Ölheizung auf Fernwärme und zur Automation der Müll- und Abwasserbeseitigung wird dadurch das Umweltmilieu der Siedlungsräume stark verbessert.

Sorge für den Menschen

In den noch überschaubaren, besonders intensiv miteinander verbundenen selbständigen Stadteinheiten wird sich die Urbanität entwickelt haben, die aus der Teilnahme an einer Vielfalt sozialer und kultureller Prozesse und Gruppierungen innerhalb dieser Stadteinheiten entstehen kann.

Zwischen diesen Siedlungseinheiten schieben sich große zusammenhängende Grün-, Park- und Wasserflächen, welche die erforderlichen Freizeit- und Naherholungseinrichtungen aufnehmen und darüber hinaus wesentlich zur Bereitstellung eines ausgeglichenen Kleinklimas und zur Durchlüftung der Stadt-Agglomerationen beitragen.

Nur die Entwicklung von eng aufeinander abgestimmten Verkehrssystemen und Stadtelementen wird den Menschen von morgen den gewünschten Lebensraum schaffen, der ihm die Befriedigung seiner sozialen und gesellschaftlichen Bedürfnisse erlaubt und in dem er letztlich das „Maß aller Dinge“ bleibt.



DIE BILDER

auf den beiden Seiten zeigen Ausschnitte aus dem Rundfahrt-Programm durch die Werke Hamborn, Ruhrort und Meiderich der ATH sowie nach Lohberg — Während der Fertigstellung dieser Ausgabe erlag der Leiter der Redaktion Duisburg der WAZ, Albert Longjalous, auf dessen Anregung diese Fahrt zustandegekommen war, ganz überraschend einem Herzversagen (auf dem mittleren Bild der rechten Seite zweiter von rechts). Er hatte im Juli seinen sechzigsten Geburtstag begehen können

Wenn man will, kann man ihn als eines der letzten noch vorhandenen Symbole für die Sparsamkeit unseres Firmengründers August Thyssen ansehen: Gemeint ist der beim Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen beheimatete grün gestrichene Salonwagen, der nur bei ganz besonderen Gelegenheiten „aus dem Stall“ geholt wird. Eine solche Gelegenheit war gegeben, als Wort- und Bildredakteure der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung die August Thyssen-Hütte einmal aus einem anderen Blickwinkel sehen wollten, nämlich aus dem der Schiene. Die Werkzeitung war mit von der Partie.

Genau 102 Jahre alt ist dieser Salonwagen, den August Thyssen bereits — und das sei als Beweis seiner Sparsamkeit angeführt — gebraucht gekauft hat. Der Begriff Salonwagen ist dabei in gelinder Übertreibung mehr wohlwollend als zutreffend gemeint; denn seine ehemals sicherlich unaufdringliche Vornehmheit hat inzwischen einer doch sehr verblichenen Eleganz Platz gemacht. Der Gegensatz zwischen früher und heute wurde um so deutlicher, als dieser altgediente Veteran von einer modernen Elektrolok über das ausgedehnte Gleisnetz des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen gezogen wurde.

Am Hamborner Werksbahnhof begann die Fahrt — man ist es bei der Eisenbahn nicht anders gewohnt — pünktlich um 9 Uhr. Die Journalisten vertrauten sich dem Lokführer Heinrich Bradac an, der seit elf Jahren bereits auf einer Lok steht. Ganz früher war er sogar noch Heizer gewesen und übte somit einen Beruf aus, der

Über Funk ferngesteuert

Hundertjähriger Salonwagen verbindet Vergangenheit und Zukunft

mit zunehmender Elektrifizierung der Werksbahn ausgestorben ist und den man im allgemeinen nur noch vom Hörensagen her kennt. Unterstützt wurde er bei der Fahrt vom Rangiermeister Werner Joa, seit elf Jahren im Rangierbetrieb tätig.

Es waren also zwei „alte Hasen“, von denen die Journalisten durch das ausgedehnte Werksgelände gefahren wurden. Wahrscheinlich war es auch notwendig, so erfahrene Kräfte hierfür einzusetzen, weil solche Sonderfahrten nämlich oft — und auch in diesem Falle — ohne Fahrplan durchgeführt werden.

Es wurde „auf Sicht“ gefahren, das heißt, der Lokführer setzte sich mit den jeweiligen Stellwerken in Verbindung und über Funk erfolgte dann die Mitteilung, welche Gleisstrecke frei war.

Ja, und mit dem Fahrtbeginn prasselten auch die Fragen: „Was ist dies, was ist das, was wird hier erzeugt und was dort produziert?“ Vorbei ging es an Thyssengas, der Kokerei 4/8 zum Werksbahnhof Honigstraße in Meiderich und von dort quer durch das Werk Ruhrort. Von hier aus machte die Lok einen Abstecher zum Hochofenwerk Hüttenbetrieb. Dabei gab es eine inter-

essante Perspektive, als man kurz vor der Werkseinfahrt die Nord-Süd-Straße überquerte. Man hatte von hier aus Gelegenheit, den Straßenverkehr aus einem Blickwinkel zu sehen, den man nicht alle Tage hat. Dann zurück nach Hamborn. Von hier aus war das nächste Ziel der Bahnhof Meerbergstraße. Das zu diesem Zeitpunkt kurz vor der Vollendung stehende modernste Stellwerk des Gemeinschaftsbetriebes wurde besichtigt. Die wißbegierigen Journalisten informierten sich, in welcher Weise der an dieser Stelle stark gebündelte Schienenverkehr gesteuert wird.

In einem weiten Bogen wurde das Werk Beeckerwerth um- und durchfahren, und es ging wieder zurück nach Hamborn, dann am neuen Oxygen-Stahlwerk vorbei zum Hafen Schwelgern. Nach einer kurzen Bootsfahrt und einer ebenso kurzen Rast setzte sich der „Sonderzug“ wieder in Bewegung und kreuzte unweit der Stadtgrenze Duisburg-Hamborn und Walsum die Bundesstraße 8.

Unaufhaltsam, wenn auch nur mit dem beim Gemeinschaftsbetrieb



Eisenbahn und Häfen zugelassenen Tempo von 25 Kilometern in der Stunde, strebte die Elektrolok dem nördlichen Endpunkt dieser Tagesfahrt entgegen, der zur Ruhrkohle AG gehörenden Schachtanlage Lohberg im Nordosten von Dinslaken.

Ganz deutlich hatte sich inzwischen das äußere Bild gewandelt. Die Schwerindustrie des Duisburger Nordens verschwand. An ihre Stelle trat der Eickelkamp und nach weiterem Fahrtverlauf fuhr man — wenn man das Werksgebiet der ehemaligen Schachtanlage Wehofen ausklammert — sogar durch landwirtschaftlich genutztes und landschaftlich reizvolles Gebiet, wie es für den Niederrhein typisch ist. Aber nicht lange, dann hatte man Lohberg erreicht und die Rückfahrt konnte angetreten werden.

Bereits eingangs war erwähnt worden, daß die werksfremden Journalisten zahlreiche interessierte Fragen stellten, so über die Art der Anlagen, über die Höhe der Produktion usw. Angesichts des ausgedehnten Schienennetzes lag es natürlich nahe, daß sich im weiteren Fahrtverlauf die Fragen zunehmend mit dem Gemeinschaftsbetrieb befaßten. So erfuhr man, daß die gesamte Gleislänge 885



Hüttenwerk Oberhausen. Die insgesamt 6990 Wagen der verschiedensten Art beförderten — zusammen mit den täglich über die Anschlüsse der Bundesbahn ein- und ausgehenden rd. 3000 DB-Wagen — im letzten Jahr über 100 Millionen Tonnen Material; das ist etwa soviel, wie die österreichische Bundesbahn und die italienische Staatsbahn zusammen transportieren. Diese Transportleistung wurde erzielt mit rund 4000 Belegschaftsmitgliedern.

Es wurde bereits auf den geradezu ins Auge springenden Gegensatz zwischen Geschichte und Neuzeit hingewiesen, als sich die Elektrolok vor den alten Salonwagen setzte. Ein noch größerer Gegensatz wird es sein, wenn eines Tages der „Geisterzug“ fährt. Oberingenieur Voß, Eisenbahn-Betriebsleiter beim Gemeinschaftsbetrieb, wagte diesen Blick in die Zukunft, als er davon sprach, daß in einem Industriebetrieb wie der ATH eines Tages Züge durch Funk-Fernsteuersysteme gelenkt werden.

Gibt es bei der Elektrolok schon keinen Heizer mehr, so wird dann — zumindest für Teilbereiche — an die Stelle des Lokführers der vorprogrammierte Computer treten.

501 junge Mitarbeiter begannen ihre Ausbildung

501 Jungen und Mädchen begannen am 1. September ihre berufliche Ausbildung bei der ATH. Von ihnen kamen 143 zum Kaufmännischen Ausbildungswesen, 200 zum Technischen Ausbildungswesen in Hamborn und 114 zum Technischen Ausbildungswesen in Ruhrort. In die Ausbildungswerkstatt in Hochfeld, die seit einigen Monaten auch zur ATH gehört, konnten 44 Jungen aufgenommen werden.

Der Leiter des Technischen Ausbildungswesens Hamborn, Ing. Bekker, konnte die jungen gewerblichen Auszubildenden des Werkes Hamborn im Saal von Tor I begrüßen. Viele, so sagte er, hätten diesen Tag sicherlich mit Spannung erwartet; denn letzten Endes be-

ginne nun ein neuer Lebensabschnitt. Wenn man davon ausgehe, daß in vielen Bereichen der Technik der Umbruch noch nicht abgeschlossen sei, dann gewinne die Ausbildungszeit immer mehr an Bedeutung. Dieser Wandel habe auch auf die Berufsausbildung ihre Auswirkungen.

Auf die zwischenmenschlichen Beziehungen und das Nebeneinander in einer Gemeinschaft ging Personaldirektor Dr. Isselhorst ein, der um zehn Uhr die Auszubildenden des Kaufmännischen Ausbildungswesens im früheren Sportjugenheim begrüßte. Für die Ausbildung wünschte er den jungen Mitarbeitern hier — wie später auch in der Ausbildungswerkstatt Hochfeld — viel Erfolg und ein herzliches Glückauf.



114 neue Anlernlinge, unter ihnen ein Mädchen, das Chemielaborantin werden möchte, konnten Betriebschef Wilhelm Koch und Personaldirektor Billen als neue Mitarbeiter der ATH in Ruhrort begrüßen. Wie sehr die ATH an einer guten Ausbildung interessiert sei, erläuterte Ing. Koch mit folgenden Worten: „Zur Zeit kostet uns eine dreijährige Ausbildung pro Kopf über 20 000 DM; darin sind allein fast 8000 DM an Ausbildungsbeihilfen enthalten. Wenn wir also heute über 110 Auszubildende einstellen, so muß unsere Firma in den nächsten drei Jahren für sie über 2,2 Millionen DM aufbringen.“ Ein Ausbildungserfolg sei aber nur dann gewährleistet, wenn man dieses Ziel in einem partnerschaftlichen Verhältnis anstrebe.



Kilometer beträgt, daß 4363 Weicheneinheiten verlegt sind, daß 346 Kilometer Gleislänge von elektrischen Fahrleitungen überspannt sind.

Aus den vielen Antworten, die Prokurist Still vom Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen an diesem Tag geben mußte, seien nur noch einige Zahlen genannt. So befahren insgesamt 172 Lokomotiven die Werksstrecken bis zum





Brasilianische Stahlfachleute bei der ATH

Eine brasilianische Delegation von Stahlfachleuten besuchte anlässlich ihrer Europareise auch die August Thyssen-Hütte. Die Produktion der brasilianischen Stahl- und Walzwerke, an deren weiteren Ausbau auch die Thyssen-Gruppe in jüngster Zeit beteiligt ist, reicht zur Bedarfsdeckung des heimischen Marktes nicht aus. So werden jährlich einige 100 000 Tonnen Halbzeug und Walzstahl importiert, über deren Einkaufsmöglichkeiten für 1972 die brasilianische Delegation in Hamborn verhandelte. Anschließend

fand auch eine Besichtigung von Werksanlagen statt. Die brasilianische Delegation wurde geführt durch Dr. Marins (sechster von rechts) von der staatlichen Stahlplanungsgesellschaft Consider und bestand aus Mitgliedern der Firmen CSN (Compania Siderurgica Nacional), Cosipa, Usiminas und Ferro e Aço de Vitoria. Die Verkaufsverhandlungen durch die Thyssen Stahlunion-Export GmbH wurden von Dir. Dr. Hannes geleitet. Im Auftrag des ATH-Vorstandes begrüßte Dir. v. Riederer die Gäste.

Jugendversammlung in Ruhrort

Überaus gut besucht war wiederum die letzte Jugendversammlung des Werkes Ruhrort. Versammlungsleiter Wilhelm Eimers konnte unter den Gästen auch Personaldirektor Billen begrüßen.

Heinz-Gerd Laakmann erstattete zum letztenmal den Rechenschaftsbericht. Da er jetzt als Ausbilder in der Lehrwerkstatt tätig ist, legte er sein Amt als Vorsitzender nieder. Ebenfalls schied Werner Hoppe

aus, so daß sich die Ruhrorter Jugendvertretung in der Spitze neu konstituieren muß.

Heinz-Gerd Laakmann konnte von einigen Erfolgen berichten. So sind die Änderungswünsche der Jugendvertretung berücksichtigt worden, soweit sie das Mittagessen betreffen. Die Arbeitszeiten der beiden Ausbildungsstätten in Hamborn und Ruhrort sind inzwischen angeglichen worden. Erstmals, so teilte er mit, seien jetzt auch Ruhrorter Jugendliche für jeweils vierzehn Tage in den Testerbergen.

Nicht einverstanden war man damit, daß die Erstausrüstung mit einem Arbeitsanzug und Sicherheitsschuhen nicht mehr vom Unternehmen gestellt, sondern von den Jugendlichen bezahlt werden müsse. Zumindest die Sicherheitsschuhe sollten, so wurde gefordert, vom Unternehmen zur Verfügung gestellt werden. Eine alle Teile zufriedenstellende Regelung hinsichtlich der Rauch-Erlaubnis in den Pausen steht noch aus. Laakmann bat in diesem Zusammenhang die Jugendlichen, ihren Unmut nicht an den Ausbildern auszulassen, sondern sich über dieses Problem mit der Ruhrorter Jugendvertretung zu unterhalten.

Oberleutnant Fölmer von der 7. Panzergrenadierdivision in Unna hielt ein vielbeachtetes Referat über den Auftrag und den Aufgaben der Bundeswehr. Eine überaus lebhaft diskutierte Diskussion mit zum Teil gefühlsbetonten, zum Teil aber auch sehr sachlichen Argumenten schloß sich an. Sie entwickelte sich so rege, daß sie wegen Überziehung der Zeit schließlich abgebrochen werden mußte.



Auszeichnung für Hermann Raab

Bei der ordentlichen Mitgliederversammlung des Deutschen Verbandes für Schweißtechnik am 29. September in Hamburg wurde Betriebsleiter Hermann Raab, Werkstätten Ruhrort/Rohrbau, mit der Ehrennadel des DVS ausgezeichnet. Mit dieser hohen Auszeichnung fanden seine besonderen Verdienste um die Schweiß-Ausbildungsstätten in Duisburg und Oberhausen des DVS-Bezirksverbandes Duisburg ihre Anerkennung. Bisher sind hundert Umschüler unter seiner Leitung zu Schweißern ausgebildet worden.

In Wiesbaden

Sechs ATH-Mitarbeiter waren Delegierte beim Kongreß der IG Metall

Der zehnte ordentliche Gewerkschaftstag der IG Metall wählte Ende September in Wiesbaden Otto Brenner für weitere drei Jahre zum Vorsitzenden dieser Gewerkschaft. Als ehrenamtliches Mitglied gehört dem Vorstand auch der Betriebsratsvorsitzende der Hamborner Werke der ATH, Rudolf Judith, an, den die Delegierten wiederwählten.

Insgesamt 470 Delegierte vertraten die über 2,2 Millionen Mitglieder der IG Metall, der größten europäischen Industriegewerkschaft. Von den Mitgliedern sind je zehn Prozent Angestellte und Ausländer.

An dem Kongreß nahmen als gewählte Delegierte des Bezirks Essen auch die ATH-Mitarbeiter Maria Lembken, August Haffner und Helmut Kewitz (alle Werk Ruhrort) sowie Fritz Hofmann und Karl-Heinz Weihs (beide Hamborner Werke), als Gäste Arbeitsdirektor Doese sowie die Personaldirektoren Billen, Dr. Isselhorst und Woelke teil.

Mit der Verabschiedung von über 1200 Anträgen und Entschlüssen bestimmten die Delegierten die Gewerkschaftsarbeit für die nächsten

drei Jahre. Ihr Schwergewicht lag bei Problemen der Satzung sowie im Bereich der Sozialpolitik und des Tarifwesens.

Die diesjährige Tagung stand unter dem Leitwort „Gesellschaftsreform als gewerkschaftliche Aufgabe“. Als wichtigste Zielsetzung nannte Otto Brenner dabei eine moderne, betriebsnahe Tarifpolitik, eine Reform des Steuersystems, eine Einkommens- und Vermögenspolitik, die mit Privilegien aufräume, sowie eine umfassende Sozialreform und eine staatliche Wirtschafts- und Finanzpolitik, die den öffentlichen Aufgaben den Vorrang gebe. Zu den Zielen gehörten nach wie vor die Ausweitung der Mitbestimmung sowie der Kampf gegen die Umweltverschmutzung.

Einer der Schwerpunkte werde die gewerkschaftliche Bildungsarbeit sein, deren Bedeutung mit der kürzlichen Eröffnung des Bildungszentrums in Sprockhövel besonders unterstrichen worden sei. Dafür müsse in Zukunft ein beträchtlicher Teil des Beitragsaufkommens verwandt werden. Die IG Metall werde im April 1972 in Oberhausen eine internationale Tagung zum Thema „Gestaltung der Zukunft“ durchführen.

Jubilarenvereinigung Ruhrort bietet kostenloses Konzert

Es scheint sich zu einer guten Tradition der Jubilarenvereinigung für die Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb zu entwickeln, daß man für ihre Mitglieder und Ehefrauen jeweils im späten Herbst ein kostenloses Konzert veranstaltet. Auch in diesem Jahr ist es nicht anders. Unter dem Motto „Musik für alle“ findet am Freitag, 3. Dezember, um 19.00 Uhr im Gemeindehaus Mittelmeiderich (Ecke Bahnhofstraße und Auf dem Damm) ein großes Konzert statt.

Die musikalische Gesamtleitung hat Chordirektor Heinz Becker (ADC). Als Solist wurde der Bariton Heinz Eisenhut gewonnen, der Werke von Franz Schubert, Ludwig van Beethoven, Hugo Wolf und Richard Strauß singt. Außerdem wirken die beiden ATH-Männerchöre „Frohsinn“ und „Sangeslust“ mit. Als Orchester wurde wiederum das Sinfonieorchester der Mannesmannröhren-Werke Mülheim unter der Leitung von Musikdirektor Emil Schmidt-Pauly verpflichtet.

Kostenlose Programme, die gleichzeitig zum Eintritt berechtigen, gibt es an der Kasse in Ruhrort, Verwaltungsgebäude 2, sowie bei den Betriebsräten des Werkes Ruhrort und des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb ab Anfang November.

Satzungsänderung beschlossen

In der Jahreshauptversammlung und in einer später stattgefundenen außerordentlichen Mitgliederversammlung der Ruhrorter Sterbekasse „Kranzspende“ Hinterbliebenen-Fürsorge ist eine Satzungsänderung beschlossen worden, um die gestiegenen Verwaltungskosten abzudecken. Sie wurde inzwischen von der Aufsichtsbehörde genehmigt. Danach werden die Verwaltungskosten auf Grund von Vorschlägen des Versicherungsthematischen Sachverständigen durch geschäftsplanmäßige Erklärung festgesetzt. Sie betragen zur Zeit 0,15 DM pro Mitglied und Monat.

Die Niederschrift der letzten Versammlung, der Kassen- und Revisionsbericht für 1970 sowie der Arbeitsbericht des ersten Kassierers für das letzte Geschäftsjahr wurden von der Versammlung einstimmig gebilligt, so daß dem Vorstand Entlastung erteilt werden konnte. Bei den Ergänzungswahlen wurde Fräulein Edeltraut Timm zum neuen zweiten Schriftführer bestellt. Für den ausgeschiedenen Kassenprüfer Kreutzberg wurde Wilhelm Bungarten gewählt.

„Jetzt wollen mich alle schlagen“

Junger Boxmeister lernt bei der ATH den Beruf des A- und E-Schweißers

Er ist erst sechzehn Jahre alt und hat trotzdem nach der Bezirksmeisterschaft schon eine Box-Landesmeisterschaft von NRW nach Hause geholt. Gemeint ist Gerhard Reinartz, der bei der ATH in Hamborn den Beruf des A- und E-Schweißers lernt. Gerhard Reinartz, dem man seinen unwahrscheinlichen „Bums“ nicht ansieht, ist trotz seiner Jugend schon ein leidenschaftlicher Boxer.

Die Mitglieder der Boxsportfreunde der Hamborn 07 sind fast alle, einschließlich Vorstand und Trainer, bei der ATH beschäftigt. Natürlich sind sie stolz auf ihren jüngsten Meister. Mit seinen 45 Kilogramm startet Gerhard Reinartz im Jugend-Halbfliegengewicht (von 45 bis 48 kg). Die Liebe zum Sport liegt vielleicht in seiner Familie; denn ein Vetter von ihm ist der bekannte Hammerwerfer Lutz Caspers, der jetzt für Rot-Weiß Oberhausen startet.

Es liegt nahe, daß man dem nicht gerade hochgewachsenen jungen

Meister die Frage stellt, wie er zum harten Boxsport gekommen ist. Er findet eine interessante Antwort: „Weil dieser Sport genau das ist, was ein richtiger Junge eigentlich braucht, um sich für den Lebenskampf vorzubereiten. Der Lebenskampf fängt ja schon in der ersten Geburtsstunde an; da schreit das Kind und setzt sich durch. Dabei ist es doch noch kleiner als ich. Oder?“

Auf den Einwand, daß es beim Boxen recht rauh zugehen könne, lautet seine Antwort: „Das macht mir nichts aus. Ich kenne viele Jungen, die gerne boxen möchten, es aber von zu Hause aus nicht dürfen. Die Eltern, die den Boxsport verbieten, handeln in Unkenntnis. Sicherlich wissen sie nicht, daß es Wettkampfbestimmungen gibt, die den Faustkämpfer beschützen, und zwar besser als in allen anderen Sportarten. Würde ich diese Schutzbestimmungen alle aufzählen, käme man mit einer Seite der Werkzeugzeitung nicht aus. Aber eines soll doch herausgestellt werden: Es darf kein Kämpfer in den Ring, wenn er nicht vorher vom Arzt untersucht worden ist. Der Arzt sitzt auch während des Kampfes am Ring und greift ein, wenn es zu „bunt“ wird.“

Im übrigen hält Gerhard Reinartz eine ganze Menge vom richtigen Trainer. Für ihn ist der Trainer richtig, der selbst alle Höhen und Tiefen des Boxsportes durchlaufen hat und der auch für ein kontinuierliches Training sorgt. Seine Schlußfolgerungen: „Dann wird man körperlich geschmeidig, schnell und stark. Auch die Reaktionen und Reflexe werden ständig geschult. Wenn man all das berücksichtigt, ist der Boxsport genau das, was ich einem richtigen Jungen empfehlen kann.“

Im Kampf selbst ist Gerhard Reinartz schnell und hart zuschlagend. Bei einem Gespräch über den Boxsport hinterläßt er den gleichen Eindruck. Auf jeden Einwand findet er schnell eine Antwort, so auch auf den Einwurf, daß es viele Gegner des Boxsportes gibt, die ihn als roh und brutal, ja, sogar als gefährlich ablehnen. Schnell hat der kleinste „Meister der ATH“ eine Antwort bereit. Er zitiert den „Osservatore Romano“, das Presseorgan des Vatikans. In dieser Zeitung hieß es 1962: „Beim Amateurboxen können, ähnlich wie bei anderen Sportarten, Unfälle höchstens durch äußere Einwirkungen eintreten; doch dieses Risiko wird ande-

Belegschaftsversammlung in Meiderich

Betriebliche Verbesserungen erhöhen Umweltschutz

(Schluß der Berichte von Seite 6)

Vor der Belegschaft des Hochofenwerkes Hüttenbetrieb in Meiderich ging Betriebsratsvorsitzender Ziegler zunächst auf die prekäre Kosten- und Erlösentwicklung bei der ATH ein.

Entscheidend für die prekäre Lage der Betriebskrankenkasse sei die Höhe des Krankenstandes, der vor allem durch die große Zahl der kurzzeitig Kranken sowie von Mitarbeitern beeinflusst würde, die vier- und fünfmal, teilweise bis zu zwölfmal im Jahr krankfeiern würden. Aus dem betrieblichen Bereich berichtete er, daß der Umbau der Sinteranlage inzwischen abgeschlossen worden sei und die Leistungen der Neuanlage zufriedenstellend ausfielen. Im Bereich des Vorbahnhofs seien durch Änderungen auf dem Gebiet der Entstaubung Verbesserungen erzielt worden.

Oberingenieur Dr. Altpeter berichtete dann über die gegenwärtige Lage der deutschen und europäischen Gießereien und der Stahlindustrie. Der schon in der letzten Versammlung aufgezeigte Trend des geringeren Auftragseingangs habe leider angehalten. Nicht zuletzt deshalb müsse man sich noch intensiver mit dem Problem der Kosten beschäftigen.

Nach dem Umbau der Sinteranlage und der dadurch möglichen höheren

Erzeugung und qualitativen Verbesserung seien günstigere Hochofen-Kenndaten erzielt worden. Dr. Altpeter berichtete dann über die Ferromangan-Spiegelbildanlage und die Entstaubung des Ferromangan-Brechers sowie die Vergrößerung der Abgusanlage im Hinblick auf die Vergrößerung des Hochofens 5, für den gegenwärtig ein Heißbestwind-Cowper errichtet wird.

Beim Ferromangan-Brecher werde der feine Staub jetzt weitgehend aufgefangen und über die Sinteranlage dem Hochofen wieder zugeführt. Hier habe eine erfolgreiche Maßnahme zum Umweltschutz durchgeführt werden können. Zu diesen Maßnahmen gehöre auch der noch zu errichtende Wall am Vorbahnhof.

Zum Schluß der Belegschaftsversammlung wurde mitgeteilt, daß kranke, erholungsbedürftige Mitarbeiter einen dreiwöchigen Kururlaub durch die BKK in Eslohe erhalten können. Erholungsmaßnahmen für erkrankte Ehefrauen fallen allerdings fort, da sich nicht genügend Teilnehmer meldeten. Stattdessen werden, wie es im Hamborner Bereich bereits üblich ist, künftig Jubilare zu einem kostenlosen vierzehntägigen Aufenthalt in St. Veit in Österreich eingeladen. Auf eigene Kosten können dabei Familienangehörige mitfahren.

rerseits durch die hohen körperlichen und sittlichen Werte des Sportes aufgewogen.“

Bis jetzt gilt Gerhard Reinartz als „Senkrechtstarter“. Von seinen offiziell gewerteten Kämpfen hat er noch keinen verloren, sieben gewann er vorzeitig (bei Jugendlichen gibt es keinen k. o.). Nach den Testkämpfen wurde er bereits — wie die Meisterwürde zeigt — für die Niederrhein-Meisterschaft gemeldet.

Mit dem bisher Erreichten ist er natürlich hoch zufrieden, schränkt aber ein: „Aber es geht ja weiter. Das Training darf nicht aufhören; denn jetzt wollen alle den Niederrhein-Meister schlagen. Mein Trainer sagte mir, im Sport sei es genauso wie im Beruf: Wer nicht an sich arbeitet, kommt nicht weiter.“

Natürlich ist Gerhard Reinartz stolz auf seinen bisher erzielten Rekord, vor allem, wenn man berücksichtigt, daß er mit dem Italiener Cocco (30 Kämpfe) und dem Westfalen-Meister Wöllmann (19 Kämpfe) schon gegen zwei weitaus erfahre-

nere Boxer im Ring gestanden hat. Er will jedoch noch weiter. Und nicht nur seine Vereinskameraden drücken ihm dazu beide Daumen.

Bei Abfuhr von Sperrgut in Wohnsiedlungen beachten

Die Rheinischen Wohnstätten weisen darauf hin, daß die Sperrgutabfuhr in den Städten Dinslaken und Walsum neu geregelt wurde. In einer neuen Satzung wird u. a. festgelegt, daß Sperrgut verpackt und in Papier-, Kunststoff- oder anderen Säcken auf dem Bürgersteig bereitgestellt werden soll und Papier gebündelt sein muß. Loses Sperrgut wird nicht abgefahren. Je Haushalt darf höchstens ein Raummeter Sperrgut herausgestellt werden. Die Abfuhr von mehr als zwei Möbelstücken kann nur auf besondere Anforderung und gegen Erstattung der Kosten durchgeführt werden.

Das Ziel der neuen Satzungen ist es, das Stadtbild auch an den Tagen der Sperrgutabfuhr sauber zu halten. Die Rheinischen Wohnstätten richten an die Mieter in den Wohnsiedlungen die Bitte, diese Vorschriften zu beachten.

Müll darf nur in die vorhandenen Müllbehälter gefüllt und nicht in Tüten, Kartons oder anderen Behältern neben den Müllbehältern abgelagert werden.





BERNHARD ROSENZWEIG
Bürovorsteher
Block- und Profilwalzwerke
Bruckhausen — 23. Nov.

Der langjährige Bürovorsteher der Block- und Profilwalzwerke Bruckhausen, Bernhard Rosenzweig, feiert am 23. November ein Doppeljubiläum. Er kann auf fünfzig Dienstjahre zurückblicken, die er ausschließlich in diesem Betrieb tätig war. Bernhard Rosenzweig wurde am 22. Oktober 1906 in Marxloh geboren. Nach Ende seiner Schulzeit ging er zur Hütte. Hier fand er im Betriebsbüro der Zurichung einen Arbeitsplatz, der ihn dann ein halbes Jahrhundert im Bereich der Block- und Profilwalzwerke festhielt. Seit 1. August 1953 war er hier bis zu seiner Pensionierung Ende 1970 Bürovorsteher. Vor allem war. Bernhard Rosenzweig Spaziergänge und Reisen sind die Annehmlichkeiten des Ruhestandes, die Herr Rosenzweig heute ausgiebig genießt.



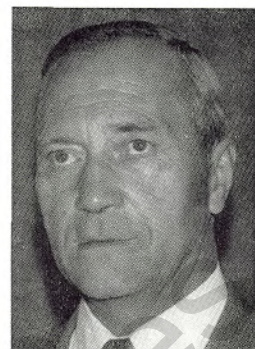
JOSEF FELDBUSCH
Steuermann
Breitflachstahl-Walzwerk I
Großenbaum — 26. Juni



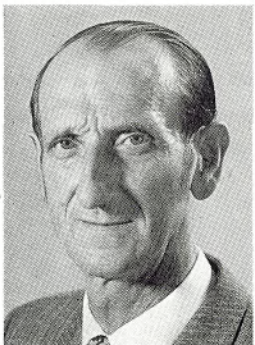
WALTER BLANKENHEIM
Schmelzlaborant
Forschung
3. November



JAKOB SCHWEITZER
Vorarbeiter
Betrieb Großenbaum
12. November



WILHELM DUNNINGHAUS
Meister
Chem. Labor/Hüttenbetrieb
14. November



FRIEDRICH WESTBROCK
1. Verlager
Zurichtung I/Bruckhausen
25. November



WILHELM ENGELS
Obermeister
Elektrobetrieb Walzwerk I
Ruhrort — 30. November



ADOLF SCHNAUTZ
Verwieger
Versand/Ruhrort
15. Dezember



STEFAN KUKULA
Wachmann
Werkschutz/Ruhrort
30. Dezember

25 JAHRE IM DIENST

Werke Hamborn, Bruckhausen und Beckerwerth

Günter Kohn, Programmierer, Zentrale Datenverarbeitung, 3. November

Paul Polakowski, Hilfsarbeiter, Allgemeine Werkskolonne, 14. November

Johann Mehl, Pfannenmacher, Oxygen-Stahlwerk Bruckhausen, 24. November

Paul Gray, Magazin-Ausgeber, Lagerwirtschaft, 2. Dezember

Richard Kobus, Dreher, Zentrale Werkstätten/MHW, 3. Dezember

Hermann Loggen, Kranführer, Erhaltungsbetrieb Bruckhausen, 3. Dezember

Werner Bamberger, Vorarbeiter, Zentrale Reparaturabteilung, 12. Dezember

Karl Enger, 1. Schienenrevidierer, Zurichtung I, 18. Dezember

Karl-Heinz Albert, Gruppenleiter, Neubau-Abteilung, 26. Dezember

Heinz Schmitz, Assistent, Arbeitssicherheit, 26. Dezember

Herbert Moch, Obermeister, Erhaltungsbetrieb Beckerwerth, 28. Dezember

Reinhard Paradies, kaufm. Angestellter, Ingenieur-Abteilung, 30. Dezember

Betriebsbereich Duisburg-Süd

Wilhelm Peters, 1. Verlager, Blechwalzwerk, 4. Juni

Erich Zastrow, Schlosser, Blechwalzwerk, 4. Juli

Willi Steli, Schlosser, Blechwalzwerk, 12. August

Günter Kühn, Kolonnenführer, Blechwalzwerk, 25. November

Kokerei August Thyssen

Erwin Pörschke, Schlosser, 1. November

Kokerei Westende

Günter Mähler, Bedienungsmann, Nebenanlagen, 3. November

Walzwerk "Grillo Funke" GmbH

Josef Tackenberg, Glüher, 8. November

EISERNE HOCHZEIT

EHELEUTE WEFERS

Im Leben zweier Menschen ist es schon ein besonderer Tag, wenn sie das Fest der eisernen Hochzeit feiern können. Am 29. September war das bei den Eheleuten Dietrich und Käthe Wefers der Fall. Wie bei der diamantenen Hochzeit vor fünf Jahren war auch diesmal der Kreis der Gäste groß. Dietrich Wefers, der am darauffolgenden Tage das fünfundachtzigste Lebensjahr vollendete, wurde in Krefeld geboren, seine Frau in Sonsbeck am Niederrhein. Beide kamen im frühen Kindesalter nach Beck. Nach der Schulzeit erlernte der junge Wefers das Schreinerhandwerk in der Bauabteilung unserer

Hütte. Für einige Jahre zog es ihn dann zu anderen Arbeitsplätzen nach außerhalb. 1912 kam er jedoch wieder als Schreiner zur Hütte zurück. Sieht man von den Jahren 1927 bis 1929 ab, in denen Wefers als Kranführer eingesetzt war, so war er stets in der Bauabteilung tätig. Bedingt durch die Demontage trat er 1949 als 63jähriger in den Ruhestand.

An Ruhe dachte er aber nicht. Als 1955 die Werkzeugzeitung wieder erschien und wenige Monate später die Zustellung durch Boten eingeführt wurde, war Herr Wefers von Anfang an dabei. Monat für Monat trug er über sieben Jahre lang unsere Werkzeugzeitung aus. Durch ein Augenleiden wurde diese Tätigkeit für ihn



dann zu schwierig. Obwohl die Glückwünsche der ATH überbrachten den Eheleuten Personalreferent Dr. Iselhorst und die Sozialberaterin des Werkes Hamborn Frau Scheiermann.

Spende für Friedensdorf-Kinder

(Schluß des Berichtes von Seite 15)

sowie für 500 DM weiteres Spielzeug. Die Kinder waren hocherfreut über die Tatsache, daß Erwachsene für ihre Unterlassungs-Sünden freiwillig, und diesmal zu ihren Gunsten, gebüßt haben. Bei solch lohnendem Zweck gibt natürlich jeder auf jeden acht, so daß auch „der Alte“, wie der Richtmeister zuweilen genannt wird, selbst einmal zur Kasse gebeten werden konnte. Und der Erfolg der Aktion? Seit Juni 1970 gibt es keinen Unfall mehr, der auf Nachlässigkeit beim Tragen von Schutzbekleidung zurückzuführen wäre. Andererseits dienen die Beträge, die zusammenkommen, einem wohltätigen Zweck, wobei von den „Sündern“ von Fall zu Fall auf der Baustelle selbst

entschieden wird, wem mit dem Geld geholfen werden soll.

Am Ende des Interviews stand der Mitarbeiter der Werkzeugzeitung mit einer D-Mark gleichfalls im Sündenregister. Man sollte eben den Sicherheitshelm auf dem Kopf und nicht in der Hand tragen...

Stahl kontra Stahl

Duplizität der Ereignisse: Unser türkischer Mitarbeiter Mehmet Deniz hatte innerhalb von drei Wochen zweimal großes Glück. In beiden Fällen bewahrte ihn nicht nur ein Schutzengel vor den Folgen schwerer Unfälle, sondern sicher auch seine Umsicht. Er trug nämlich Sicherheitsschuhe.

Im ersten Fall stand Mehmet Deniz, der als Verlager der Halbzeug-Zurichtung 7 beschäftigt ist, auf einem Waggon, weil er ein etwa fünf Tonnen schweres Knüppelpaket abhängen sollte. Unvorhergesehen schwenkte das Paket aus und



landete auf seinem linken Fuß. Die Folgen: Stahlkappe des Schuhs gerissen, Fuß unverletzt.

Nicht viel anders verlief der zweite Fall. Hier war unser türkischer Mitarbeiter mit dem Verladen eines Schrottpaketes beschäftigt, als sich ein 250 Kilogramm schwerer Knüppel löste und aus etwa einem Meter Höhe auf seinen rechten Fuß fiel. Auch diesmal hatte der Thyssen-Sicherheitsschuh am meisten unter den Folgen zu leiden. Seine Stahlkappe wurde restlos demoliert. Mehmet Deniz erlitt dabei lediglich eine leichte Schürfwunde am großen Zeh.





DIAMANTENE HOCHZEIT

EHELEUTE MERTINS

Wie so viele ältere Leute, denen man im Hamborner Raum zum seltenen Fest der diamantenen Hochzeit gratulieren kann, stammen auch die Eheleute Mertins nicht aus dem Ruhrgebiet. Ihre Wiege stand in Westpreußen. Von dort kamen sie 1922 nach Duisburg. Friedrich Mertins hatte hier Arbeit bei den Rheinischen Stahlwerken, einer unserer Vorgänger-Gesellschaften, gefunden. Bis zum Beginn der Wirtschaftskrise in den dreißiger Jahren war er als Zuschläger in der Handschmiede tätig. Die an-

schließende Erwerbslosenzeit war zwar schwer, aber beide überstanden sie gut. Als das Ruhrorter SM-Werk wieder anlief, war Friedrich Mertins dort tätig und arbeitete sich bis zum Vordarbeiter empor. 1955 ging er in den wohlverdienten Ruhestand. Sein langjähriges Hobby war die Gartenarbeit. Auch jetzt kann der 84-jährige noch nicht ganz untätig sein und füllt eine hausmeisterähnliche Funktion in dem Haus aus, in dem er schon seit fast fünfzig Jahren wohnt. An ihrem Jubeltag am 1. Oktober gratulierte Abteilungsleiter Heinrich Kuhn im Namen der ATH dem diamantenen Hochzeitspaar.

94 JAHRE ALT

Heinrich Barlen, Duisburg-Meiderich, Steinstr. 31, 18. November

93 JAHRE ALT

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

92 JAHRE ALT

Johann Ziolkowski, Duisburg-Meiderich, Bonhoeferstr. 22, 15. November

91 JAHRE ALT

Ferdinand Eversberg, Duisburg-Hamborn, Schillerstraße 2, 27. November

Martin Schröder, Duisburg-Meiderich, Stahlstr. 50, 21. Dezember

Martin Retaiski, Walsum, Heinestr. 91, 31. Dezember

85 JAHRE ALT

Johannes Bohnes, Duisburg-Buchholz, Linzer Str. 27, 3. November

Karl Zillgen, Duisburg-Laar, Turmstr. 36, 11. November

Paul Hempel, Duisburg-Meiderich, Am Welschenhof 71, 27. November

Johann Wöllgens, Duisburg-Hamborn, Henriettenstraße 34, 11. Dezember

Johann Ruby, 435 Recklinghausen, Herner Str. 44, 13. Dezember

Hermann Heckmann, 5452 Weißenthurm, Schillerstr. 11, 19. Dezember

80 JAHRE ALT

August Jung, Duisburg-Hamborn, Oderstr. 39, 15. November

Gottfried Heinen, Duisburg-Beeck, Marktstr. 17, 27. November

Heinrich Kuhn, Duisburg-Hamborn, Feldstr. 60, 5. Dezember

Josef Bonzel, Duisburg-Hamborn, Cornelissenstraße 13, 10. Dezember

August Schuster, Homberg, Bruchstr. 38 b. Hellerberg, 11. Dezember

Hubert Tebernium, Duisburg-Hamborn, Ottokarstr. 5, 12. Dezember

DIAMANTENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Wilhelm Paulus, Duisburg-Hamborn, Wiesenstr. 37, 14. November

Eheleute Friedrich Bucyowski, Duisburg-Hamborn, Vereinsstr. 21, 26. Dezember

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Ernst Baumann, 5241 Neunkhausen/Betzdorf (Sieg), Ortstr., 3. November

Eheleute Wladislaus Nadolski, Duisburg-Meiderich, Reinholdstr. 3, 4. November

Eheleute Hermann Pfeiffer, Walsum, Karlstr. 1, 5. November

Eheleute Johann Witner, Duisburg-Beckerwerth, Ehrenbreitsteinstr. 14, 5. November

Eheleute Wilhelm Schappel, Duisburg-Beckerwerth, Monschauer Str. 21, 9. November

Eheleute August Jurkschat, Duisburg-Meiderich, Kronprinzenstr. 6, 11. November

Eheleute Bruno Hoppe, Duisburg-Meiderich, Wasgaust. 26 a, 12. November

Eheleute Josef Grewen, 433 Mülheim, Saturnweg 23, 14. November

Eheleute Josef Blawatt, Walsum, Im kleinen Feld 13, 18. November

Eheleute Marzellus Rakowski, Oberhausen, Teichfeld 10, 18. November

Eheleute Friedrich Schatall, Walsum, In der Lünenheide 31, 18. November

Eheleute Hermann Loskiel, Duisburg-Hamborn, Henriettenstr. 1, 19. November

Eheleute Kurt Eidam, 5230 Altenkirchen, Kumpstr. 33, 23. November

Eheleute Theodor Morschel, Walsum, Kirchweg 28, 25. November

Eheleute Heinrich Wehning, Duisburg-Meiderich, Sonderburger Str. 18, 26. November

Eheleute Ernst Bartsch, Walsum, Am Finkenplatz 23, 27. November

Unsere Toten



WIR BEWAHREN IHNEN
EIN EHRENDES ANDENKEN

Werke Bruckhausen/Beckerwerth/Hochofenwerk Hamborn

PRAWDZIK, Adolf
ROSCH, Josef
MÜLLER, Erich
BREITZ, Gerhard
ISSEL, Agnes
ROESKE, August
BLASZKOWSKI, Johann
JEDROSZKOWIAK, Vinzenz
WARNA, Josef
EWERT, Horst
KACZYWSKI, Paul
KERSKEN, Willi
HOFF, Johann
BUDWEG, Ella
SCHIMMEL, Ernst
BLASS, Bernhard
ZMUDZINSKI, Konrad
QUEDRITSCH, Josef
GNOSA, Franz
ALLRITZ, Hermann
NÜRNBERG, Helmut
HOLLNACK, Ernst-Paul
HAHNE, Heinz
KORNELIUS, Peter
KOWALSKI, Anton
SCHNEIDER, Karl
ACHTZEHN, Manfred
SCHAGUN, Helmut
KORTHAS, Bronislaus
HECKE, Heinrich
POKOJSKI, Stefan
TERSTEGEN, Bruno
SKOUPI, Fritz
DANNENBERG, Josef
FRANK, Wilhelm
LAHRFELD, Nikolaus
ORTH, Mathias
QUADT, Alois
STEPHAN, Heinrich
BECKER, Walter
KAISER, Friedrich
KELLENDONK, Wilhelm
ULLAUB, August
ROSINSKI, Bernhard
SCHMIDT, Ernst
DE BEER, Hans
DÄMEN, Johann

Werk Ruhrort

ERDMANN, Johannes
HOLLAND, Albert
REINDERS, Eugen
SCHULZ, Michael
BASZANOWSKI, Vinzenz
KASPRZAK, Johann
BOHNES, Franz
EMMERICH, Jakob
VAN EYMEREN, Johannes
JANKOWIAK, Maximilian
FELGIEBEL, Herbert
LANGENKAMP, Walter
JACOBS, Heinrich
SAUER, Josef
DRESEN, Johann
KORNÜMPF, Eduard
PUDBERG, Karl
WAGNER, Peter
BRENNECKE, Heinrich
BAUNE, August
DOLEZAL, Franz
PRZYBYLA, Michael
STOFFEL, Philipp
HELLMANN, Gerhard
CHIELNICKI, Leopold
KOWALSKI, Walter
THEOPHIL, Friedhelm
DR. ROMMEL, Franz
JÜHLKE, Martin
RETMANN, Wolfgang
ALTERMANN, Herta
STEPUTAT, Rudolf
WEISS, Hugo
MORLO, Peter
OVERBECK, Friedrich
REINDERS, Albert
SCHRODER, Josef
JAGER, Heinrich

Hochofenwerk Hüttenbetrieb

GALLINAT, August
DUPONT, Johann
BRAUN, Paul
ARNDT, Gustav
HÜLSERMANN, Johann

Betriebsbereich Duisburg-Süd

KURTH, Werner

Kokerei Westende

KURBACH, Peter

Pensionär (Probenehmer, Chemisches Hauptlabor)
Pensionär (Werkstattschreiber, Maschinenbetrieb)
Meister, Betriebswirtschaft/Transportzentrale
Pensionär (Transportarbeiter, Hauptwareneingang)
Pensionärin (Raumpflegerin, Hausverwaltung)
Pensionär (Schlosser, Maschinenbetrieb I)
Pensionär (Bote, Werkstätten f. Bergbau- u. Hüttenbedarf)
Pensionär (Kolonnenführer, Zentr. Rep.-Abteilung)
Pensionär (Wagenführer, Hochofenwerk Hamborn)
Stoffwärter, Stoffwirtschaft
Pensionär (Hilfsdachdecker, Bauabteilung)
Kaufm. Angestellter, Verkehrswirtschaft
Pensionär (Kolonnenführer, Neubauabteilung)
Pensionärin (Raumpflegerin, Hausverwaltung)
Pensionär (Installateur, Wärmestelle)
Pensionär (2. Ofenmann, Warmbandwerk I)
Kaufm. Angestellter, Blechzurichtung Warmbandwerk I
Pensionär (Revidierer, Zurichtung)
Pensionär (Schlosser, Hochofenwerk Hamborn)
Sinterarbeiter, Sinteranlage II
Fahrer, Kraftfahrbetrieb
Monteur, Erhaltungsbetrieb Bruckhausen
Monteur, Zentrale Werkstätten
Pensionär (Lichtpauser, Neubauabteilung)
Reinig.-Masch.-Führer, Soz. Betriebseinrichtung II
Pensionär (Verwalter, Soziale Betriebseinrichtung)
Gärtner, Gärtnerei
Kaufm. Angestellter, Allgemeine Verwaltung
Pensionär (Feuerungsmaurer, Steinfabrik)
Pensionär (Schweißer, Hochofenwerk Hamborn)
Pensionär (Kaufm. Angestellter, Betriebswirtschaft)
Pensionär (Eisenlader, Bergbau und Hüttenbedarf)
Tagesvorarbeiter, Sinteranlage II
Pensionär (Reiniger, Sinteranlage I)
Pensionär (Transportarbeiter, Zentrale Werkstätten)
Pensionär (Wachmann, Werkschutz)
Pensionär (Schlosser, Maschinenbetrieb II)
Pensionär (Möllermeister, Hochofenwerk Hamborn)
Pensionär (Kaufm. Angestellter, Magazinverwaltung)
Pensionär (Vorarbeiter, Walzwerk I)
Pensionär (Kaufm. Angestellter, MB-Kraftanlagen)
Pensionär (Vorarbeiter, Elektro-Hauptwerkstatt)
Pensionär (Zurichtungsarbeiter, Zurichtung)
Hilfsarbeiter, Allgemeine Werkskolonne
Pensionär (Kolonnenführer, Zurichtung I)
Hilfshandwerker, Zentrale Werkstätten
Pensionär (Meister, Block- u. Profilwalzwerke)

Pensionär (Verlader, Block- und Kontistraße)
Pensionär (Oberingenieur, Hochofenbetrieb Ruhrort)
Pensionär (Waschraumwärter, Belegschaftsräume)
Pensionär (Schichtenführer, Elektrobetrieb, Signalabt.)
Pensionär (Handlanger, Bauabteilung)
Pensionär (Wachmann, Werkschutz)
Pensionär (1. Probenehmer, Labor)
Pensionär (Schmied, Maschinenbetrieb Martinwerk)
Vorarbeiter, Blockstraße
Platzarbeiter, Blasstahlwerk
Pensionär (Schichtprobenehmer, Metallurgische Abteilung)
Pensionär (Assistent, Hochofen)
Pensionär (Seilspleißer, Maschinenbetrieb Martinwerk)
Pensionär (Schlosser, Mechanische Hauptwerkstatt)
Pensionär (Schmied, Masch.-Betr. Block- u. Halbzeugstr.)
Pensionär (1. Gerüstebauer, Bauabteilung)
Pensionär (Verwieger, Versand)
Pensionär (Obermaschinist, Maschinenbetrieb)
Wassermann, Hochofen
Pensionär (Gießhallenarbeiter, Hochofen)
Pensionär (qual. Dreher, Mechanische Hauptwerkstatt)
Pensionär (Schlosser, Maschinenbetrieb Hochofen)
Pensionär (Gasstocher, Martinwerk II)
Handlanger, Martinwerk
Wachmann, Werkschutz
Kranführer, Werkstätten
I. Feuerwehrmann, Werkschutz
Pensionär (Archivar, Aktenverwaltung)
Posthelfer, Poststelle
Starkstromelektriker I. A.
Reinigungskraft, Allgemeine Verwaltung
Kranführer, Maschinenbetrieb Walzwerk
Kolonnenführer, Walzwerk
Pensionär (Wachmann, Werkschutz)
Pensionär (Schreiner, Schreinerei)
Pensionär (Vorarbeiter, Schrottlager Martinwerk I)
Pensionär (Platzarbeiter, Halbzeugzuricht. u. Nebenbetr.)
Pensionär (Kranführer, Maschinenbetrieb Hochofen)

Pensionär (Erzplatzarbeiter)
Pensionär (Kranführer, Gießmaschine)
Pensionär (Dreher, Mechanische Hauptwerkstatt)
Pensionär (1. Schmelzer, Hochofen)
Pensionär (Vorarbeiter, Sinterei)

Schlosser, Betriebs-Schlosserei Großenbaum

Bedienungsmann, Nebenanlagen

PERSONALMAPPE

Eheleute Friedrich Domning, Duisburg-Meiderich, Honigstr. 20, 2. Dezember

Eheleute Theodor Sweers, Duisburg-Laar, Kanzlerstraße 5, 7. Dezember

Eheleute Paul Bremer, Duisburg-Hamborn, Schlachthofstr. 140, 10. Dezember

Ernannt wurden
zum Direktor der ATH:
Dipl.-Ing. Werner Schütte, Betriebswirtschaft
zum Werksdirektor:
Dr. Joachim Koenitzer, Stahl- und Walzwerke
Beckerwerth

Dr. Franz Weber, Stahl- und Walzwerke Bruckhausen

zum Betriebsdirektor:
Dr. Egon Köhler, Stahlwerke Ruhrort

Dipl.-Ing. Hans Ross, Kraftwerke und Stromverteilung

Dr. Wolfgang Rudack, Walzwerke Ruhrort

Dr. Heinz Wischermann, Energie-Abteilung

zum Abteilungsleiter:
Dipl.-Ing. Wolfgang Bergner, Finanzen III/Beteiligungen *

Handlungsvollmacht erhielt:
Johann Meetschen, Personalabteilung für Angestellte, Hamborn

