



unsere ATH

15. Jahrgang • September 1969 • Werkzeitschrift der August Thyssen-Hütte AG • Duisburg-Hamborn



DIE STRANGGIESS-ANLAGE, die im Werk Ruhrort am 4. Februar ihren Betrieb aufnahm, hat ihre Leistung von Monat zu Monat gesteigert. Am 29. Juli wurde die 100 000. Tonne Stahl abgegossen. • Am 31. Juli wurde im Werk Ruhrort die letzte Thomasstahl-Charge erblasen. Damit endete ein bedeutendes Kapitel der Stahlgeschichte an der Ruhr, das an der gleichen Stelle vor fast neunzig Jahren, am 22. September 1879, mit der ersten Produktion von Thomasstahl begonnen hatte. (Siehe hierzu unsere Berichte auf den Seiten 5 bis 10.)

ÜBER DAS SCHIENENNETZ der Deutschen Bundesbahn wickelt die ATH seit kurzem den Transport von Edelstahl-Rohblöcken ab, die im Werk Ruhrort für die Deutschen Edelstahlwerke in Krefeld produziert werden. Diese Transporte erfolgten bisher mit Lastautos. Sie begannen 1966 mit monatlich etwa 2000 Tonnen und haben inzwischen bis zu 8000 Tonnen erreicht. Die Umstellung auf den Bahntransport hat eine starke Entlastung des Straßenverkehrs zwischen Ruhrort und DEW Krefeld zur Folge. (Siehe den Bericht auf Seite 26.)

DIE STAHLINDUSTRIE wird 1969 im Bereich der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel, zu dem neben Duisburg auch Rheinhäusen gehört, nach einer Vorausschau der Kammer rd. sechzehn Millionen Tonnen Rohstahl erzeugen. 1968 betrug die Produktion mit 62 000 Beschäftigten 14,8 Millionen Tonnen, während sie bei gleicher Zahl von Arbeitskräften 1959 nur bei 9,2 Millionen Tonnen lag. Die Hüttenwerke im Duisburger Kammerbereich erhöhten im gleichen Zeitraum ihren Anteil an der deutschen Stahlerzeugung von 31,2 auf 36 v. H.

AN DRITTER STELLE der deutschen Unternehmen steht die Thyssen-Gruppe in einer Zusammenstellung, die von der Wochenzeitung „Die Zeit“ über die hundert größten Gesellschaften der Bundesrepublik veröffentlicht wurde. Die ATH verbesserte sich damit, nach dem Umsatz gerechnet, um einen Platz. Nach einer Untersuchung der US-Zeitschrift „Fortune“ rangiert die Thyssen-Gruppe auf dem 18. Platz in der westlichen Welt außerhalb der USA. Die ATH ist hinter der staatlichen British Steel Corp. die bedeutendste außer-amerikanische Stahlgesellschaft.

EINE FLUGREISE NACH MONTE CARLO für zwei Personen zum Grand Prix — das ist der erste von hundert Preisen eines Preisausschreibens, die während der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt vom 11. bis 21. September auf dem Stand der Thyssen-Gruppe zu gewinnen sind. Clou des Standes werden drei BMW-Coupé 2800 aus Edelstahl sein. Sie sollen nicht nur die Einsatzmöglichkeiten von Edelstahl beim Automobil zeigen, sondern auch alle Unternehmen der Thyssen-Gruppe als bedeutende Zulieferanten für die Automobil-Industrie vorstellen. Während der Vorführung des Films „Thyssen und das Auto“ werden den Besuchern acht Quizfragen gestellt, die sie lösen müssen.



DIPL.-VOLKSWIRT HOFFSTAEDTER, Vorstandsmitglied von DEW Krefeld, wurde am 20. August 50 Jahre. • **GERHARD BRUNS**, ehemals Vorstandsmitglied der HOAG und der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie (bis 1955), vollendete am 18. August sein achtzigstes Lebensjahr. • **Direktor ERNST ELLSIEPEN**, Mitglied der Geschäftsführung der Rheinische Kalksteinwerke GmbH, Wülfrath, der am 9. Oktober sechzig Jahre alt wird, wurde zum Vorstandsvorsitzenden des Bundesverbandes der Deutschen Kalkindustrie berufen.

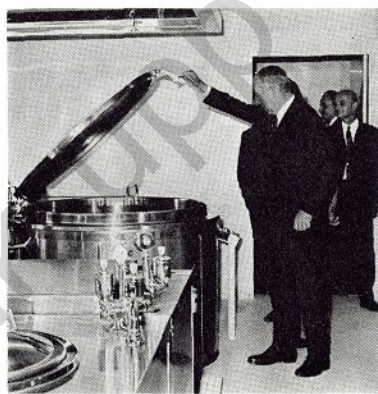
DIE FRITZ THYSEN STIFTUNG, die vor zehn Jahren von Frau Amélie Thyssen und ihrer Tochter Anita Gräfin Zichy-Thyssen mit nom. 100 Millionen DM Aktien der ATH ins Leben gerufen wurde, hat 1968 zur Förderung der Wissenschaft rd. zehn Millionen DM bereitgestellt. Davon entfielen, wie der Tätigkeitsbericht mitteilt, rd. 8,5 Millionen DM auf Forschungsprojekte und 1,2 Millionen DM auf die Förderung junger Wissenschaftler. Seit 1961 stellte die Stiftung rd. 86 Millionen DM bereit. — Die Werkzeitung berichtet im nächsten Heft ausführlicher.

BEI DER HUTTENWERK OBERHAUSEN AG hat die Mehrheit der freien Aktionäre von dem Abfindungsangebot der ATH Gebrauch gemacht. Die Thyssenhütte hält jetzt 255,3 Millionen DM des Grundkapitals der HOAG, das sind 98,2 Prozent. • Auch den freien Aktionären der Stahlwerke Bochum AG, an der die ATH paritätisch mit der zur Otto-Wolff-Gruppe gehörenden Eisen- und Hüttenwerke AG beteiligt ist, hat die ATH die Möglichkeit eingeräumt, junge Aktien aus der kürzlichen Erhöhung des Grundkapitals zu beziehen.

REEDEREI-DIREKTOR CURT NOËL wurde am 19. August 60 Jahre. Bei einer Feier würdigte Prof. Dr. Cordes vor allem das pionierhafte Wirken von Dir. Noël bei der Entwicklung der Erz-Schubschiffahrt auf dem Rhein. Sein Lebensweg führte ihn nach einer Bank- und Handelslehre nach Antwerpen und 1934 bis 1937 für das Kohlsyndikat nach Paris. 1938 trat er zur Raab-Karcher GmbH über, deren Schiffspark er nach dem Krieg wieder aufbaute. 1958 wurde Dir. Noël zum Geschäftsführer der Haeger & Schmidt GmbH, Duisburg-Ruhrort, berufen.

AUF DEN ERSTEN DREI PLÄTZEN der Sicherheits-Erfolgsskala unter den Werken der Eisen- und Stahlindustrie, die über achtausend Belegschaftsmitglieder besitzen, lagen 1968 drei Unternehmen der Thyssen-Gruppe, nämlich die Hüttenwerk Oberhausen AG sowie die Werksbereiche Ruhrort/Hüttenbetrieb und Hamborn/Bruckhausen/Beeckerwerth der ATH. Die Thyssen-Röhrenwerke gehören mit ihrem siebten Platz noch zu den ersten zehn. Die HOAG hat Platz 1 seit 1961 ununterbrochen inne. Über diese Entwicklung berichten wir auf Seite 13.

EIN EIGENES KASINO hat jetzt die Ruhrorter Belegschaft erhalten. Nach knapp anderthalbjähriger Bauzeit konnte Hüttdirektor Schmidt das Gebäude am 19. August seiner Bestimmung übergeben. Das mit Thyssen-Color, kunststoffbeschichteten Blechen aus Thyssenstahl, verkleidete Gebäude ist eine architektonische Bereicherung des Stadtbildes. Unser Bild (rechts) zeigt Hüttdirektor Dr. Brandt bei der „Probennahme“ — diesmal nicht als Stahlkoch, sondern in der modernen Ruhrorter Kasinoküche. (Siehe den Bericht auf den Seiten 3 und 4.)



BEI DER RHEINISCHE SIPOREX GmbH, Voerde-Emmelsum, einer Tochter der zur Thyssen-Gruppe gehörenden Rheinische Kalksteinwerke GmbH, Wülfrath, wurden Dr. Fritz Krebs und Manfred Backeshoff zu Geschäftsführern bestellt. Wilhelm Wenersbusch ist die alleinige Geschäftsführung der Westdeutsche Porenbeton GmbH, Düsseldorf, an der die Kalksteinwerke beteiligt sind, übertragen worden. Der bisherige stellvertretende Siporex-Geschäftsführer Ernst Püchel ist auf eigenen Wunsch aus den Diensten des Unternehmens ausgeschieden.

500 MILLIONEN DM gab die Industrie im Bereich der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel im Verlauf der vergangenen zehn Jahre für Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft aus. Diese Mitteilung machte der Präsident der Kammer, Prof. Dr. Schackmann, vor Journalisten. In Nordrhein-Westfalen belaufen sich die Ausgaben der Industrie hierfür seit 1955 auf 2,3 Milliarden DM. Seit 1966 haben sie sogar einen Jahresdurchschnitt von einer Viertelmilliarde erreicht. (Siehe unseren Bericht auf Seite 5.)

Herausgeber:

AUGUST THYSEN-HÜTTE AKTIENGESellschaft

4100 Duisburg-Hamborn, Postfach 67

Leiter der Redaktion: Carl Bertram Hommen

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

Zentralredaktion: Duisburg-Hamborn, Kaiser-Wilhelm-Straße 100 (Hauptverwaltung), Fernruf 5 55 21, Hausanschluß 54 52 und 27 66 — Redaktion Werk Ruhrort (Postfach 201, Verwaltung II, Zl. 6): Fernruf 45 41, Hausanschluß 62 34 und 63 83. — Satz und Druck: Mülheimer Druckereigesellschaft mbH, Mülheim (Ruhr), Eppinghofer Straße 50/52

Bilder: Gecks, Lang, Lehmann, Meyer, Scheibel, Steinmetz, Strangfeld, Warne, Bildstelle GHH Sterkrade; Contipress, Länderpress — Luftaufnahme: Messe AG Hannover/Luftbildservice Niedersachsen (freig. Niedersächsischer Minister für Wirtschaft und Verkehr Nr. 11/1592/14—67)

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

TITELBILD: Ein Sommertag am Rhein: Vor dem ATH-Werkshafen Schwelgern und vor der Kutsche der Beeckerwerther Betriebe herrscht auf dem Strom reges Leben (Farbaufnahme: Karl Lang) — **BILD DER LETZTEN SEITE:** Letzte Thomas-Charge im Blasstahlwerk Ruhrort am 31. Juli (Farbaufnahme: Warne)

Aus dem Inhalt:

Ruhrorter Belegschaft hat jetzt ein eigenes Kasino	3
Die größten Thomas-Konverter der Welt blasen nicht mehr	5
In Meiderich wurde vor neunzig Jahren der erste Thomasstahl in Deutschland erblasen	7
Augenzeugen-Bericht anno 1880	8
Krankenkassen-Ausgaben steigen stetig	10
Für Rente wegen Erwerbsunfähigkeit müssen gesetzliche Bestimmungen erfüllt sein	11
Hamborner Betriebskrankenkasse durch hohen Krankenstand belastet	12
Drei Werke der Thyssen-Gruppe führen in der Sicherheits-Erfolgsskala	13
Bei der Messe in Posen herrschte eine offene Atmosphäre	14
Der Appetit ist für den Menschen ein böser Verführer	16
Beilage: Sicherheit durch Qualität	17
Das Auto in der Welt von morgen	21
Kraftwerk Hamborn wichtiges Glied der ATH-Energiewirtschaft	24
Ruhrorter Blasstahlwerk beliefert DEW über Bundesbahn	26
Grüne Insel Botanischer Garten Hamborn	27
Tausende zieht es jährlich zum Duisburger Tierpark	28
Hamborner Handballer haben ihr Ziel in der Bundesliga erreicht	30
Dank und Anerkennung für sechs Hamborner Mitarbeiter	31
Viele Wege führen nach Hause	32

Nach 17 Monaten Bauzeit

Ruhrorter Belegschaft hat jetzt ein eigenes Kasino

Am 19. August der Bestimmung übergeben — Über 70 Firmen waren am Bau beteiligt



Nur zufriedene Gesichter sah man am 19. August, als die Schlüsselübergabe des neuen Belegschaftskasinos erfolgte. Damit ist ein — wie auch in den Ansprachen mehrfach betont wurde — sehr alter Wunsch der Ruhrorter Belegschaft in Erfüllung gegangen. Am 20. August konnte hier das erste Mittagessen ausgegeben werden.

Eine kleine Zahl von Gästen hatte sich in der Eingangshalle des neuen Belegschaftskasinos eingefunden, um dieser Schlüsselübergabe beizuwohnen. Zunächst sprach Betriebschef Röttger als Vertreter der Neubau-Abteilung und erläuterte, warum man so lange habe warten müssen, ehe dieses neue Gebäude gebaut werden konnte. Als man dann aber angefangen sei, hätte es kaum siebzehn Monate gedauert — vom ersten Spatenstich bis zur jetzigen Übergabe. Bekanntlich gehe Liebe durch den Magen. Im neuen Belegschaftskasino seien alle Voraussetzungen für gutes Essen geschaffen worden. Das würde sicherlich der Zufriedenheit in der Belegschaft weiter zugutekommen.

Dank sagte Betriebschef Röttger all denen, die an diesem Bau beteiligt waren, angefangen von den planenden Architekten bis zur letzten der über siebzig am Bau beteiligten Firmen. Er überreichte Hüttendirektor Schmidt einen über-

dimensionierten Schlüssel — der allerdings nur Symbolgehalt hatte — und den eigentlichen Schlüssel zum Speisesaal mit dem Wilhelm-Busch-Zitat: „Doch guter Menschen Hauptbestreben ist, andren auch was abzugeben.“



Auch Hüttendirektor Schmidt betonte die Notwendigkeit dieses Neubaus. Schließlich habe die Belegschaft lange genug darauf warten müssen. Er nannte die Fertigstellung des Belegschaftskasinos einen „Markstein in der Geschichte des Werkes Ruhrort“ und gab dann den Symbol-Schlüssel an Abteilungsleiter Edgar Krämer weiter, der

damit das neue Haus in seine Obhut nahm. Er bat ihn, dafür zu sorgen, daß dieses Kasino auch in Zukunft die Behaglichkeit ausstrahle, die es jetzt schon zeige.

Betriebsratsvorsitzender Hans Mechmann spielte ebenfalls auf die lange Wartezeit an. Er erklärte humorvoll, daß mehrere seiner Vorgänger bereits Anlauf genommen hätten, ehe es vor einiger Zeit gelungen sei, die entscheidende Bresche zu schlagen. In seiner Eigenschaft als Ratsherr der Stadt Duisburg begrüßte er vor allem die architektonische Bereicherung, die dieser Teil von Ruhrort jetzt erhalten habe.

Da man das Werk Ruhrort auch die „Konditorei der Thyssen-Gruppe“ nenne, sei die Hoffnung auf eine entsprechende Qualität der Küchen-erzeugnisse naheliegend. Er dankte namens des Betriebsrats und der Belegschaft für diesen Neubau.



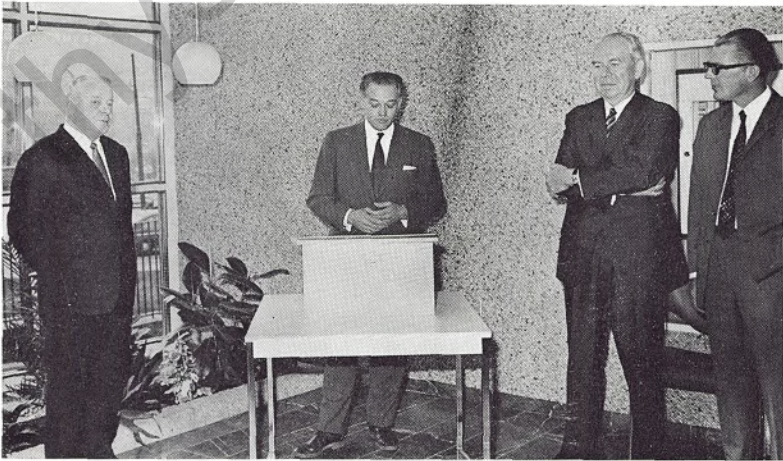
Gern gesehener Gast war an diesem Morgen auch Hüttendirektor Dr. Brandt, der seine alte Verbundenheit mit dem Werk Ruhrort unterstrich. Er sagte, die Belegschaft und der Betriebsrat hätten aber nicht nach einem Busch-Zitat aus „Julchen“ gehandelt, als sie immer wieder eine neue Küche verlangt hätten: „Früh schon lehrt es die Erfahrung, daß auf Schreien folgt die Nahrung“.

Dr. Brandt erläuterte dann, warum es bis zum Baubeginn so lange ge-



UNSERE BILDER ZEIGEN

Oben: Ein Blick in den Speisesaal; rechts das Transportband, das das benutzte Geschirr wegbringt — Mitte: Das erste Essen wird ausgegeben — Unten links: Betriebschef Heinz Röttger bei der Begrüßung aus Anlaß der Schlüsselübergabe, links Hüttendirektor Schmidt, rechts Hüttendirektor Dr. Brandt und Betriebsratsvorsitzender Mechmann — Daneben: Hüttendirektor Schmidt überreicht den Schlüssel an Abteilungsleiter Krämer





DIE BILDER

Oben: Das neue Belegschaftskasino von außen, Ansicht von der Friedrich-Ebert-Straße — Mitte: Eine tiefe Hocke mußte Hüttendirektor Schmidt machen, um den Schlüssel ins Schloß bringen zu können — Unten links: Vorbereitungen zum Start; die Köche bringen die letzten kalten Platten zur Ausgabetheke — Unten rechts: Die Gäste bei der Besichtigung, von rechts Hüttendirektor Dr. Brandt, Betriebschef Röttger, Alt-Betriebsratsvorsitzender Peters, Direktor Höfges, Ruhrorts Betriebsratsvorsitzender Mechmann, Hüttenbetriebs-Betriebsratsvorsitzender Ziegler, Betriebsratsmitglied Gottschlich, der 2. Betriebsratsvorsitzende des Hüttenbetriebs, Kreuzer (halb verdeckt), und Architekt Kasper

dauert habe. Die Notwendigkeit eines solchen Kasinos sei auch früher nie bestritten worden. Nach der Bewilligung durch den Aufsichtsrat aber sei eine wirtschaftliche Rezession eingetreten. Dennoch habe man zu einem Zeitpunkt, als es der Wirtschaft noch keineswegs wieder gut ging, den Startschuß für den Neubau gegeben. Die Richtigkeit dieser Entscheidung habe die spätere Entwicklung gezeigt.

Dr. Brandt erklärte in diesem Zusammenhang, daß es überhaupt die Aufgabe des Vorstandes der ATH sei, in guten Zeiten wie den jetzigen leichtfertigen Optimismus über die wirtschaftliche Lage des Unternehmens bremsend entgegenzuwirken; in schlechten Zeiten dafür den Optimismus für eine langfristige gute Entwicklung unserer ATH nicht zu verlieren und danach zu handeln.



Da die Eingangshalle mit einer Glastür verschlossen ist, deren Schloß sich unmittelbar über dem Fußboden befindet, mußte Hüttendirektor Schmidt tief in die Hocke gehen, um die Tür aufschließen zu können. Aber das Schloß hatte seine Tücken. Es ließ sich nicht auf Anhieb öffnen. Dann versuchte sich Dr. Brandt an dem Schloß. Er schaffte es, die Tür zu öffnen. Das ganze Geheimnis: Im Gegensatz zu anderen Schlössern mußte beim Öffnen dieser Schlüssel rechts herum gedreht werden.

Die Gäste, zu denen sich inzwischen auch Arbeitsdirektor Doese gesellt hatte, besichtigten anschließend das neue Haus und zeigten sich beeindruckt von der modernen, zweckmäßigen und doch so geschmackvollen Ausgestaltung.



Der 275 Quadratmeter große Speisesaal ist für 128 Personen bestimmt, die an Vierertischen ihr Essen einnehmen können. Geschickt wurde eine optische Auflockerung durch zwei Blumenbänke und ein großes Blumenfenster erzielt. An den Wänden läuft ein

Transportband entlang, unmittelbar unter der fast ganz aus Fenstern bestehenden Wand zur Straßenseite. Hier kann das benutzte Geschirr abgestellt werden, das von diesem Band direkt in die Spülküche transportiert wird.

Darüber hinaus gibt es einen kleineren Raum, der auch als Gästezimmer benutzt werden kann. Er ist für 24 Personen ausgelegt.

An den Speisesaal schließt sich die Essenausgabe an. Dahinter liegt die moderne 130 Quadratmeter große Küche. Sie blüht vor Sauberkeit, wozu nicht unwesentlich die hellen Fliesenwände und der in weißem

Kleinmosaik gehaltene Boden beitragen. Die modernen Großkochgeräte und die unter der Decke befindlichen Dunstabzugshauben sind aus Edelstahl. Im Obergeschoß befinden sich weiterhin Vorbereitungsräume, so auch für die Kaltküche und die Warenannahme. Täglich werden hier rund 1500 Mittagessen zubereitet; davon gehen etwa 800 an die verschiedensten Speisesäle im Werk.

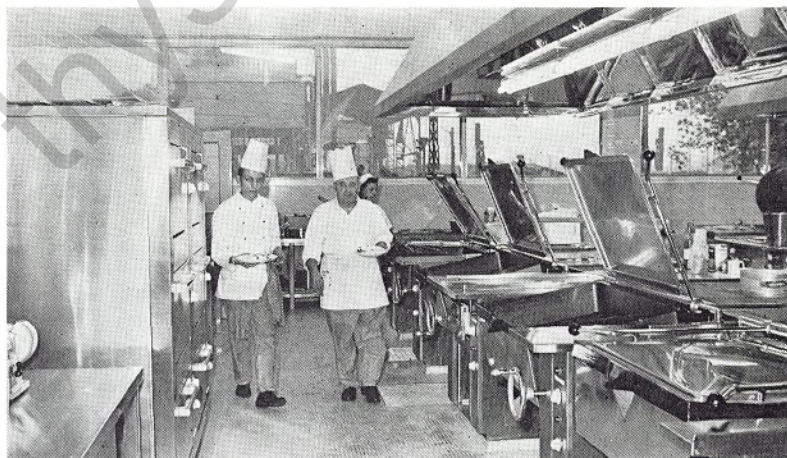
Das Untergeschoß nimmt vorwiegend die Lagerräume auf. Dazu gehören auch die Kühl- und Tiefkühlräume. Extra untergebracht ist eine moderne Kartoffelschälanlage. Außerdem liegen hier die Räume für Gemüse- und Fleischvorbereitung, sowie Personalräume mit Wasch- und Duschanlagen.

Einen wesentlichen Teil des Untergeschosses nimmt die technische Einrichtung ein — von einem der Gäste als „kleines Kraftwerk“ bezeichnet. Zu dieser technischen Einrichtung gehört die Energieversorgung, die Schaltanlage und Verteilung des Telefonnetzes, die Zentrale mit Lüftungsgeräten, Heizungsverteilung, Wasserverteilung, Kältemaschinen usw. Eine eingebaute Klimaanlage sorgt für eine ständig der Jahreszeit entsprechend temperierte Luft.



Nicht jeder kann einen Blick in dieses „technische Herz“ des Belegschaftskasinos werfen. Um aber

(Schluß des Berichts siehe Seite 35)



NRW-Industrie gab für Luftreinhaltung seit 1955 insgesamt 2,3 Milliarden DM aus

Rund 500 Millionen DM hat die Industrie im Bereich der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel seit gut einem Jahrzehnt für Maßnahmen der Luftreinhaltung ausgegeben. Diese Zahl nannte ihr Präsident, Professor Dr. Dr. Schackmann, anlässlich einer kürzlich stattgefundenen Pressefahrt.

Insgesamt vier Unternehmen wurden besucht, in denen Vertretern von Presse, Funk und Fernsehen Erläuterungen über die jeweils ergriffenen Maßnahmen gegeben wurden. Zu ihnen gehörte auch die ATH mit den Werken in Bruckhausen und Beckerwerth.

Während der Fahrt hatte Chefchemiker Dr. Graue die Teilnehmer bereits mit der Lage bei der Hütte bekannt gemacht. Dabei teilte er mit, daß man in Ruhrort in diesem Sommer den letzten bodenblasenden Konverter stillsetze und daß in Hamborn die Thomaskonverter mit der Inbetriebnahme des Sauerstoff-Stahlwerkes auslaufen. Damit werde die Luft vor allem im Norden Duisburgs frei von Konverter-Abgasen und entsprechenden Staubauswürfen sein.

Das Kraftwerk Hermann Wenzel am Rhein in Laar, dessen Auswurf an Flugasche vor mehr als einem Jahrzehnt zunächst viele Rätsel aufgegeben habe, arbeite inzwischen weitgehend staubfrei. Auch die Ausscheidung an Schwefeldioxyd sei minimal, obwohl inzwischen die Leistungen durch die Inbetriebnahme des vierten Blocks auf insgesamt 408 Megawatt gesteigert werden konnte.

Die Teilnehmer an dieser Pressefahrt wurden bei der ATH im Gebäude des Tores 1 in Bruckhausen von dem Leiter unserer Neubau-Abteilung, Direktor von Branconi, begrüßt und an Hand des dortigen Modells über die ATH informiert. Direktor von Branconi gab anschließend auch während der Fahrt durch das Werk die entsprechenden fachlichen Erläuterungen. Zum Bau des neuen Stahlwerkes sagte er, daß man auf dem Gebiet der Entstaubung die Erfahrungen von Beckerwerth gut verwerten könne.

Während dieser Fahrt wurden gerade im Thomaswerk einige Schmelzen erblasen, so daß sich die Fahrtteilnehmer, nachdem sich die braunen Wolken verzogen hatten, selbst ein Bild machen konnten, wie sich gerade in Hamborn die Situation ändert, wenn das neue Sauerstoff-Stahlwerk die im Augenblick noch im Betrieb befindlichen fünf Thomaskonverter und drei Siemens-Martin-Öfen ablöst.

An diesem Tag wurden außerdem die Berzelius-Metallhütten GmbH

in Duisburg, die Pigmentchemie GmbH in Homberg und die Duisburger Kupferhütte besucht. Bei Berzelius ging es um einen Überblick über die Zinkhütte unter besonderer Berücksichtigung von Fragen der Luftreinhaltung, in Homberg um die Besichtigung der Sulfacitanlage zur Abscheidung von Schwefeldioxyd aus dem Abgas der Titandioxid-Fabrik.

In der Abschlußbesprechung sagte IHK-Präsident Professor Schackmann, daß die Gesamtaufwendungen unter Einbeziehung von kleineren Betrieben in Nordrhein-Westfalen für Maßnahmen zur Luftreinhaltung seitens der Industrie in der Zeit von 1955 bis 1968 rund 2,3 Milliarden DM betragen würden. Die jährlichen Aufwendungen für diese Maßnahmen seien von 73 Millionen DM im Jahresdurchschnitt der ersten Jahre auf 247 Millionen DM im Durchschnitt der Jahre 1966 bis 1968 angestiegen.

Gerade im Duisburger Raum sei die Luftreinhaltung besonders wichtig, weil es hier eine industrielle Zusammenballung gäbe wie sonst nirgends auf der Welt. Aus diesem Grunde habe man auch in Duisburg Staubmessungen und anschließend Staubbekämpfung bereits zu einem Zeitpunkt auf freiwilliger Basis begonnen, als man anderenorts noch nicht daran dachte.



Zusammenfassend sagte Professor Schackmann, daß man an der Ruhr zwar nie einen völlig blauen Himmel erreichen werde, daß sich die Situation aber auf lange Sicht verbessere. Als Beispiel führte er folgende Tatsache an: Trotz einer um dreißig Prozent gesteigerten Industrieproduktion sei der Gehalt an Schwefeldioxyd um dreißig Prozent gesunken.



Brauner Rauch gehört der Vergangenheit an

Die größten Thomas-Konverter der Welt im Werk Ruhrort blasen nicht mehr

Am 31. Juli 1969 wurde im Werk Ruhrort die letzte Thomas-Charge erblasen. Damit nahm ein bedeutsames Kapitel Stahlgeschichte sein Ende, das dort vor fast genau neunzig Jahren, am 22. September 1879, begonnen hatte. Damals wurde in unmittelbarer Nähe des jetzigen Stahlwerks zum ersten Male auf dem europäischen Kontinent Stahl nach dem neuen Thomasverfahren erzeugt. Mit der Stilllegung des letzten Thomaskonverters ist in Ruhrort die Produktion von Thomasstahl endgültig eingestellt worden.



Hüttendirektor Peter Schmidt, Direktor Dr. Nürnberg, Oberg, Dr. Köhler, Betriebschef Ludwig, zahlreiche weitere leitende Herren aus dem Ruhrorter Werksbereich sowie

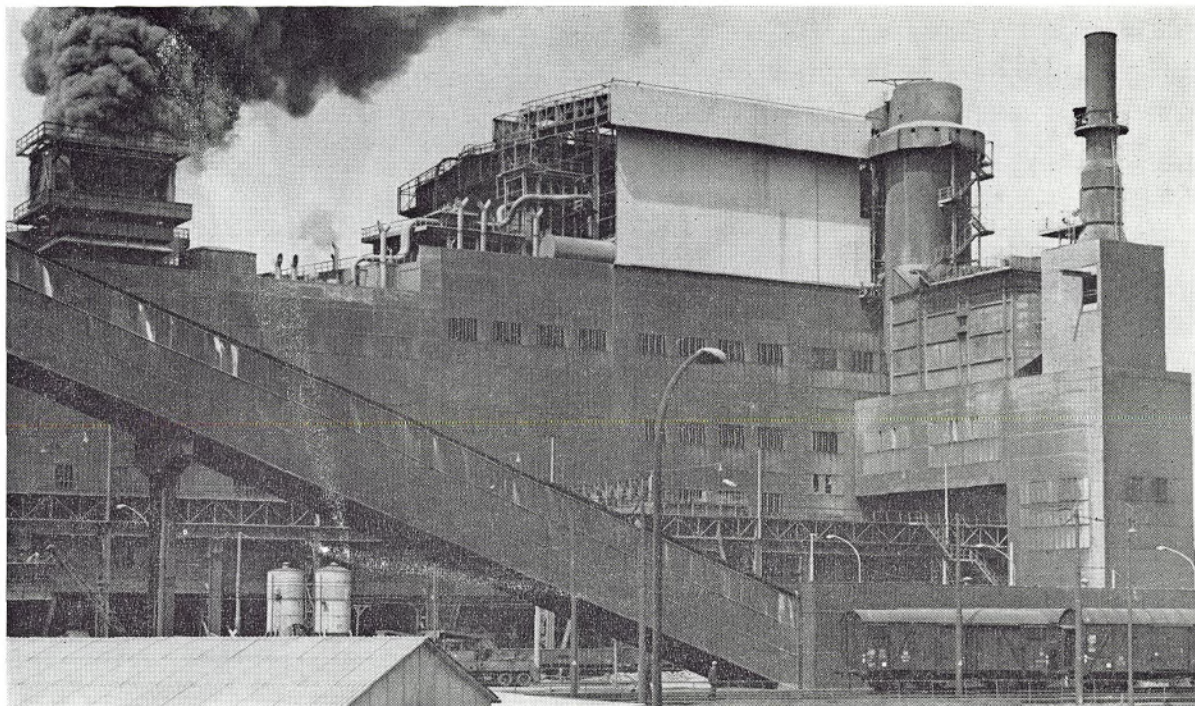
ehemalige Meister und Obermeister und noch tätige Belegschaftsmitglieder des Blasstahlwerks waren dabei, als die letzte Thomas-Charge erblasen wurde. Viele von ihnen hatten noch im ehemaligen Thomaswerk I in der Nähe des Ruhrorter Bahnhofs gearbeitet, das am 19. August 1961 seine Produktion eingestellt hatte. Es galt damals als das älteste Stahlwerk der Welt, stammte es doch mit seinen vier 13-Tonnen-Konvertern noch aus dem vorigen Jahrhundert; seine Inbetriebnahme war am 18. August 1884 erfolgt.

Der Neubau des Thomas-Stahlwerks war vom Aufsichtsrat im Frühjahr 1956 genehmigt worden. Es sollte die Produktion der beiden damals noch betriebenen Thomaswerke I und II ersetzen, die in ihrer Leistungsfähigkeit, in den von den Kunden gewünschten Losgrößen, in der Qualität der Erzeugnisse und in den technischen Voraussetzungen nicht mehr den Erfordernissen entsprachen. Die Größe der Konverter, von der Demag in Schweißkonstruktion ausgeführt, wurde auf ein Einsatzgewicht von 75 Tonnen festgelegt. Damit wurden in Ruhrort die größten bodenblasenden Konverter der Welt errichtet.

Mit den drei installierten Konvertern sollte eine Produktionssteige-

UNSERE BILDER

Oben: Der blasende Konverter 2 bei seiner letzten Charge am 31. Juli — Unten: Zur Erinnerung an diesen Tag erhält Hüttendirektor Schmidt (Mitte) von Direktor Dr. Nürnberg (links) eine Plakette; zwischen ihnen Dr. Graue, rechts Hauptsicherheitsing. Matern und Dipl.-Ing. Fischer



UNSERE BILDER ZEIGEN:
 Linke Seite: Zum letztenmal steht die Rauchwolke aus dem Konverter 2 über dem Blasstahlwerk — Mitte: Das ist die Plakette, die an diesen 31. Juli 1969 erinnern soll — Unten: Die ehemaligen Meister und Obermeister des Blasstahlwerkes wohnten der letzten Thomas-Charge bei und stellten sich zusammen mit der Betriebsleitung dem Fotografen.
 Rechte Seite: So sah es etwa vor acht Jahren in der Nähe von Tor 8 aus, links das neue Blasstahlwerk, rechts das noch arbeitende Thomaswerk II — Unten: Hütendirektor Schmidt und Betriebschef Ludwig bei der letzten Thomas-Charge — Mitte: Die Werkstatt-Montage der größten Thomas-Konverter der Welt im Werk Benrath der Demag; dieses Bild konnte vor fast zwölf Jahren aufgenommen werden

rung von 85 000 Monatstonnen des Thomaswerkes II auf 110 000 Tonnen im Monat erreicht werden. Neben dieser Leistungssteigerung war aber auch der Qualitätsgedanke maßgebend, da im Großkonverter mehr metallurgische Arbeit geleistet und — bedingt durch die höheren Chargengewichte — eine größere Gleichmäßigkeit der Erzeugungsmengen erwartet werden konnte. Durch eine Erhöhung der Blockgewichte von 4,2 Tonnen auf acht bis zwölf Tonnen sollte eine Anpassung an die neugebaute kontinuierliche Block- und Halbzeugstraße erreicht werden.



Nachfolgende Zahlen kennzeichnen die Größe des damaligen Bauvorhabens: Für die erste Baustufe mit den drei Konvertern (ein vierter wurde schon zu diesem Zeitpunkt eingeplant) war eine Fläche von 20 000 Quadratmeter zu überbauen. 370 000 Kubikmeter Erde wurden bewegt, 74 000 Kubikmeter Beton vergossen, 6200 Tonnen Betonstahl eingebaut, 18 000 Tonnen Stahlkonstruktion und 2500 Tonnen Rohrleitungen montiert.

Dazu einige Vergleiche: Die vergossene Betonmenge entspricht einem Vierkantblock von 22 Meter Kantenlänge in der Höhe des Kölner Doms. Die Menge des Betonstahls ist etwa so groß wie die, die bei der Rheinbrücke Duisburg-Homberg benötigt wurde. Würde man die 370 000 Kubikmeter bewegten Bodens in Eisenbahnwaggons füllen, wären das 30 800 Wagen; die-



ser Zug wäre etwa 280 Kilometer lang; das ist die Strecke von Duisburg bis Bremen.

Die umfangreichen Fundamentarbeiten begannen Mitte 1957 und konnten Anfang 1958 abgeschlossen werden. Es folgte die Montage der Stahlkonstruktion für die Gieß- und Stripperhalle und etwa ab April die der Konverter- und Mischhalle. Eine besondere Schwierigkeit lag darin, daß das neue Stahlwerk in den eng begrenzten Raum zwischen dem in vollem Betrieb befindlichen Thomaswerk II, der neuen Block- und Kontistraße und den vorhandenen Schienenanlagen errichtet werden mußte.

Das Bauvorhaben verlief so zügig, daß am 18. Juni 1959 die erste Charge geblasen werden konnte. In zeitlich kurzen Abständen wurden die drei Konverter in Betrieb genommen, und schon im Oktober, drei Monate nach der Produktionsaufnahme, wurden mehr als 100 000 Tonnen erzeugt. Im Laufe der nächsten Zeit konnte die Produktion bis auf monatlich 135 000 Tonnen gesteigert werden. Neben Band-, Draht-, Bau- und Röhrenstählen wurden spezielle Güten wie Trafo- und Dynamostähle, Automatenstahl und Armco hergestellt.

Ein Fortschritt bei der Herstellung von Stahl aus bodenblasenden

Konvertern war das im Ruhrorter Thomaswerk II entwickelte Phoenix-Lanzen-Verfahren (PL-Verfahren). Es wurde, konstruktiv und verfahrenstechnisch verbessert, auf die Großkonverter übertragen. Nun konnten im bodenblasenden Konverter Stähle mit Eigenschaften hergestellt werden, die bis dahin den Siemens-Martin-Stahl auszeichneten, nämlich niedrige Phosphor-, Schwefel- und Stickstoffgehalte. Dieses Ziel ließ sich erreichen durch Aufteilung des Blasvorgangs in drei Abschnitte: Vorblasen, Lanzenblasen, Senkrechtblasen. Bis 1968 wurden insgesamt 700 000 Tonnen PL-Stahl erzeugt.



Für das Thomasverfahren sind die braunen Rauchwolken typisch. Sie bestehen im wesentlichen aus verdampftem Eisen und entwickeln sich vor allem in den letzten Blasminuten infolge starken Anstiegs der Stahlbadtemperatur. Da bei den großen Konvertern die erzielte Blasezeit nicht länger als bei den kleinen war, wurde der braune Rauch im Abgas besonders intensiv.

Das Unternehmen war von Anfang an bemüht, die Entstaubung der Thomaskonverter vorzunehmen. Es wurden umfangreiche Experimente — teils im Labor, teils als Großversuch im Betrieb — zur Beseitigung des braunen Rauchs durchgeführt. Auch die Montanunion beteiligte sich wegen der internationalen Bedeutung dieses Problems an den Versuchen. Obwohl namhafte in- und ausländische Entstaubungsfirmen eingeschaltet wurden, konnte weder in Ruhrort noch in einem anderen Stahlwerk dieser Größe eine wirtschaftlich tragbare und technisch befriedigende Lösung gefunden werden.



Inzwischen hatte man in Österreich das LD-Verfahren entwickelt. Es eignete sich in seiner ersten Form jedoch nicht für die allgemeinen bei uns verwendeten phosphorreichen Erze. In Belgien und Frankreich wurde das Verfahren aber nach und nach so weiterentwickelt, daß auch phosphorreiches Roheisen zu Stahl umgewandelt werden konnte (LDAC- und OLP-Verfahren). Voraussetzung für die großtechnische Anwendung war eine

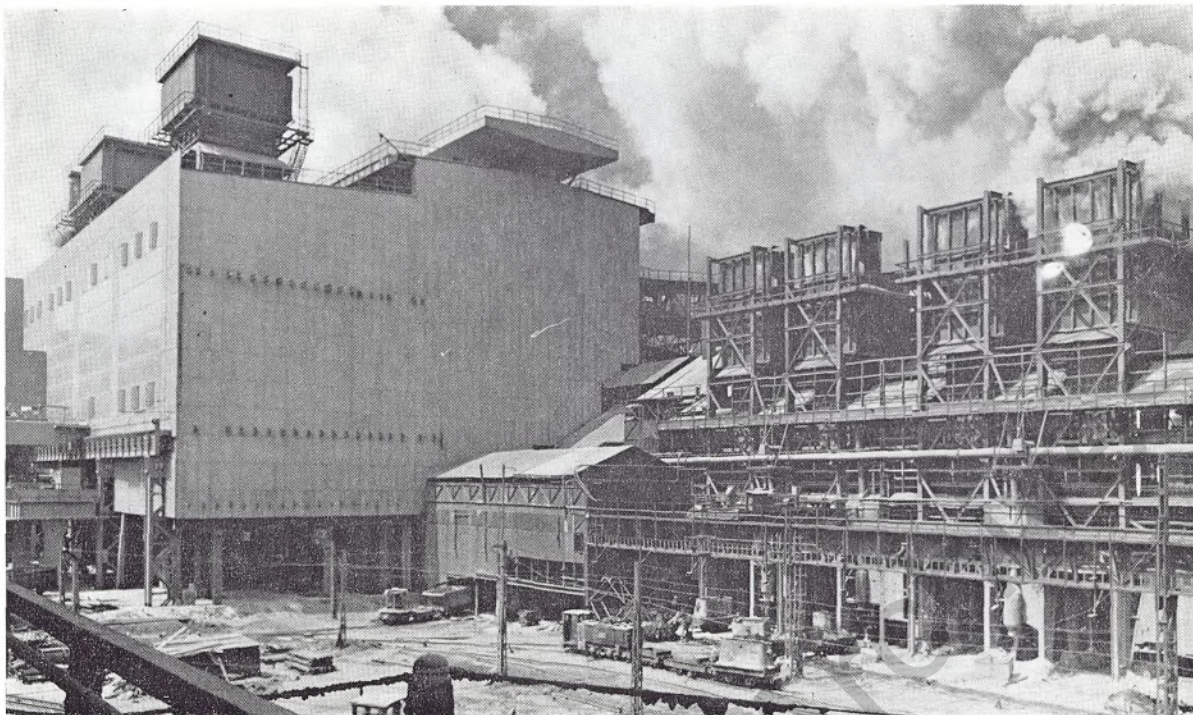


inzwischen möglich gewordene günstige Gewinnung von reinem Sauerstoff in großen Mengen.

Bei den Konvertern nach diesem neuen Verfahren ergab sich nach Erfüllung der genannten Voraussetzungen die Möglichkeit des schlackenfreien Abstechens. Dadurch konnten auch kohlenstoffreiche und legierte Stähle, die ursprünglich vornehmlich in Elektro- und Siemens-Martin-Ofen hergestellt wurden, mit hoher Treffsicherheit erzeugt werden. Außerdem bereitete das LD-Verfahren und die darauf aufgebauten LDAC- bzw. OLP-Verfahren bei der Entstaubung weniger Schwierigkeiten. Dieser neuen Entwicklung folgte auch unser Unternehmen, indem es den schon bei Baubeginn des Blastahlwerks eingeplanten vierten Konverter als LD-Konverter erstellte und 1962 in Betrieb nahm. Im Februar 1966 folgte Konverter 5. Die erfolgreiche Inbetriebnahme und die ausgezeichnete Bewährung dieser Konverter gab den Weg frei für die Umrüstung der bodenblasenden Konverter, die nun abgeschlossen ist.



In kurzen Ansprachen von Direktor Dr. Nürnberg und Obering. Dr. Köhler spiegelte sich die Entwicklungsgeschichte dieses Stahlwerks wider. Ein Verfahren sei damit aus-



Ein historisches Ereignis

Der erste Thomasstahl in Deutschland wurde vor neunzig Jahren in Meiderich erblasen



Neunzig Jahre lang ist im Meidericher Teil des heutigen Werkes Ruhrort, im Jahre 1870 als Rheinische Stahlwerke AG gegründet, Thomasstahl produziert worden. Dieses Ereignis bildet den Anlaß, im folgenden Beitrag der Leiterin unseres Werksarchivs, Frau Dr. Gertrud Milkereit, einmal den Anfängen der Thomasstahl-Produktion an Rhein und Ruhr nachzugehen.

Am 22. September 1879 wurde auf den Rheinischen Stahlwerken in Meiderich bei Ruhrort die erste Charge Thomasstahl auf deutschem Boden erblasen. Am selben Tag feierte man das gleiche Ereignis auch auf dem Hörder Bergwerks- und Hütten-Verein in Hörde bei Dortmund. Das Zeitalter des Thomasstahls hatte für die deutsche

Eisen- und Stahlindustrie begonnen.

Beide Werke hatten knapp fünf Monate zuvor die von Sidney Gilchrist Thomas angemeldeten Patente „... auf die Herstellung basischer Ziegel und feuerfester, basischer Ofenfütterungen sowie auf damit zusammenhängende Verbesserungen und Neuerungen in der Herstellung von Stahl und Flußeisen...“ in England erworben. Erst wenige Tage vorher waren die ersten produktionsreifen Versuche bei der Firma Bolckow, Vaughan & Co. in Middlesborough durchgeführt worden. Nach jahrelangen Versuchen war es endgültig gelungen, aus phosphorhaltigem Roheisen einen qualitativ guten Schienenstahl im Flußstahl-Verfahren herzustellen.

Was hatte die beiden Werke in Hörde und Meiderich dazu bewogen, mit raschem Zugriff die Pa-

tente auf das Thomasstahl-Verfahren für Deutschland zu erwerben? Nun, für die Rheinischen Stahlwerke bedeutete das neue Verfahren eine Existenzfrage. Im Jahre 1870 als reines Bessemer-Stahlwerk ohne eigene Hochofenanlage gegründet, war das Unternehmen auf den Kauf von Hämatit-Eisen, vorwiegend aus England, angewiesen.

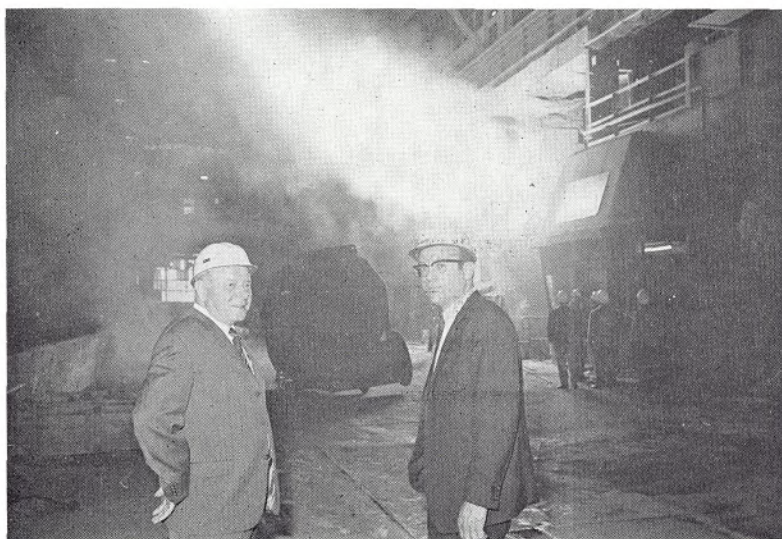
Die Krise der Gründerjahre hatte dem jungen Unternehmen arg zu schaffen gemacht, und als es sich seit 1878 nach einer durchgreifenden Sanierung auf dem Wege der Genesung befand, drohten ihm die in Aussicht stehenden Schutzzölle auf Roheisen-Einfuhr erneute Schwierigkeiten zu bereiten.

In diesem Augenblick ernsthafter wirtschaftlicher Gefährdung eröffnete das neue Verfahren zukunftsweisende Entwicklungsmöglichkeiten für die Stahlherstellung, bei der nun auch das einheimische, phosphorhaltige Roheisen weiterverarbeitet werden konnte.



Gustave Pastor, seit 1878 technischer Leiter der Rheinischen Stahlwerke, erkannte die einmalige Gelegenheit und handelte sofort. Pastor stammte aus der berühmten Eisenhütten-Dynastie der Cockerills. In der belgischen, damals schon über die Grenzen des Landes reichenden Atmosphäre von Eisen und Stahl aufgewachsen und ausgebildet, war es ihm eine Selbstverständlichkeit, die internationalen Tendenzen und Entwicklungen im Eisen-Hüttenwesen zu verfolgen.

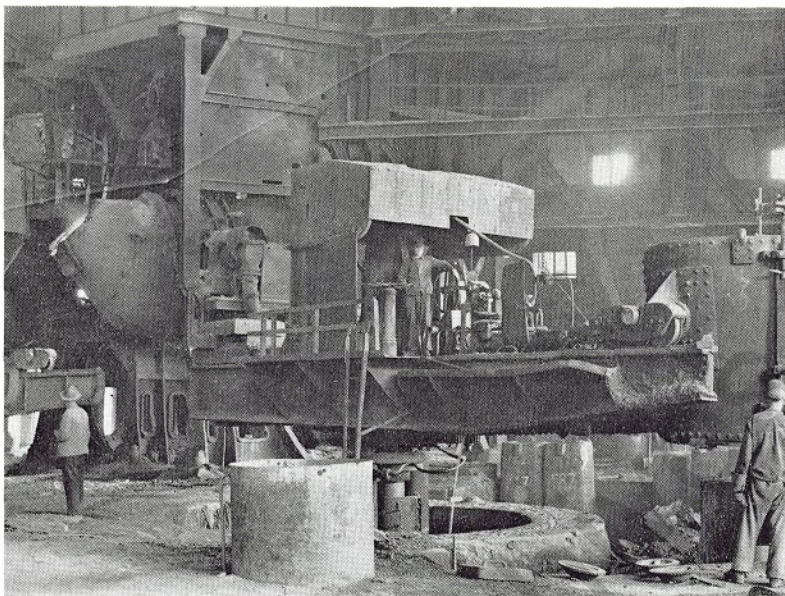
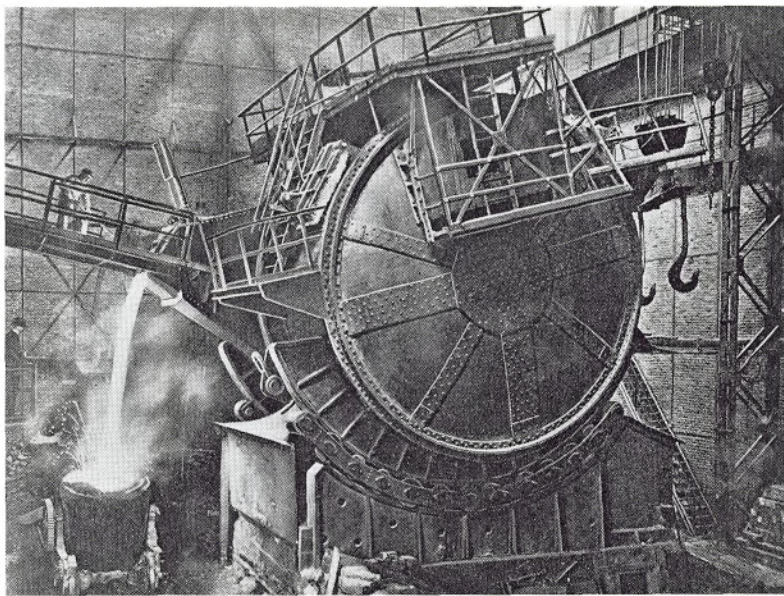
In Hörde lagen die Verhältnisse anders. Auch hier war ein Ausländer, der Engländer Richard Pink, die treibende Kraft beim raschen Erwerb des Patentes. Er hatte in Deutschland seine Wahlheimat gefunden, als er im Jahre 1864 im Auftrag der Firma Bessemer & Co. bei dem Hörder Verein eine der ersten deutschen Bessemer-Anlagen einrichtete. Er war als Leiter des Bessemer-Stahlwerkes in Hörde geblieben, ohne indes seine freundschaftlichen Beziehungen zu den englischen Kollegen abubrechen. So hatte er auch Versuchen, die Thomas mit seinem neuen Verfahren durchführte, in England beige- wohnt — überzeugt, daß hier eine große bahnbrechende Neuerung vor-



gelaufen — so wurde gesagt —, das einen großen Zeitabschnitt der Eisen- und Stahlindustrie bestimmt habe, das aber auch für das Leben und die Arbeitswelt zahlreicher Mitarbeiter wesentlich gewesen sei. Der zweite Betriebsratsvorsitzende Michael Schwarz drückte vor allem den Dank der pensionierten Mitarbeiter dafür aus, daß man ihnen die Möglichkeit gegeben habe, bei dieser letzten Charge dabei und so Zeuge des Abschlusses eines wichtigen technischen Abschnittes zu sein.

Zur Erinnerung an diesen Tag überreichte Dr. Nürnberg an Hüttendirektor Peter Schmidt eine in Ruhrort gegossene Erinnerungsplakette. Er sagte hierbei, daß das Werk Ruhrort mit seinen Thomaswerken durch die Einführung des LD-Verfahrens einen großen Schritt in die Zukunft getan habe. Es gäbe hier jetzt ein leistungsfähiges Stahlwerk moderner Konzeption, das mit seinen vier 120-Tonnen-LD-Konvertern, einer Stahl-Entgasungsanlage und einer Brammen-Stranggießanlage mit den immer höher werdenden Ansprüchen an die Stahlerzeugung Schritt halten könne.

E. Köhler



lag. Während Pink mit einem Kollegen zu seinen Freunden nach Middlesborough reiste, suchte Pastor gemeinsam mit seinem leitenden Ingenieur Dr. Grass den Erfinder persönlich auf. Thomas stellte jedoch die Forderung, daß ein zweites deutsches Werk das Patent mitübernehmen müsse.



Am 26. April 1879 schloß er mit den Rheinischen Stahlwerken und dem Hörder Verein gemeinsam einen Vertrag über den Erwerb des Patentes für Deutschland und Luxemburg (in Luxemburg ohne die Firma Metz). Gleichzeitig einigten sich die beiden deutschen Werke untereinander dahingehend, daß „die beiden Etablissements in dem heute mit Herrn Thomas geschlossenen Vertrag mit vollkommen gleichen Rechten und Pflichten eintreten. — Alle Détails werden einem möglichst bald in Deutschland abzuschließenden Verträge vorbehalten. Heute wird nur vorläufig bestimmt, daß keines der beiden Werke ohne Zustimmung des anderen einem dritten eine, obengedachten Vertrag betreffende, Lizenz erteilen darf.“

Damit war der Besitz des Thomas-Patentes für Deutschland gesichert. Die eigentliche Arbeit jedoch begann erst; denn trotz der erfolgreichen Versuche in England blieb viel Arbeit, um das Verfahren auf die deutschen Voraussetzungen zu übertragen. Besonders die Herstellung der geeigneten feuerfesten basischen Ziegel bereitete mehr Schwierigkeiten, als man geglaubt hatte. Das richtige Mischverhältnis zwischen Dolomit und Ton — er wurde später durch Teer ersetzt — herauszufinden, erforderte langwierige Versuche, um die basische Ausfütterung des Konverters erfolgreich durchzuführen.



Auch nach den ersten produktionsreifen Chargen an jenem denkwürdigen Septembertag dauerte es noch Monate, bis ein gleichmäßiger Betrieb des neuen Stahlverfahrens in Gang kam.

Dernachfolgend abgedruckte Augenzeugen-Bericht von Theodor Rode über den Gang des Thomaswerkes in Meiderich — er zählt zu den Rarissima des Werksarchivs der Ilseder Hütte und wurde uns freundlicherweise zum Abdruck überlassen — gibt ein anschauliches Bild von der Betriebsweise

im Thomasstahlwerk der Rheinischen Stahlwerke zu Beginn des Jahres 1880.

Im Sommer 1880 arbeitete Rhein-stahl immerhin mit einer Tagesproduktion von sechzig bis siebzig Tonnen Thomasstahl. Und im gleichen Jahr erhielt das Unternehmen auf der Düsseldorfer Ausstellung die große silberne Staatsmedaille. Als die übrigen Stahlwerke des Ruhrgebietes von dem raschen Zugriff der beiden Werke erfuhren, waren sie nichts weniger als schockiert. Sie erhoben Einspruch und strengen Nichtigkeitsklagen gegen das Patent an. Hier war es nun das Verdienst von Feodor Goecke (1836 bis 1907), als Jurist die Anerkennung des Patentes zu sichern und die Einsprüche abzuwehren.

Dr. jur. Feodor Goecke entstammte einer alten Duisburger Familie und stellte, seit er 1863 in die Verwaltung des Rhein-Ruhr-Kanal-Aktien-Vereins eingetreten war, sein Lebenswerk in die Dienste der wirtschaftlichen Entwicklung seiner Vaterstadt. Neben seiner umfassenden kommunalpolitischen Tätigkeit hatte er seit 1877 das wirtschaftliche Gleichgewicht der Rheinischen Stahlwerke wiederhergestellt, um deren Geschicke als Verwaltungsrats-Vorsitzender bis zu seinem Tode maßgeblich zu beeinflussen.



Die Einführung des Thomasverfahrens vollzog sich in Deutschland



zwar in verhältnismäßig kurzer Zeit, dennoch waren besonders während der ersten Monate die Gemüter erregt, und die Wellen schlugen hoch. Das fand seinen Ausdruck in einer humorigen Tischkarte für ein „solennes Diner“, das im Anschluß an die Jahresversammlung des Technischen Vereins für Eisenhüttenwesen, den Vorläufer des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute, im Dezember 1879 stattfand. Die Einsprüche und Nichtigkeitsklagen waren kurz zuvor vom Reichspatentamt zurückgewiesen worden. Nun bot die Jahresversammlung Gelegenheit, sich wieder an einen Tisch zu setzen.

Den endgültigen Vertrag zwischen Rheinstahl/Hörde und Thomas brachte Goecke erst im April 1880 unter Dach und Fach. Jetzt konnte mit der Lizenzvergabe an andere Werke begonnen werden. Bis es soweit war, fand ein reger Brief-

wechsel, von dem eine Kostprobe mit freundlicher Genehmigung des Rheinstahl-Archivs abgedruckt ist, zwischen den Vertragspartnern statt.

Rheinstahl und Hörde erwarben die Patentrechte, die zum Thomasverfahren gehörten, zu einem Preis von 26 400 Pfund Sterling, das waren damals nach deutschem Geld etwa 528 000 Goldmark. Die Summe war in drei Jahresraten von je 8 800 Pfund, beginnend am 1. Mai 1880 fällig.

Mit Hilfe des Thomaspatentes baute Goecke für Rheinstahl unter Hinzukauf der Harmet-Patente die Patentrechte zu einem gewinnbringenden Komplex aus, dessen Wert auf etwa 2,5 Millionen Mark geschätzt wurde. Damit hatte Goecke dem Unternehmen eine gesunde finanzielle Basis geschaffen, auf der der weitere technische Ausbau in großzügiger Weise fußen konnte.

Augenzeugen-Bericht anno 1880

„Sie machen auf einfacher Schicht in Meiderich jetzt zehn Chargen Stahl nach Thomas-Gilchrist...“

Wie stark das neue Thomas-Stahlverfahren vor neunzig Jahren die Techniker bewegte, zeigt dieser Augenzeugen-Bericht aus dem Werk Meiderich der Rheinischen Stahlwerke, den Theodor Rode von der Gutehoffnungshütte Oberhausen an seinen Freund Mette bei der Ilseder Hütte im Frühjahr 1880 schrieb.

Gutehoffnungshütte

Oberhausen, den 6. März 1880

Lieber Mette!

Nach längerer Pause nehme ich unsere Correspondenz wieder auf, um Dir möglichst frisch die Eindrücke zu schildern, die der neue Prozeß nach Thomas-Gilchrist, den ich gestern Gelegenheit hatte, auf den Rheinischen Stahlwerken zu beobachten, auf mich ausgeübt hat. In der letzten Februarwoche waren Director Lueg mit Hansen zum Besuch der Rheinischen Stahlwerke

und Anwohnung einiger Entphosphorungschargen eingeladen, einige Tage später auch Württemberger von Phoenix. Sowohl Letzterer, als auch Hansen waren von dem dort Geschehenen sehr befriedigt und vollständig überzeugt, daß dieser Prozeß bald einen vollständigen Umschwung in unsere Industrie bringen werde.

Die Herren Directoren, aber namentlich Herr Warnant, hatten den Herren jede gewünschte Auskunft ohne Geheimniskrämerei oder Reclamesucht, bereitwilligst erteilt und von einer Charge auch Proben des geschmolzenen Roheisens (Mischung von 1,7. L.P.) des Products (I) nach einer Minute Nachblasens, des entphosphorten Metalls (II) und des fertigen Stahls mitgegeben. Diese Proben sind jetzt zur Analyse in Arbeit; vorläufige Bestimmung von Nr. I ergab 0,17 L., von Nr. II, 0,08 L.P. (Kontrolle ist in Arbeit).

Alles dies bewog mich, sobald als möglich auch den Prozeß zu sehen

DIE BILDER:

Linke Seite oben: Ein Blick in die Vergangenheit: Bis zum Jahre 1961 produzierte das Thomaswerk I des alten Phoenix in der Nähe des Meidericher Bahnhofs; es stammte noch aus dem Jahre 1884 und galt bei seiner Stilllegung als das älteste Stahlwerk der Welt. Das linke Bild aus alten Tagen zeigt den Roheisen-Mischer. Auf dem rechten Foto der Zentralkran, der die kreisförmig angeordneten Konverter bediente — Unten: Speisekarte aus Anlaß eines „solennen Dinners“ während der Generalversammlung des Technischen Vereins des Eisen-Hüttenwesens, des Vorgängers des heutigen Vereins Deutscher Eisenhüttenleute; die Speisekarte stellte uns das Archiv des VDEH freundlicherweise zur Verfügung

Rechte Seite oben: Aus einem Original-Brief von S. G. Thomas vom 26. Juni 1879 — Unten (von links): Sidney Gilchrist Thomas, Percy Carlyle Gilchrist, Gustave Pastor und Richard Pink

und richtete direkt an Herrn Warnant die betreffende Bitte. Und so konnte ich denn gestern seiner alsbald folgenden Einladung Folge leisten. Ich habe nur eine Charge gesehen, aber die war so instructiv, daß es vorläufig unnötig war, deren mehreren anzuwohnen. Gleich der erste Eindruck gab mir die Gewißheit, daß der Betrieb ein regelmäßiger war und sie jetzt auf nur einfacher Schicht ca. 10 Chargen machen und nur noch einige Verbesserungen nötig sind, um auch auf Doppelschicht mit ziemlicher Regelmäßigkeit arbeiten zu können.

Die Hauptschwierigkeiten bieten ja die Böden und das Futter im untersten Teil des Konverters. Bei einer Haltbarkeit von 10—12 Chargen pro Boden, die jetzt leicht erreicht wird, ist ja ein Betrieb auf einfacher Schicht möglich, namentlich wenn die Einrichtung vorhanden ist, die Dichtung zwischen Boden und Futter von Außen gut herstellen zu können. Aber nach Verschleiß von einem, meist zwei oder drei Böden war das Futter im Unterteil so stark angegriffen, daß es erneuert werden mußte. Der Konverter mußte also ohne Beihilfe von Wasser erkalten, ausgebrochen und das Unterteil neu gemauert werden; dies beanspruchte naturgemäß mehrere Tage, wodurch bisher die häufigsten Betriebsstörungen entstanden. Dafür wird jetzt die Einrichtung getroffen, daß die größere Hälfte des Unterteils, gerade wie am Boden, mittels der, unter jedem Konverter befindlichen, hydraulischen Hebevorrichtung abgenommen werden kann und dafür ein gleiches, bereits ausgemauertes eingesetzt wird.

Die Dichtung zwischen dem neu angesetzten Unterteil und dem Konverter geschieht, ähnlich wie bei den Böden, von außen. Dadurch gelingt es also, einen regelmäßigen Betrieb auch bei geringer Halt-

barkeit der Böden und des Futters aufrecht zu erhalten; denn man ist sicher in Zeit von 10—12 Chargen im Stande, diese Auswechslung bei entsprechend gut arbeitenden Vorrichtungen auszuführen. Es bleiben dann nur noch die Betriebsstörungen, die durch eine vollständige neue Ausfütterung des Konverters entstehen und diese lassen sich bei guten Einrichtungen dadurch sehr vermindern, wenn ein Reservekonverter vorhanden ist, so daß man nicht nötig hat, auf das Kaltwerden der verschlissenen zu warten...

Nun zur Charge selbst. Als ich in die Hütte kam, war gerade das Gießen der vorhergehenden Charge beendet. Die Pfanne war fast ohne Stahlsätze und wurde ohne weiteres für die folgende Charge fertig gestellt und, obgleich sie durch das frische Ausschmieren ziemlich kalt geworden war, nicht vorgewärmt. In den Konvertern wurden ca. 1000 Kg. gebrannter Kalk in nicht größeren Stücken als ein Gänse-Ei eingeworfen. Hierdurch wurde die von der vorhergehenden Charge noch vorhandene Wärme des Konverters bedeutend reduziert und erschien, namentlich beim Einlegen der Steine, der Boden fahl schwarz, so daß ich, wenn ich dies auf Neu Oberhausen gesehen hätte, unfehlbar meinen Obermeister und die Konverterleute zum Teufel gejagt hätte. Diese Abkühlung der Bodenoberfläche trägt aber sicher zur Konservierung des Bodens wesentlich bei, namentlich, da die nachfolgende Temperatursteigerung keine rapide ist.

Das einlaufende Eisen war matt und funkelte. Nach dem Aufwenden des Konverters, das mit einem starken Kalkstaubregen verbunden war und einen Qualm verursachte, daß man etwa eine halbe Minute nichts vom Konverter und Flamme sehen konnte, zeigte sich zunächst eine lange, spitze, durchsichtige, blaue Flamme ohne wesentliches Funkensprühen. Nach etwa zwei Minuten aber wurde letzteres heftiger und zuweilen so stark, daß man die Flamme, die immer gelber wurde, häufig nicht beobachten konnte.

Dieses Funkensprühen (kein Auswurf) habe ich in dem Maße früher nur bei zwei Chargen beobachtet, die wir fast nur aus weißem Bessemereisen erblasen wollten, die aber nach Beendigung der ersten Periode so stark auswarfen, daß wir die Hälfte der Chargen im Kamin u. im Kanal hatten und sie deshalb lieber direkt als Eisen vergossen. Herr Warnant schrieb das Sprühen, das bis zu acht Minuten dauerte, dem noch ziemlich frischen Konverterfutter zu, das bekanntlich mit Teer vermauert wird und durch die hastige Gasentwicklung das Eisen in fein verteilten Partikeln dem Gebläsewind stark aussetzt, das die feinen Eisenteile

I had myself till the 15th July, to sell for the sum of £400 to the Hardec & Rheinisch Co. my right to 1/3 of all royalties in excess of 1 mark per 1000 kilos received by them under my patents. It was expressly understood that the Hardec & Rheinisch Co. shall grant no licenses at a royalty of less than 2 marks (two marks) per 1000 kilos of which royalty one mark will be paid over to me and the rest to be the property of the Company. It is agreed that the Hardec & Rheinisch Co. will have no right without my consent in writing in each case to reduce the royalty of two marks when for the part of the said royalty belonging to them not to sell said royalty or part of it. Should I find it advisable to authorize the Hardec & Rheinisch Company to grant such a license with a royalty of under two marks with or without payment of a lump sum or composition the said royalty of under two marks and the respective lump sum or composition obtained from the Licensee is to be shared equally between me and the Company that is to say one half of the lump sum and half of the royalty shall come to me and one half to the Company. A telegram received by me on the 15th July from the Hardec & Rheinisch Co. accepting this offer and followed by a letter and draft posted on the 16th July will be considered as accepting this offer.

London June 25th 1879
Sidney Gilchrist Thomas

mit aus dem Konverter nimmt und verbrennt. Wenn die Erscheinung bei älterem Futter nicht in dem Maße eintritt, so ist diese Erklärung wohl zutreffend.

Nach acht Minuten wurde die Flamme klar und erschien mir wie die einer recht kalten Bessemer-Charge, ohne jeden Rauch. Nach 12 1/2 Minuten wurde die Flamme plötzlich kurz und spitz, die Entkohlung war eingetreten, das Ende einer gewöhnlichen Bessemer-Charge. Aber um dies hier festzustellen, wäre der Gebrauch eines Spectrums Unsinn. Von Sekunde zu Sekunde wurde die Flamme kürzer, so daß sie nach ca. zwei Minuten kaum noch aus dem Hals reichte. Unter anderen Umständen würde da mein altes Bessemer-Herz schier geblutet haben um die verlorene Charge, in banger Erwartung, daß der Wind seine Schuldigkeit nicht mehr tun könnte und man Schuld an einer großen Konvertersau habe. Gott sei Dank, da erholte sich die Flamme, sie wurde weiß, rauchig und nach drei Minuten wurde gewendet. Man sah in einen ordentlich heißen Konverter schlund.

Das Wenden geschah, um mir eine Probe noch nicht vollständig entphosphorten Metalls zu geben. Das

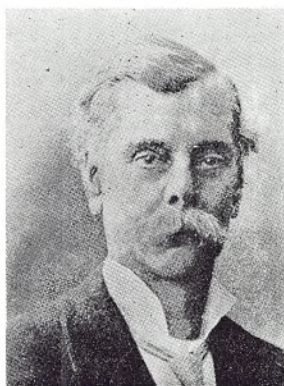
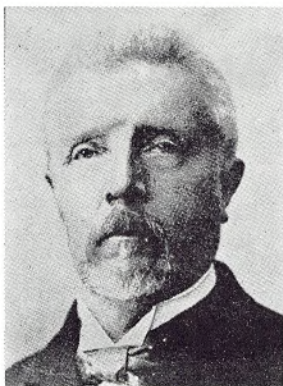
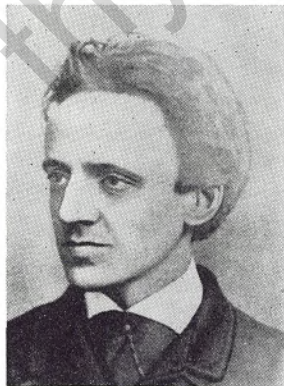
Probenehmen ging vom Gießkran aus bequem und rasch von statten. Die Probe wurde unter Feuer schnell ausgeschmiedet und gehärtet und dann unterm Probekloß mit zwei leichten Schlägen durchgeschlagen. Der Bruch zeigte noch vollkommen körnig, glänzende Struktur, und taxierte Warnant den Phosphorgehalt noch auf ca. 0,4 L.

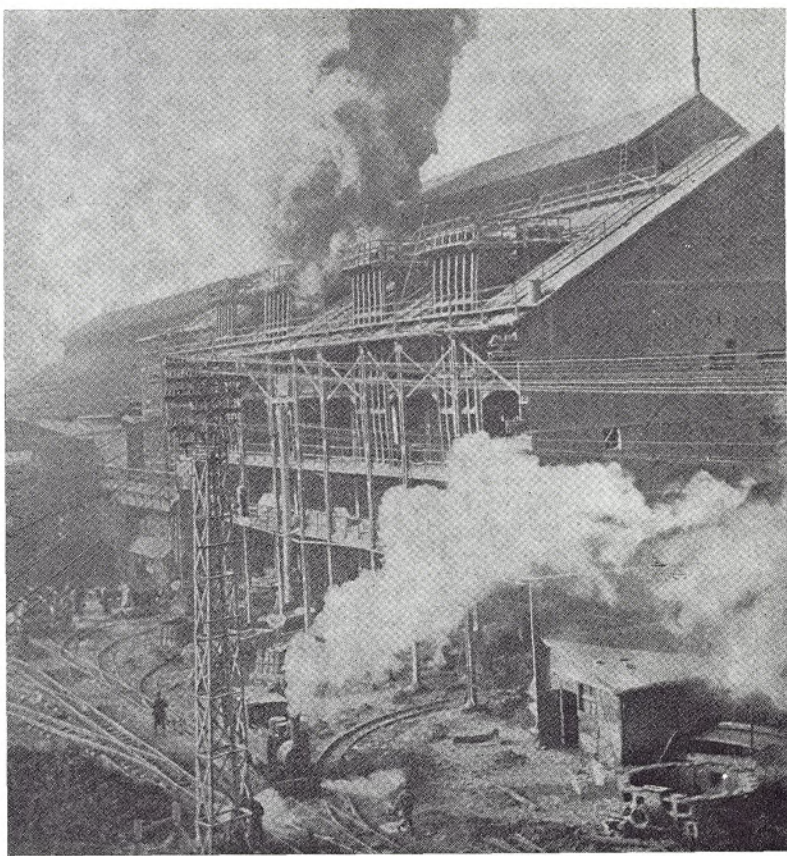
Es wurde nun weiter geblasen, wobei die Charge immer heißer wurde. Nach 32 Sekunden war die Entphosphorung beendet. Die jetzt genommene Probe ließ sich bis auf einen spitzen Winkel von etwa 30° ohne Riß zusammenschlagen; Bruch feinkörnig, sehnig mattglänzend. Die Entphosphorung war genügend weit vorgeschritten und wurde jetzt der größte Teil der Schlacke abgegossen.

Beim Zusatz des Spiegeleisens entstand eine heftige Reaktion, nach deren Beruhigung sofort in die Pfanne abgegossen wurde, wobei in der Pfanne nochmals ein Aufkochen entstand, das sich aber durch langsames Gießen bald beruhigte. Das Gießen in die Kokillen ging vollständig glatt von Statten. Das Metall ist außerordentlich dünnflüssig und nach unseren Begriffen kalt; etwas sprühend, ähnlich wie weicher Martinstahl.

Das Abdecken geschah mit Plättchen und Sand, ohne daß es nötig war, die Kokillen zu verkeilen. Man würde auch bei verschiedenen Chargen mit Aufladen von Gewichten... auskommen. Nur wenige Blöcke waren oben nicht glatt. Es wurden 26 einfache Schienenblöcke gegossen, worauf noch eine Kokille ausgezogen und neu eingesetzt werden mußte, was etwa 5 Minuten Zeit in Anspruch nahm. Und doch lief der letzte Rest von ca. 100 Kg. noch ganz gut ab ohne Ansätze am Durchlauf und ohne eine Pfannenschale zurückzulassen.

Warnant... gattiert so, daß er oben einen kleinen Überschuß an





UNSER BILD:
Das Thomaßwerk I von Rhein Stahl Meiderich Anfang der zwanziger Jahre

Wärme hat, damit er einerseits keine Sauen erhält, andererseits aber durch zu hohe Temperatur nicht zu viel Konverterfutter verschleißt. Die Mischung der gesehenen Chargen:

Newport (Cleveland)	2000 Kg tiefgrau
Ilse	2000 Kg
Luxemburg	1000 Kg
Grünthal	500 Kg (manganhaltig)
Stahlschrott	1000 Kg
7 L. Spiegeleisen & Ferromangan	Sa. 6500 Kg
	450 Kg (15—16 L. Mn.)
Einsatz	6950 Kg

Ausbringen war für diesen Einsatz zu hoch, es ergab 5% Abbrand, was wohl in dem kontinuierlichen Cupolofen-Betrieb seinen Grund hat. Die siebte Charge war zu schwer geschmolzen; der Durchschnitts-Abbrand ist nach Angabe des Herrn Warnant 15%, was auch mit allen Berechnungen stimmt, während die Angaben des Herrn Massenez mit 10 1/2% wohl etwas Reclame sind.

Ich muß wirklich sagen, daß die Herren der Rheinischen Stahlwerke offen alle Vorzüge und Mängel des neuen Verfahrens aussprechen und von jeder Reclame frei sind; denn der Prozeß ist so lebensfähig, daß dies gar nicht nötig ist. Mir scheint übrigens aus den Reden dieser Herren hervorzugehen, daß man in Hörde noch nicht so recht im Gange ist, und scheint dort namentlich die Herstellung der Steine und Böden viele Schwierigkeiten zu verursachen; auch sollen sie nicht immer die gewünschte Temperatur haben, was wohl in den zu kleinen Konvertern seinen Grund hat.

Daß die Herstellung der basischen Ziegel viel Schwierigkeiten bereitet, habe ich selbst erfahren; morgen werde ich wieder einen Brand der Steine aussetzen lassen und hoffe auf ein gutes Resultat. Ist der Brand geraten, so schicke ich Dir ein Stück davon.

Nach der Charge habe ich mir die Herstellung der Böden aus gemahlenem alten Dolomitsteinschrott mit 10% Teer angesehen; die Steine, die in Duisburg von Dr. Grass angefertigt werden, sind sehr hart und halten sich lange Zeit vollständig. Sie werden an einem warmen Ort aufbewahrt und mit Teer und Dolomitmehl vermauert.

Ich werde in nächster Zeit versuchen, auch in Hörde den Prozeß anzusehen und hoffe, daß Pink mir dies gern gestattet.

Übrigens habe ich mich auf den Rheinischen Stahlwerken nach den Dampfverhältnissen erkundigt; sie haben nach Angabe des Herrn Warnant 18 Kessel, acht am Stahlwerk und zehn am Walzwerk mit gewöhnlicher Feuerung. Die Dampfleitungen beider Kesselanlagen sind miteinander verbunden. Es stellt sich damit der Kohlenkonsum auf das fertige Fabrikat auf etwa das Doppelte Deiner früheren Rechnung, d. h. auf ca. 1000 Kg pro ton., was auch den Verhältnissen entspricht. ...

Nun, lieber Mette will ich meinen langen Bericht schließen. Es wird in meinen späteren Briefen noch auf diesen interessanten Besuch zurückzukommen sein, namentlich, wenn die Analyse der Hansen'schen und meiner Proben ausgeführt sind. — Neue Anregung wird hoffentlich die Fahrt nach Hörde geben. Im Übrigen lebe ich fortwährend mit dem Thomas-Gilchrist; denn fast alle literarischen Erzeugnisse, die den Prozeß betreffen, bekomme ich zur Berichterstattung. Jetzt arbeite und studiere ich schon längere Zeit an dem v. Ehrenwerth'schen Schriftchen, das sehr instruktiv ist. Leider ist er ein schlechter Rechner und ist mit seinen Formeln auf Irrwege geraten. etc. etc.

Theodor Rode

Krankenkassen-Ausgaben steigen stetig Krankenstand erreichte 1968 Rekordhöhe

Die Vertreterversammlung der Betriebskrankenkasse für das Werk Ruhrort und das Hochofenwerk Hüttenbetrieb hatte sich in der letzten Sitzung am 17. Juli mit einem Zahlenwerk zu befassen, das in seinen Ergebnissen nicht befriedigen konnte, nämlich mit dem Geschäftsbericht.

Geschäftsführer Gerd Hendricks gab diesen Bericht für das vergangene Jahr, wobei er in wesentlichen Teilen auf den gedruckt vorliegenden Geschäftsbericht des vergangenen Jahres verwies. Da hierbei die äußerst prekäre Situation der Ruhrorter Betriebskrankenkasse deutlich wurde, geben wir die Ausführungen in ihren wesentlichen Punkten wörtlich wieder.

„Das Geschäftsjahr 1968“, so stellte Geschäftsführer Hendricks fest, „stand im Zeichen hoher finanzieller Belastungen für unsere Kasse, die sich auch entsprechend in den Rechnungsergebnissen niedergeschlagen haben. Mit einem Überschuß der Ausgaben in Höhe von 1 118 870,05 DM schloß das Geschäftsjahr 1968 ab. Dieses Defizit mußte aus dem vorhandenen Vermögen gedeckt werden, wodurch sich die Vermögenslage erheblich verschlechtert hat.“

Als Grund für diese Entwicklung ist zunächst das Risiko der Rent-

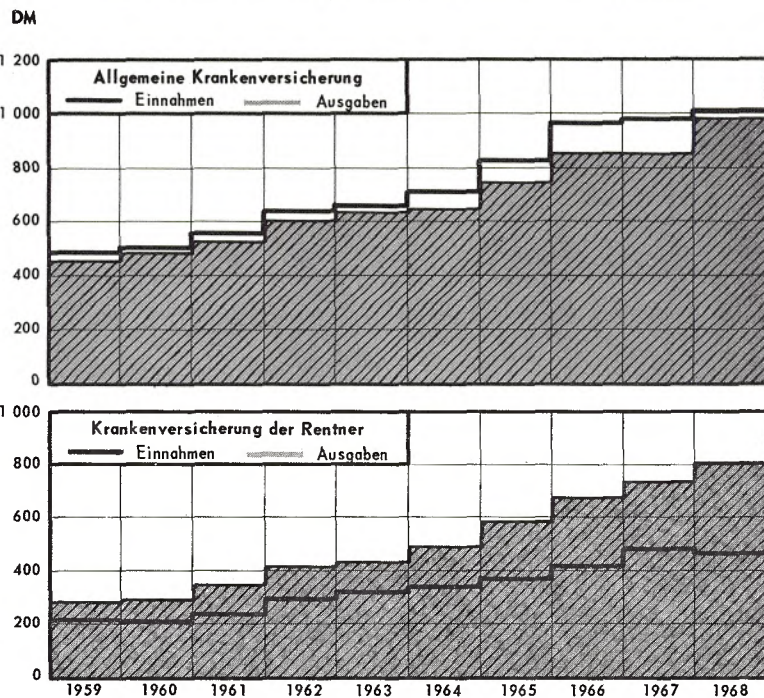
nerkrankenversicherung zu nennen. Wenn wir die Ergebnisse der Allgemeinen Krankenversicherung mit denen der Krankenversicherung der Rentner vergleichen, so stellen wir fest, daß in der Allgemeinen Krankenversicherung noch eine Zunahme des Vermögens in Höhe von rd. 262 000 DM erreicht werden konnte, trotz erhöhter Krankenkassenstände, die nur zu Lasten der Allgemeinen Krankenversicherung gehen. Dagegen übersteigen in der Krankenversicherung der Rentner die Ausgaben um rd. 1,4 Millionen DM die Einnahmen. Da Mehraufwendungen in der Krankenversicherung der Rentner durch die Allgemeine Krankenversicherung ausgeglichen werden, hatte die unterschiedliche Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben in der Vergangenheit zur Folge, daß der Beitrag für die beschäftigten Versicherten erhöht werden mußte.“

Geschäftsführer Hendricks unterstrich allerdings nachdrücklich, daß sich diese Rechnung keineswegs gegen die Rentner selbst richte. Es werde vielmehr immer dringender notwendig, daß der Gesetzgeber durch entsprechende Maßnahmen die Krankenkasse finanziell entlaste.



„Nach dem günstigen Ablauf des Geschäftsjahres 1967“, so fuhr er fort, „hatten wir wohl damit gerechnet, daß der Krankenstand sowie die Preise und Gebühren wie-

Einnahmen und Ausgaben je Kopf der Versicherten



der etwas anziehen würden, wir hatten aber nicht mit Mehrausgaben in einem solchen Ausmaß kalkuliert. Gleich zu Beginn des Geschäftsjahres überraschte uns ein plötzlich kräftiges Ansteigen des Krankenstandes. Er betrug im ersten Quartal 1968 im Durchschnitt 7,36 Prozent und erreichte am 19. März 1968 den Höchststand von 8,72 Prozent. Aber auch in den Folgemonaten fiel der Krankenstand nicht mehr auf den günstigen Stand des Jahres 1967. Er überstieg mit 6,71 Prozent im Jahresdurchschnitt die schon hohen Krankenstände der Jahre 1965 und 1966. 1968 hatten wir den höchsten Krankenstand seit Bestehen der Kasse."

Aber nicht nur bei den Barleistungen habe es erhebliche Mehraufwendungen gegeben, sondern auch die Ausgaben für Sachleistungen wie Krankenhauspflege, ärztliche und zahnärztliche Betreuung seien weiter angestiegen, erklärte der Geschäftsführer. Das habe im wesentlichen zwei Gründe: Einmal würden die Gebührenerhöhungen den Etat der Krankenkasse belasten, zum anderen brächte die Tatsache, daß eingehendere und modernere Untersuchungsmethoden mit Hilfe neuartiger Geräte durchgeführt würden, größere Kosten mit sich.

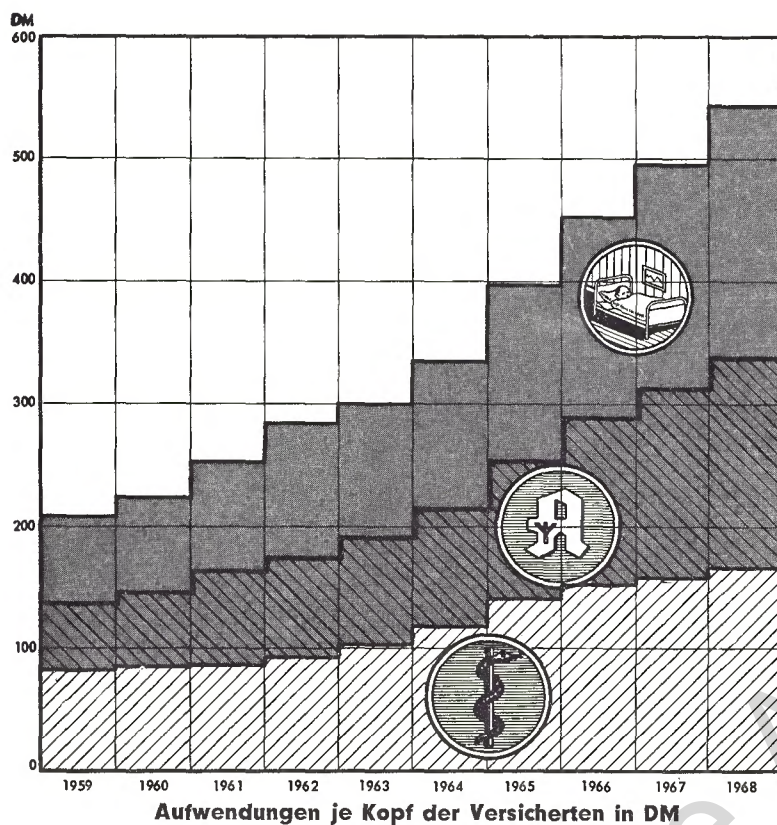


"Zu einem ernsten Problem ist das ständige Ansteigen der Ausgaben für Arzneimittel geworden. Im Berichtsjahr sind die Ausgaben insgesamt um 11,71 Prozent gestiegen. Die Möglichkeiten der Krankenkasse, die Höhe der Arzneikosten zu beeinflussen, sind sehr bescheiden. Sie bestehen vorwiegend darin, daß sie gegenüber der Kassenärztlichen Vereinigung und den Ärzten selbst auf eine wirtschaftliche Verordnungsweise drängen."

In diesem Zusammenhang verwies Herr Hendricks darauf, daß man das in der Vergangenheit getan habe und auch in Zukunft so verfahren werde. Es bleibe jetzt nur noch die Möglichkeit, die Verordnungsweise von Fall zu Fall auf Wirtschaftlichkeit zu überprüfen.

Darüber hinaus habe man alle Mitglieder angeschrieben und ihnen mitgeteilt, daß die Ausgaben für Arzneimittel bei der Ruhrorter Kasse je Mitglied erheblich höher lägen als der Durchschnitt der Duisburger Betriebskrankenkassen. An diese Mitteilung sei die Bitte geknüpft worden, den Ärzten die Medikamentenauswahl zu überlassen und nicht mit Rezeptwünschen zu kommen.

Zu diesem allen, so fuhr der BKK-Geschäftsführer fort, käme noch, daß es für Arzneimittel einfach kein Preisregulativ durch Konkurrenz gäbe. Auch der Versicherte sei kaum an einem niedrigen Preis interessiert. Vielfach würde er sogar den Preis mit Qualität identifizieren und eine Arznei für um so besser halten, je teurer sie sei. Er fuhr fort: "Da es also eine vom Markt auf den Preis ausgehende Wirkung nicht gibt, müßten Kommissionen eingesetzt werden, in denen die Preisbildung überprüft und die Interessen der Krankenkasse und damit der Versicherten



Aufwendungen je Kopf der Versicherten in DM

an einem kostengerechten Preis zur Geltung gebracht werden können."



Bei seinem Ausblick auf das Jahr 1969 sagte Herr Hendricks: "Überhöhte Krankenstände in den ersten Monaten des Jahres und Erhöhung der Krankenhaus-Pflegesätze und der Vergütung für Ärzte ergeben zwangsläufig ein schlechtes Ge-

Anschließend sprach er über das am 1. Januar 1970 in Kraft tretende Lohnfortzahlungs-Gesetz und über die Auswirkungen der gesetzlichen Bestimmungen dieses Gesetzes, die bereits am 1. August 1969 in Kraft treten. Hierzu sagte er: "Nach unseren Berechnungen würden ab 1. August 1969 die Mehreinnahmen

aus Beiträgen monatlich 73 000 DM und die Mehrausgaben durch Krankengeld monatlich 17 000 DM ausmachen, so daß ab 1. August 1969 Mehreinnahmen von 56 000 DM monatlich zu erwarten wären. Dadurch könnte die monatliche Mehrausgabe auf 28 000 DM gesenkt werden. Voraussetzung ist aber, daß sich die Krankenstände und die sonstige Inanspruchnahme bis Ende des Jahres nicht erhöhen. Bei einer solchen Entwicklung könnte das Jahr 1969 mit unserem Vermögen noch überstanden werden."



In der sich nun entwickelnden lebhaften Diskussion wurden noch einmal die Themen Finanzlage der Kasse, Krankenversicherung der Rentner, Beitragserhöhung, Lohnfortzahlung und Erhöhung der Beitragsbemessungsgrenze ausführlich behandelt.

Vorsitzender Eberhard Sauerbier, der die Sitzung leitete, dankte der Geschäftsführung und den Mitarbeitern der Betriebskrankenkasse für den ausführlichen und übersichtlich gestalteten Geschäftsbericht 1968. Er sei eine gute Grundlage für die Mitglieder der Organe, entsprechende Aufklärung über die Situation der Kasse in den einzelnen Betrieben zu betreiben. Man müsse nämlich die Probleme, die die Krankenkasse so belasten, der Belegschaft immer wieder nahebringen.

Nach dem Bericht des Rechnungsprüfungsausschusses durch Fräulein Reum wurde dem Vorstand und der Geschäftsführung Entlastung erteilt.

Krankenstand der BKK Ruhrort in den letzten sechs Geschäftsjahren

1963:	5,96 Prozent
1964:	5,87 Prozent
1965:	6,41 Prozent
1966:	6,46 Prozent
1967:	5,48 Prozent
1968:	6,71 Prozent

schaftsergebnis. Durch die Erhöhung des Beitragssatzes ab 1. Februar von 10,6 Prozent auf elf Prozent konnte lediglich der monatliche Überschuß der Ausgaben niedriger gehalten, eine Besserung der Vermögenslage aber nicht erreicht werden. Bis zum 30. April 1969 hat sich das Vermögen um weitere 748 000 DM verringert. Das Rücklage-Guthaben reduzierte sich durch weitere Abhebungen auf 250 000 DM, die uns jetzt noch zur Auffüllung der Betriebsmittel zur Verfügung stehen. Bei einem Überschuß der Ausgaben von durchschnittlich 80 000 DM im Monat ist es nicht schwer auszurechnen, wann wir mit unserem Vermögen am Ende sind.

Mit einem Beitragssatz von elf Prozent ist der gesetzliche Höchst-Beitragssatz erreicht und eine Erhöhung der Einnahmen durch Anhebung des Beitragssatzes nicht mehr möglich. Bei Einführung gesetzlicher Änderungen werden wir mit unserem Vermögen sehr wahrscheinlich bei $\pm$ null angelegt sein."

Das sollte man wissen

Für Rente wegen Erwerbsunfähigkeit müssen gesetzliche Bedingungen erfüllt sein

In der gesetzlichen Rentenversicherung werden Renten an Versicherte und Hinterbliebene gewährt. Zu den Versicherten-Renten zählen das Alters-Ruhegeld sowie die Renten wegen Berufsunfähigkeit und wegen Erwerbsunfähigkeit.

Ein Versicherter, der erwerbsunfähig wird, hat ohne Rücksicht auf sein Alter Anspruch auf Erwerbsunfähigkeits-Rente, wenn er vor Eintritt der Erwerbsunfähigkeit eine Versicherungszeit (Beitrags- und Ersatzzeit) von sechzig Kalendermonaten (Wartezeit) erfüllt hat, oder wenn die Wartezeit als erfüllt gilt.

Die Rente beginnt mit dem auf den Eintritt der Erwerbsunfähigkeit folgenden Monat. Wird der Antrag auf Rente später als drei Monate nach Eintritt der Erwerbsunfähigkeit gestellt, setzt die Rente erst mit dem Antragsmonat ein.

Was versteht der Gesetzgeber nun unter Erwerbsunfähigkeit? Paragraph 1247 der Reichsversicherungs-Ordnung und Paragraph 24 des Angestelltenversicherungs-Gesetzes legen diesen Begriff wie folgt aus: "Erwerbsunfähig ist der Versicherte, der infolge von Krankheit und anderen Gebrechen oder von Schwäche seiner körperlichen oder geistigen Kräfte auf nicht absehbare Zeit eine Erwerbstätigkeit in gewisser Regelmäßigkeit nicht mehr ausüben oder nicht mehr als nur geringfügige Einkünfte durch Erwerbstätigkeit erzielen kann."

Die Anerkennung der Erwerbsunfähigkeit bedingt also die Erfüllung mehrerer Voraussetzungen. Zunächst müssen Krankheit und Gebrechen oder Schwäche der körperlichen oder geistigen Kräfte durch ärztliche Untersuchung oder Begutachtung einwandfrei nachgewiesen sein. Unter Krankheit ist zu verstehen "ein regelwidriger Körper- oder Geisteszustand", der eine Minderung der Erwerbsfähigkeit zur Folge hat, während unter Gebrechen ein "von der Regel abweichender körperlicher Zustand, mit dessen Dauer für nicht absehbare Zeit zu rechnen ist", verstanden wird.

Schließlich läßt der Gesetzgeber als Grund für Erwerbsunfähigkeit auch

(Schluß des Beitrags siehe Seite 34)

Betriebskrankenkasse Ruhrort: Anzahl der Mitglieder im Jahresdurchschnitt

	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Allgemeine Krankenvers.	13 253	13 860	14 045	13 771	13 417	13 183	13 210	12 552	11 973	11 834
Rentner	2 248	2 491	2 662	2 759	2 924	3 125	3 278	3 485	3 726	4 082
Gesamt	15 501	16 351	16 707	16 530	16 341	16 308	16 488	16 037	15 699	15 916

Hamborner Betriebskrankenkasse durch hohen Krankenstand stark belastet

Für die Betriebskrankenkasse Hamborn der ATH war das Kalenderjahr 1968, das 77. Geschäftsjahr seit ihrem Bestehen, ein Jahr der großen Beanspruchung. Es brachte, wie Geschäftsführer Feldmann am 9. Juli vor der Vertreterversammlung mitteilte, gegenüber dem Vorjahr nicht nur einen erhöhten Krankenstand, sondern auch seitens der Vertragspartner erneute Forderungen.

Wenn das abgelaufene Geschäftsjahr dennoch mit einer Vermögenszunahme von über 96 000 DM abschloß, so liegt dieser Einnahmeüberschuß darin begründet, daß die Kasse vom Bund für die Wehrpflichtigen eine Nachzahlung an Beiträgen für die Jahre 1961 bis 1968 in Höhe von rd. 190 000 DM erhielt.

Der Krankenstand der Kasse betrug 1968 im Durchschnitt 6,55 Prozent gegenüber 5,40 Prozent im Vorjahr; das bedeutete eine Steigerung von 21,3 Prozent. Infolge einer grippeähnlichen Erkältungswelle zu Beginn des Jahres 1968 registrierte die Kasse am 8. Februar den höchsten Krankenstand des Jahres. Er betrug bei den Versicherten durchschnittlich 10,37 Prozent und im einzelnen bei der ATH 9,91 Prozent, Eisenbahn und Häfen 10,36 Prozent, Thyssen Industrie 14,69 Prozent, Rheinische Siporex 9,87 Prozent.

Ein hoher Krankenstand hatte zwangsläufig auch eine höhere Ausgabe an Barleistungen zur Folge. Im Jahre 1967 betrug dieser Anteil an den Gesamtausgaben unserer Kasse 26,09 Prozent, im Jahre 1968 28,07 Prozent.

Für die Zukunft darf man nicht vergessen, daß ein Ansteigen des Krankenstandes um nur ein Prozent für die Betriebskrankenkasse — aufs Jahr gerechnet — eine Mehrbelastung von rund 905 000 DM bedeutet. Neben den Barleistungen (Krankengeld und Hausgeld) sind es hauptsächlich die Kosten für Arzt-

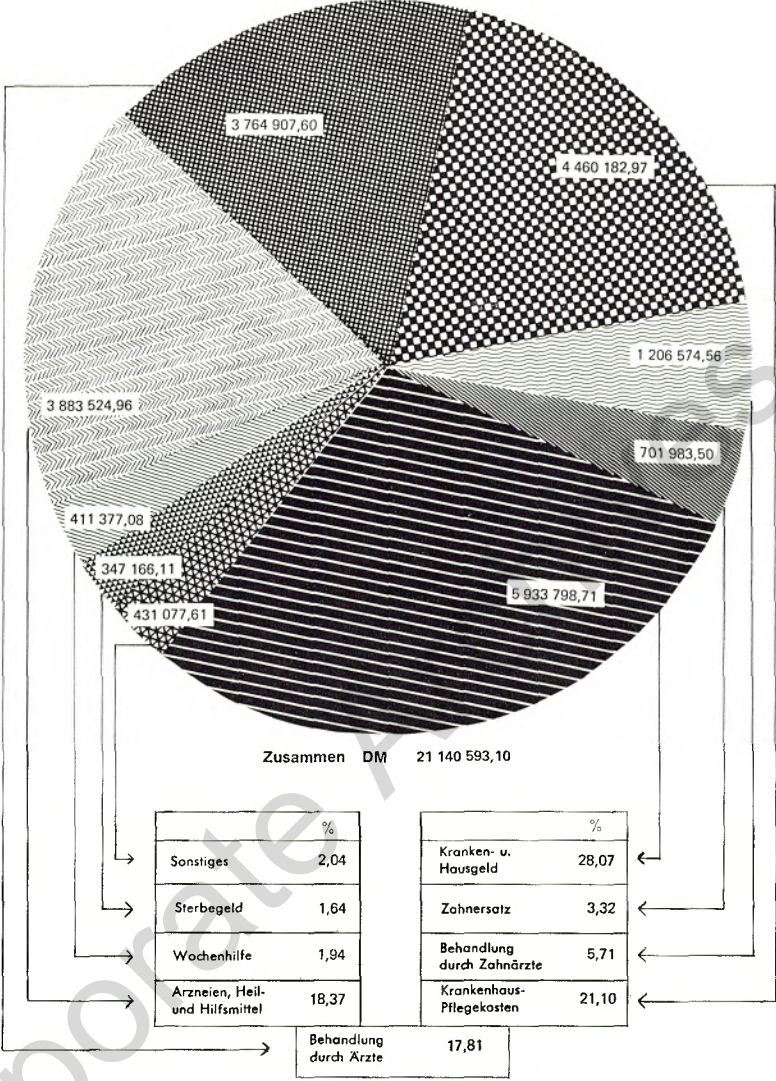
honorare, für Krankenhausaufenthalt und für Arzneien, die immer stärker zu Buche schlagen. Die Mitgliederzahlen haben sich aufwärts entwickelt. Nach dem täglichen Durchschnitt — also mit Berücksichtigung der Zu- und Abgänge — zählte die Krankenkasse im Jahre 1967 22 878 und im Jahre 1968 23 860 Mitglieder. Erschwerend gegenüber früheren Jahren machte sich die Fluktuation der Mitglieder bemerkbar, die neben vermehrter Verwaltungsarbeit auch eine höhere Zahl der Krankheitsfälle zur Folge hatte.

Welches Ausmaß die Einnahmen und Ausgaben in der Sozialversicherung annehmen, geht unter anderem aus der Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben hervor. Unter Einschluß der Auftragsgeschäfte, wie Einzug des Gesamtsozialversicherungs-Beitrages, Betreuung der Kriegsbeschädigten, Abrechnung der LVA-Heilverfahren, Abrechnung mit den Berufsgenossenschaften ist sie auch im Geschäftsjahr 1968 weiter angestiegen.

Während diese Summe im Jahre 1959 noch 26,0 Millionen DM betrug, stieg sie im Jahre 1966 auf 52,2 Millionen DM, 1967 auf 56,8 Millionen DM und erreichte 1968 63,7 Millionen DM. Dieses ständige Anwachsen läßt unschwer erkennen, daß die Verwaltungsarbeit von Jahr zu Jahr einen größeren Umfang annimmt.

Die Krankenversicherung der Rentner belastet die Kasse erheblich. Mit dem Inkrafttreten des Finanzänderungsgesetzes zu Beginn des Jahres 1968 erhält zwar jeder Rentner von seiner Rente einen zweiprozentigen Beitragsanteil zur Krankenversicherung einbehalten. Doch der Großteil der Kassen hat an diesem einbehaltenen Beitrag keinen Anteil; im Gegenteil, die Kassen erhielten weniger Beiträge als zuvor.

Während die Betriebskrankenkasse Hamborn im Jahre 1967 für jeden Rentner einen Beitrag von 39,31



Betriebskrankenkasse Hamborn: Anteil der einzelnen Ausgaben 1968

DM im Monat erhielt, mußte sie sich im Jahre 1968 mit einem durchschnittlichen Beitrag von 32,87 DM je Rentner und Monat zufriedengeben. Mit anderen Worten: Für unsere Kasse ist durch das Finanzänderungsgesetz in der Krankenversicherung der Rentner ein Beitragsverlust im Jahre 1968 in Höhe von rd. 144 000 DM entstanden.

Bis zum Ende des Berichtsjahres haben die im Erwerbsleben stehenden Mitglieder unserer Betriebskrankenkasse seit August 1956, als die Rentner wieder zur Betriebskrankenkasse zurückgeführt wurden, insgesamt über 5,7 Millionen DM aus ihrem Beitragsaufkommen für die Fehlbeträge in der Krankenversicherung der Rentner aufbringen müssen.

Trotz aller auftretenden Schwierigkeiten konnte die Betriebskrankenkasse in allem ihren guten Leistungsstand erhalten, ja noch verbessern.

Das neue Geschäftsjahr nahm keinen guten Anfang. Ein sehr lang anhaltender, hoher Krankenstand beeinflusste die finanzielle Entwicklung stark. Der durchschnittliche Krankenstand belief sich in den ersten drei Monaten auf 8,01 Prozent und in den ersten fünf Monaten des neuen Kalenderjahres auf 7,33 Prozent.

Hinzu kam noch die Verkündung einer neuen Pflegesatz-Verordnung, die rückwirkend ab 1. Januar 1969 in Kraft trat. Sie bestimmte, daß die bestehenden Pflegesätze um rd. zehn Prozent zu erhöhen sind. Diese und andere Faktoren, zum Beispiel Honorare für Ärzte, Zahnärzte sowie Arzneikosten, haben

mit dazu beigetragen, daß die finanzielle Lage der Kasse sich im ersten Vierteljahr 1969 nicht günstig entwickelt hat. Der Abschluß für diesen Zeitraum weist eine Vermögensabnahme von über 800 000 DM aus.

Die Krankenkasse hofft, daß mit der Einführung des Lohnfortzah-

Beitrags-Einnahmen BKK Hamborn

	Insgesamt in Mill. DM	1968	1967
Versicherungspflichtige	17,2	16,4	
Versicherungsberechtigte	1,5	1,3	
Rentner	1,6	1,7	
	in DM je Kopf	1968	1967
Versicherungspflichtige	964	936	
Versicherungsberechtigte	722	707	
Rentner	395	475	

lungs-Gesetzes einige Entlastungen für sie eintreten werden. Ob das aber der Fall sein wird, kann nach dem jetzigen Stand der Entwicklung leider noch nicht gesagt werden.

Organe und Verwaltung waren stets bemüht, einen günstigen Beitragsatz festzulegen und hohe Leistungen zu gewähren. Dieses Bestreben soll auch für die Zukunft richtungweisend sein. Günstiger Beitragssatz und hohe Leistungen sind aber nur dann miteinander in Einklang zu bringen, wenn jeder Vertragspartner und jedes Mitglied das Wort „Selbstverantwortung“ an den Anfang aller Überlegungen stellt. Es besteht Grund zu der Feststellung, daß ein großer Teil der Mitglieder sich nach diesem Grundsatz richtet.

Mitgliederzahl der Betriebs-Krankenkasse Hamborn						
	1968			1967		
	m	w	zus.	m	w	zus.
Pflichtmitglieder						
a) Belegschaftsmitglieder	16 821	907	17 728	16 460	883	17 343
b) Arbeitslose	131	1	132	144	1	145
Freiwillige Mitglieder						
a) Werksangehörige	1 575	59	1 634	1 386	47	1 433
b) Nichtwerksangehörige	343	50	393	306	38	344
Zwischensumme:	18 870	1 017	19 887	18 296	969	19 265
Rentner und Rentenantragsteller	2 092	1 881	3 973	1 865	1 748	3 613
Gesamtmitglieder	20 962	2 898	23 860	20 161	2 717	22 878

„Jagt den Unfallteufel, wo ihr ihn trefft!“ Nach diesem Motto arbeiten seit Jahren die beiden Arbeitsschutz-Abteilungen der ATH in Hamborn und Ruhrort, wie überhaupt alle Sicherheitsingenieure in der gesamten Thyssen-Gruppe. Im Laufe der Zeit zahlte sich dieses ständige Bemühen auch durch entsprechend niedrige Unfallzahlen aus, wie eine jetzt veröffentlichte Statistik ausweist. Danach liegen drei zur Thyssen-Gruppe gehörende Werke an der Spitze dieser Sicherheits-Erfolgsskala, nämlich die HOAG in Oberhausen, der Werksbereich Ruhrort/Hüttenbetrieb und die Werke Hamborn/Bruckhausen/Beeckerwerth der ATH.

Hier geht es um die Sicherheit

Drei Werke der Thyssen-Gruppe an der Spitze der Sicherheits-Erfolgsskala

der Tabelle gut zu ersehen, und weiter ist zu erkennen, daß alle Werke damit Erfolg gehabt haben. In dieser Tabelle sind die von der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie bekanntgegebenen Zahlen für die sog. „4-n-Tage-Unfälle“ verwendet worden. Es handelt sich hierbei um Unfälle, die eine vier Tage oder länger dauernde Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatten, während die „Bagatell-Unfälle“ mit einer Arbeitsunfähigkeit bis zu drei Tagen unberücksichtigt blieben.

Ausgangspunkt ist das Jahr 1961. Zum Vergleich wurde die 1000-

Mann-Quote herangezogen, die sich folgendermaßen errechnet:

Unfälle im Jahr $\times 1000$

Zahl der Belegschaftsmitglieder

Schon 1961 lag die HOAG in der Rangfolge auf Platz eins (den sie übrigens bis heute nicht mehr abgegeben hat). Die Hamborner Werke lagen auf Platz zwei, während es in Ruhrort nicht so rosig aussah. Man mußte sich damals mit dem siebten Platz begnügen.

Aber nicht diese Rangfolge ist entscheidend, sondern vor allem die Tatsache, daß der Monatsdurchschnitt an Unfällen erheblich ge-

senkt werden konnte; in Ruhrort/Hüttenbetrieb von 12,7 im Jahr 1961 auf 7,1 im vergangenen Jahr. Dazwischen lag der absolute Tiefpunkt mit 6,1 für 1967.

Im Hamborner Bereich ist das Abfallen nicht ganz so deutlich. Allerdings lag die monatliche Durchschnittsquote 1961 auch nicht so hoch, nämlich nur bei 8,0. Der Hamborner Tiefpunkt liegt ebenfalls — wie bei fast allen anderen Werken auch — im Jahr 1967 mit 6,2, also fast der gleichen Zahl wie Ruhrort. Den Rekord stellte allerdings die HOAG auf mit einer Unfallquote von 4,4 für 1967. Ein für alle Werke erstrebenswertes Ziel.

Wir sagten bereits, daß man zwar auf diese Rangfolge stolz sein könne, daß man aber dennoch nicht aufhören dürfe, an weiter sinkenden Unfallzahlen interessiert zu sein. Und wenn trotzdem jemand meint, es sei genug getan worden und dabei auf diese günstige Platzierung verweist, so sei ihm gesagt, daß die Unterschiede gerade zwischen Platz zwei und fünf derart gering sind, daß hier leicht im nächsten Jahr ein Platztausch vollzogen werden und damit ein Absinken erfolgen könnte.

Und daran wird — genau wie an steigenden Unfallzahlen — niemand bei uns interessiert sein.

Diese Erfolge sind weder den Arbeitsschutz-Abteilungen noch den Sicherheitsbeauftragten oder der Belegschaft selbst in den Schoß gefallen. Immer wieder aufs neue wurde der Hebel angesetzt, um zunächst einmal zu ergründen, warum sich die Unfälle gerade an dieser Stelle, zu dieser Zeit und unter diesen Umständen ereignen haben. Daraus wurden dann die entsprechenden Schlüsse gezogen, um einen ähnlichen Unfall am gleichen Platz zu vermeiden. Daß das in weitgehendem Maße gelungen ist, zeigt die Tabelle.

Allerdings muß festgestellt werden, daß die Abteilungen Arbeitsschutz unserer Werke — übrigens gehören die Thyssen-Röhrenwerke mit ihrem siebten Platz auch noch zu den ersten zehn — für das letzte Jahr eine leichte Steigerung hinnehmen mußten. Diese Tatsache zeigt sich im gesamten Bereich der Eisen- und Stahlindustrie, zum Teil in weitaus stärkerem Maße.

Der Vergleich mit anderen Hüttenwerken (alle über 8000 Belegschaftsmitglieder) könnte uns zwar stolz stimmen, weil wir die ersten Plätze einnehmen. Im Sportjargon würde das heißen, daß wir Gold, Silber und Bronze gewonnen haben. Das ist zwar ehrenhaft, aber damit wird sich kein Sicherheitsobmann und kein Sicherheitsingenieur zufriedengeben. Im Gegenteil wird man immer bestrebt sein, noch günstigere Ergebnisse zu erzielen. „Ein einziger Unfall ist genau ein Unfall zu viel“, wurde einmal von einem unserer Sicherheitsfachleute gesagt.

Dieses Bemühen um die Senkung der Unfallziffern ist übrigens aus

Ausländische Neulinge in den Betrieben sind besonders stark an Unfällen beteiligt

Die Unfallstatistik des Monats Juli zeigt, daß im Bereich der Hamborner Werke am gesamten Unfallgeschehen dreißig Prozent Neulinge beteiligt waren — Mitarbeiter, die von Oktober 1968 bis Ende Juli eingestellt und beschäftigt wurden. Wir fragen uns: Wo kommen diese Menschen denn noch her? Denn nach der Statistik der Arbeitsämter gibt es in der Bundesrepublik über 800 000 offene Stellen. Wir können diese Neulinge in drei Gruppen einteilen.

Zur ersten Gruppe gehören alle diejenigen, die sich, aus welchen

Gründen auch immer, aus ihrer alten Stellung finanziell verbessern wollten und hier bessere Aufstiegsmöglichkeiten sahen.

Zur zweiten Gruppe zählen alle die ausländischen Arbeitskräfte, die bei den anderen Firmen ihren Vertrag erfüllt haben und nun frei ihren Arbeitsplatz wählen können.

Die dritte Gruppe setzt sich zusammen aus ausländischen Arbeitskräften, die von unserer Unternehmensleitung in ihren Heimatländern in größeren Gruppen unter Einzelvertrag genommen wurden und somit zu uns kamen.

Der letzten Gruppe gehört ganz besonders die Fürsorge der Werksleitung; denn diese Belegschaftsmitglieder können in der Regel kaum ein deutsches Wort und kom-

men zum Teil aus einer völlig fremden, oftmals sogar nichttechnischen Umwelt, um hier zu leben und zu arbeiten. Es wird hier für ihr leibliches Wohl gesorgt; und da sie unserer Sprache nicht kundig sind, wird durch Deutsch-Unterricht versucht, ihnen das Notwendigste der deutschen Sprache beizubringen.

Wir wissen heute aus Erfahrung, daß für diese Menschen das Erlernen der deutschen Sprache nicht immer einfach ist und wir alle, die mit den ausländischen Arbeitskräften zu tun haben, uns mit Geduld wappnen müssen. Hinzu kommt noch, daß sie den Arbeitsablauf in ihrem Betriebsbereich kennen und verstehen lernen müssen.

Ab und zu stoßen wir hier während des Unterrichts auf Menschen, die in ihrem Lande schon einmal in einem kleinen stahlerzeugenden Betrieb oder in einer kleinen Werkstatt technische Dinge verrichtet haben. Bei ihnen fällt es den Vorgesetzten und dem Betreuer dieser Leute leichter, sie einzuweisen und an den Platz zu stellen, den sie dann nach Anweisung des Aufsichtspersonals ausfüllen können.

Wie anders sieht es bei den Menschen aus, die kein Wort Deutsch verstehen und noch kein Werk und keinen technischen Betrieb von innen gesehen haben. In diesen Fällen kann nur mit Hilfe eines Dolmetschers und in der Zeichensprache sowie durch Sinnbilder eine Verständigung herbeigeführt werden. Bei diesen Menschen ist der Deutsch-Unterricht lebensnotwendig; es muß versucht werden, an Hand von Beispielen zum Arbeitsablauf hinzuarbeiten. Erschwerend tritt hinzu, daß diese Schulung nur in der Freizeit durchgeführt wird.

Der Lehrstoff soll betriebsbezogen knapp und anregend gehalten werden. Es muß versucht werden, diese ausländischen Arbeitskräfte in die Diskussion des Lehrstoffes mit einzubeziehen. Über Landsleute der einzelnen Gruppen, die hier schon heimisch geworden sind und die

(Schluß des Beitrags siehe Seite 14)

4-n-Tage-Unfälle

1000-Mann-Quote der Hüttenwerke der Bundesrepublik mit mehr als 8000 Beschäftigten von 1961 bis 1968 im Monats-Durchschnitt

	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
1. Hüttenwerk Oberhausen AG, Oberhausen Rangreihe	4,5 1	4,8 1	5,4 1	6,3 1	5,9 1	5,0 1	4,4 1	5,2 1
2. August Thyssen-Hütte AG, Werk Ruhrort Rangreihe	12,7 7	10,5 7	9,7 7	10,3 5	10,0 6	7,2 3	6,1 2	7,1 2
3. August Thyssen-Hütte AG, Werke Hamborn Rangreihe	8,0 2	7,3 2	6,9 2	8,1 2	9,8 5	7,6 4	6,2 3	7,4 3
4. Salzgitter Hüttenwerk AG Rangreihe	11,5 6	8,4 4	8,9 5	10,9 7	9,4 3	7,6 4	6,8 4	7,8 4
5. Hoesch AG Hüttenwerke, Dortmund Rangreihe	8,0 2	7,5 3	7,5 3	8,1 2	6,9 2	6,2 2	7,3 6	8,4 5
6. Rhein Stahl Hüttenw. AG, Werk Ruhrstahl Heinrichshütte, Haltingen Rangreihe	10,1 4	9,3 6	8,0 4	10,4 6	9,5 4	8,0 6	7,2 5	9,1 6
7. Thyssen Röhrenwerke AG, Werk Mülheim Rangreihe	13,1 8	11,8 8	11,0 8	13,0 8	13,7 8	12,2 8	10,6 8	10,1 7
8. Fried. Krupp Hüttenwerke, Rheinhausen Rangreihe	10,3 5	9,2 5	9,0 6	10,2 4	10,5 7	11,0 7	10,4 7	10,7 8
9. Mannesmann AG, Hüttenwerk Huckingen Rangreihe	14,1 9	14,5 10	13,4 9	14,9 9	16,4 10	14,5 10	12,5 10	13,4 9
10. Fried. Krupp Hüttenwerke AG, Bochum Rangreihe	16,4 10	13,5 9	13,6 10	15,9 10	15,8 9	12,6 9	11,5 9	15,6 10

Vermögenswirksam sparen lohnt sich jetzt durch zusätzliche Prämien besonders

Bausparer können für ihre Sparleistungen neuerdings, rückwirkend ab 1. Januar 1969, höhere Prämien als die bisher üblichen 400,— DM im Jahr erhalten. Im günstigsten Fall sind jetzt Bauspar-Prämien von 946,— DM zu erzielen.

Wie hoch der Staat im Einzelfall das Bausparen belohnt, richtet sich nach Familienstand, Kinderzahl, Beruf und Einkommen des Sparer. Die erste entscheidende Neuerung besteht darin, daß Arbeitnehmer jetzt die Möglichkeit haben, für ihre vermögenswirksamen Leistungen nach dem sogenannten 312-DM-Gesetz eine Prämie von 400,— DM und je nach Zahl ihrer Kinder eine zusätzliche Prämie von 25 bis 35 Prozent der vermögenswirksamen Leistungen von 312,— bzw. 468,— DM zu erhalten. Vermögenswirksame Leistungen von 468,— DM sind bei mehr als zwei Kinder möglich. Wenn beide Ehepartner berufstätig sind, können beide sparen und die Prämie erhalten.

Für ein Ehepaar mit einem Kind, das eine Prämie von 27 Prozent beanspruchen kann, ergeben sich jetzt folgende Möglichkeiten:

Einzahlung auf einen Bausparvertrag	
1482,— DM im Jahr = 400,— DM	
Vermögenswirksame Leistung des Ehe-mannes auf denselben Bausparvertrag von 312,— DM im Jahr = 84,30 DM	
Vermögenswirksame Leistung der Ehefrau — wenn diese berufstätig ist — auf den Bausparvertrag von 312,— DM im Jahr = 84,30 DM	
zu erzielende Gesamt-prämie	568,60 DM

Das auf Grund der neuen Bestimmungen zusätzliche Geldgeschenk des Staates beträgt hier bereits 168,60 DM. Da für die vermögenswirksamen Leistungen keine Steuern und Sozialversicherungsbeiträge entrichtet zu werden brauchen, ergibt sich eine weitere Ersparnis, die in diesem Beispiel etwa bei 200,— DM liegen dürfte.

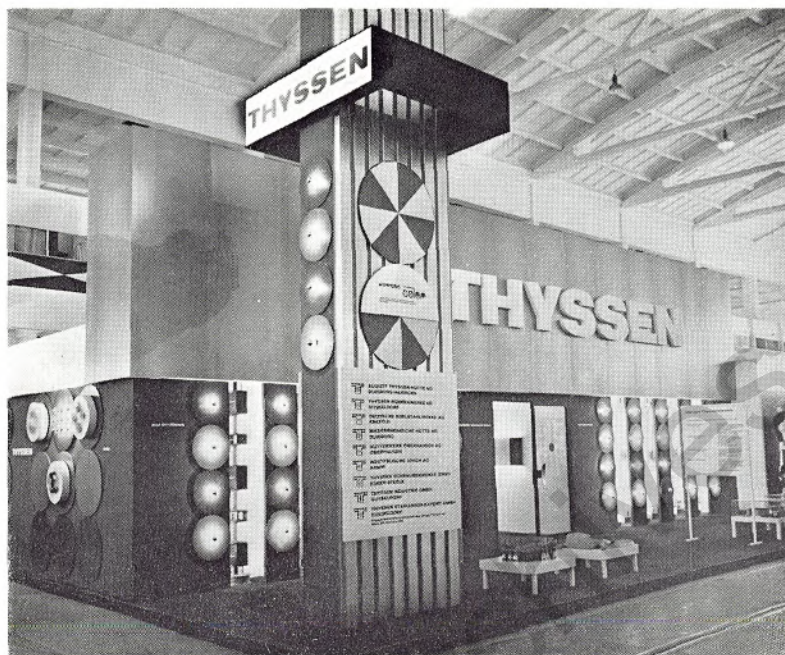
Die zweite wesentliche Neuregelung betrifft Bausparer mit einem zu versteuernden Einkommen bis zu 6000,— DM bei Ledigen und bis zu 12 000,— DM bei Verheirateten.

Da das zu versteuernde Einkommen stets wesentlich niedriger als das Brutto-Einkommen ist, kann die zusätzliche Vergünstigung von weit mehr Sparern ausgenutzt werden, als es zunächst scheint.

Die Zusatzprämie beträgt dreißig Prozent der eigentlichen Prämie. Bei einer Prämie von 568,60 DM wird also eine weitere Prämie von 170,60 DM gewährt. Die gesamten Zuwendungen des Staates belaufen sich dann auf 739,20 DM. Das sind 35 Prozent der Einzahlungen. Im Rekordfall betragen die gesamten Prämien 45,5 Prozent der Einzahlungen. Sie erreichen dann einen Betrag von nicht weniger als 946,— DM.



Nicht jeder Bausparer muß unbedingt ein Haus bauen oder eine Eigentumswohnung kaufen. Die Bauspargelder können zum Beispiel auch zur Modernisierung und Entschuldung von Wohngebäuden oder zum Grundstückskauf eingesetzt werden. Auch wenn sich die Bauabsichten eines Bausparers nicht verwirklichen lassen, gehen ihm die Prämien nicht verloren, wenn die Sperrfrist von sieben Jahren seit Beginn des Bauspar-Vertrages abgewartet wird, so daß die Bauspar-Vergünstigungen eigentlich in jedem Fall erzielbar sind.



Gespräche und Geschäfte

Bei der Messe in Posen herrschte eine erfreulich offene Atmosphäre

Seit vielen Jahren stellen Unternehmen der Thyssen-Gruppe auf der „Messe Poznan“ aus und suchen Kontakte mit Gesprächspartnern vor allem der Ostblockländer. Über den Verlauf der diesjährigen Posener Messe berichtet Dir. Dr. H. n e s e n von der Thyssen Stahlunion-Export GmbH.

der polnische Außenminister Bura-kiewicz sowie der Minister für Schwerindustrie und Hüttenwesen, Kaim, mit einer größeren Delegation unseren Stand, ferner der Leiter der Handelsmission der Bundesrepublik in Warschau, Botschafter Böx, und Botschafter Emmel aus Bonn.

Die wichtigsten Partner der Thyssen-Gruppe auf polnischer Seite sind die Außenhandels-Gesellschaften Stalexport, Polimex, Centrozap und Metalexport. Ihre Generaldirektoren und Direktoren führten ebenfalls im Laufe der Messe sowohl auf dem Thyssenstand als auch ihren eigenen Ständen intensive Gespräche mit Vertretern der Thyssen-Gruppe.



Auch in diesem Jahr war die ATH mit ihren Tochtergesellschaften Thyssen Röhrenwerke, Deutsche Edelstahlwerke, Hüttenwerk Oberhausen, Niederrheinische Hütte, Westfälische Union, Thyssen Schraubenwerke, Thyssen Industrie und Thyssen Stahlunion-Export auf der Posener Messe vertreten. Im Gegensatz zu früheren Jahren fand die Ausstellung diesmal nur an zehn Tagen, und zwar vom 8. bis 17. Juni statt. Dabei boten sich viele Gelegenheiten, mit maßgeblichen Persönlichkeiten der Wirtschaft und der staatlichen Außenhandels-Gesellschaften aus den Ostblockländern sowie mit vielen Verbrauchern neue Kontakte aufzunehmen und alte zu vertiefen.

Bei dem traditionellen Rundgang am Eröffnungstag besuchten auch

Durch die allgemeine Entspannung auf polnischer und deutscher Seite waren die Gespräche offener und die Möglichkeiten zu persönlichen Kontakten gegenüber früheren Jahren bedeutend erleichtert. Daß Unternehmen der Thyssen-Gruppe seit vierzehn Jahren ununterbrochen auf der Messe vertreten sind, wurde von polnischer Seite aufmerksam registriert.

Insgesamt darf man von einem bisher nicht erreichten Messeklima

Ausländische Neulinge

(Schluß des Beitrags von Seite 13)

deutsche Sprache beherrschen, kann man eine Verständigungsmöglichkeit finden, indem man sie als Helfer gewinnt.

Die notwendige Befragung nach einem Unfall zeigt uns, daß es oft sehr schwierig ist, die richtige Darstellung eines Unfallherganges zu erhalten. Dieses geht in der Regel nur über Mitarbeiter, die entweder als Zeuge beim Unfallhergang anwesend waren oder man muß sich eines Dolmetschers bedienen.

Der wesentlich höhere Prozentsatz, mit dem ausländische Neulinge an Unfällen beteiligt sind, beruht zum größten Teil auf schlechter Verständigung. Die Gewohnheiten des Arbeitsablaufes und sein Rhythmus sind ihnen noch nicht in Fleisch und Blut übergegangen; sie kennen auch noch nicht die besonderen Gefahrenquellen, die beim unrichtigen Zufassen auf sie lauern.

Der deutsche Mitarbeiter darf seinen ausländischen Kollegen nicht seinem Schicksal überlassen. Er darf auf gar keinen Fall so denken, daß der Nachbar durch Erfahrung klug wird. Diese Einstellung könnte unter Umständen zu schwersten Verletzungen dieses Mitarbeiters im Betrieb führen. Soweit im Team gearbeitet wird, ist die praktische Belehrung leichter, als wenn dieser ausländische Neuling Einzelarbeit verrichtet.

Bei der Hereinnahme eines Neulings muß nach der entsprechenden betriebsbezogenen Belehrung und den zur Verfügung gestellten Patenten vorsorglich mit leichterer und schnell begreifbarer Arbeit in einem Team begonnen werden. Nach und nach kann man die Anforderung steigern und ihn erst dann, wenn man das Gefühl hat, er habe den Arbeitsablauf begriffen, auch an die notwendige Verantwortung heranführen.

Theo Mauermann,
Hauptsicherheitsingenieur
Abt. Arbeitssicherheit Hamborn



UNSERE BILDER ZEIGEN:

Besucher aus Ost und West, die den Thyssenstand (linke Seite oben) auf der diesjährigen Posener Messe besuchten. Zu ihnen gehörten der polnische Außenhandelsminister Burakiewicz (rechte Seite oben, zweiter von rechts) und der Minister für Schwerindustrie und Hüttenwesen, Kaim (rechts im Hintergrund), im Gespräch mit dem Leiter der deutschen Handelsmission in Warschau, Botschafter Böx (zweiter von links), Direktor Dr. Hannesen (rechts) und dem Polen-Delegierten der Stahlunion, Cernivec — Auf dem Thyssenstand konnte auch der Berliner Regierende Bürgermeister Schütz (linke Seite unten) durch H. Cernivec begrüßt werden; vorne mit dem Rücken zur Kamera der Geschäftsführer der Thyssen Eisen- und Stahl GmbH, Berlin, Dr. Laidig — Ein Gespräch im Thyssenstand führte man (rechte Seite unten) mit Staatssekretär Arndt vom Bundeswirtschaftsministerium; die Gesprächsrunde (von links) Herr Ganz und Botschafter Böx, deutsche Handelsmission Warschau, Dr. Hannesen, Staatssekretär Arndt, H. Cernivec, H. Brannekämper, „Bochako“ Bochum, und Dr. Menne, Präsident der „Auma“ und Vorstandsmitglied der Hoechst AG — Mitte: Einen gesonderten Besuch stattete Präsident Dr. Menne dem Thyssenstand ab, hier beim Abschied mit (von links) Hbv. Kloth (ATH), H. Brannekämper, Dr. Hannesen und Dr.-Ing. Kalwa (Thyssenrohr)



sprechen. Es war durch eine erfreulich offene Atmosphäre und verstärkte Aktivität vieler polnischer staatlicher Stellen und Handelsgesellschaften sowie Verbraucher gekennzeichnet.

Die übrigen Ostblockländer nahmen ebenfalls die Gelegenheit wahr, auf der Posener Messe Kontakte mit westdeutschen Firmen aufzunehmen. So besuchte auch der sowjetische Handelsminister Komorow mit einer Delegation den Thyssenstand.



Von deutscher offizieller Seite waren am sogenannten „Deutschen Tag“ der Staatssekretär Arndt vom Bundeswirtschaftsministerium sowie am letzten Wochenende der Regierende Bürgermeister von Berlin, Schütz, und Wirtschaftsminister König Besucher der Messe Posen und Gäste auf dem Thyssenstand. Auch der Präsident der AUMA, der die Messen für die deutschen ausstellenden Firmen im Ausland arrangiert, Dr. Menne, überzeugte sich von der Leistungsfähigkeit der deutschen Aussteller und tauschte seine Erfahrungen mit den Herren der Standbesetzung aus.

Schließlich war Dr. von Godlewski, Aufsichtsratsmitglied der ATH, kritischer und landeskundiger Besucher auf dem Thyssenstand. Direktor Diekmann, Geschäftsführer der Thyssen Stahlunion-Export, hatte als Vertreter der Thyssen-Gruppe eine offizielle Einladung des polnischen Außenhandelsministeriums. Als Staatsgast hatte er Gelegenheit, mit verschiedenen Regierungsvertretern und Generaldirektoren der staatlichen Außenhandels-Gesellschaften Gespräche zu führen.

Das deutsch-polnische Handelsvolumen hat im Jahr 1968 eine Höhe von einer Milliarde DM erreicht. Von polnischer Seite wurde in Posen erneut der Wunsch vorgebracht, den Aktivsaldo der Bundesrepublik von etwa 100 Millionen DM durch verstärkte Exporte zur Bundesrepublik auszugleichen.

Die ATH hatte innerhalb des letzten Jahres eine größere Tonnage an Halbzeug in Polen eingekauft, die von den Werken der Thyssen-



hütte für Lieferungen in den Export ausgewalzt wurden. Auch in diesem Jahr wurden nicht nur Verkaufsgespräche, sondern angesichts der

gesteigerten Leistungsfähigkeit der polnischen Industrie und der allgemeinen Stahlknappheit auch intensive Einkaufsgespräche geführt.

Ein besonders erfreuliches Echo hatten auch wieder die technischen Vorträge, die inzwischen zur Tra-

dition geworden sind und eine erfreuliche gute Resonanz zeigten. So waren die wichtigsten Vortragsthemen „Thyssen Color“, „Stahl für die Energieerzeugung“, „IPE-Profil“, „Cor-ten“ und „Patinax 37“. Über diese technischen Informationen hinaus wurden auch allgemein interessierende Fragen mit Vertretern von Presse, Rundfunk und Fernsehen aus Polen und aus der Bundesrepublik diskutiert.



Die moderne Art der Standgestaltung, die schon auf der Frühjahrs-messe Hannover große Aufmerksamkeit auf sich zog, hat auch in Polen den Namen Thyssen bei den Besuchern weiter ins Bewußtsein gebracht. Der Standbesetzung machte es Spaß, trotz des anstrengenden Dienstes von täglich neun Stunden in teilweise unerträglicher Hitze und trotz des großen Publikumsandrangs für die Thyssen-Gruppe eine wichtige Funktion auszuüben.

Verständlich, daß die Freude besonders groß war, als zum Schluß auch die Bilanz der Aufträge, die man aus Polen mit nach Hause nehmen konnte, recht erfreulich war. Alles in allem kann man sagen, daß Posen auch 1969 für Thyssen eine Reise wert war.



Oxygen-Stahlwerk Bruckhausen vor Aufnahme der Produktion

Ingenieur Dr. Höffken und Dipl.-Ing. Weitzmann

Das neue Oxygen-Stahlwerk Bruckhausen der ATH, das unmittelbar an Tor I und gegenüber der Hauptverwaltung der Hütte errichtet wird, steht kurz vor der Inbetriebnahme. Unser Bild zeigt Hüttenleiter Dr. Brandt, der die Anlagen kürzlich eingehend besichtigte, bei der letzten Lagebesprechung zusammen mit (von rechts) Oberingenieur Kleinfeldmann, Werksdirektor Dr. Behrens, Ober-

Zwölf Betriebsratsmitglieder des HOAG-Werkes Gelsenkirchen besichtigten unter Führung von Betriebsratsvorsitzenden Voß die Hütte in Hamburg. Hier wurden sie von Arbeitsdirektor Doese im Namen des Vorstandes und vom Betriebsratsvorsitzenden Judith (unser Bild) herzlich willkommen geheißen



Der Appetit ist für den Menschen oft ein böser Verführer

Die Gesundheit ist eines der wichtigsten Güter des Menschen. Dr. Eugen Schmidt und Dr. K. Schuler vermitteln unseren Mitarbeitern in diesem dritten Beitrag unserer Artikelreihe soziale Überlegungen und geben ihnen wissenschaftliche ärztliche Tipps, die wir der im Verlag W. Kohlhammer erschienenen Broschüre „Gesundheit in unserer Hand“ entnehmen.

Fehlerhafte Ernährung ist oft Ursache von Krankheiten. Diät und Fasten sind wichtige Heilmittel. Die Ernährung hat großen Einfluß auf den Kreislauf und die Kreislauf-Krankheiten. Bei karger Kost kann der Kreislauf im Schongang bei niedrigem schonendem Blutdruck arbeiten.

Mäßige Ernährung und ausgiebige körperliche Betätigung sind die geeigneten Mittel zur Verhütung der Arterien-Verkalkung. Übermäßige fettreiche Ernährung ohne körperliche Betätigung und Ausarbeitung verursachen dagegen eine verfrühte und verstärkte Arterien-Verkalkung.



Die Werksverpflegung

Ein altes Sprichwort sagt übers Essen: „Morgens wie ein Fürst, mittags wie ein Bürgersmann, abends wie ein Bettelmann.“ Dieses Sprichwort ist, wie gesagt, alt und auch veraltet. Heute fordern die Ernährungswissenschaftler, daß wir — außer bei körperlicher Schwerarbeit — die notwendige Kalorienzahl in vier bis sechs gleichgroßen Mahlzeiten, in gleichen Abständen über den Tag verteilt, zu uns nehmen sollen.

Daher ist auch die zwar weniger alte, aber nicht weniger festgefahrene Ansicht falsch — sie stammt aus den mageren Kriegs- und Nachkriegsjahren —, daß die mittägliche Werksverpflegung die Hauptmahlzeit sein müsse. Da sie ja nur den Bedarf von höchstens einem Drittel der Kalorien und Nahrungsstoffe je Tag decken soll, kann sie Nahrung und Qualität der übrigen Mahlzeiten natürlich auch nicht korrigieren.

Was wir ärztlicherseits von einer Werksverpflegung fordern müssen, ist nicht, daß sie bei möglichst hoher Kalorienzahl zu einem möglichst niedrigen Preis angeboten wird. Die Kost muß vielmehr vollwertig und auch geschmacklich einwandfrei sein, selbst wenn das einen Preis kostet, der mehr als nur eine Anerkennungsgebühr darstellt.

Bei der heutigen Ernährungsweise beträgt die durchschnittliche tägliche Fettzufuhr 37 bis 41 Prozent; es genügen aber zwanzig bis dreißig Prozent. Gesund ist eine Oldiät. Pflanzenöle, Mais-, Lein- und Sonnenblumenkern-Öle, Weizenkeim- und Sojaöle sind verträglicher und unschädlicher als feste tierische Fette. Eine dreißigprozentige Eiweiß-Zufuhr in Form von Milch, magerem Quark, magerem Fisch,



magerem Fleisch in der täglichen Nahrung entspricht dem allgemeinen Bedarf. Der Rest soll durch Kohlehydrate, Obst, Salate, Gemüse, Kartoffeln, Vollkornbrot, Vitamine, Paprika gedeckt werden.

Bei knapper Ernährung gibt es kaum noch die Blutdruck-Krankheit, nur selten einen Herzinfarkt, keine vermehrte Blutgerinnung, die zu Venen-Entzündung, Thrombose, Hirnschlag, Herzschlag führen kann. In schlechten Zeiten, Kriegs- und Nachkriegszeiten gibt es keine Leber-, Gallen-, Magenleiden, keine Stoffwechsel-Krankheiten.

Durch Beschränkung der Kochsalz-Zufuhr und Herabsetzung der Flüssigkeits-Aufnahme wird der Organismus entschlackt, geschont und gesund. Das gilt nicht für unsere Hitzearbeiter, die den beim Schwitzen entstehenden, zum Teil sehr großen Flüssigkeits- und Salzverlust natürlich wieder ersetzen müssen.

Beim Stillen des Durstes soll man daran denken, daß Milch in erster Linie ein hochwertiges Nahrungsmittel ist, aber keineswegs ein Durst- oder Hitzegetränk. Man muß auch beachten, daß alle Limonaden und Fruchtsäfte Zucker und damit — wie die Milch — zusätzliche Kalorien enthalten.

Fettleibigkeit ist die Schrittmacherin der Verkalkung, der Bluthochdruck-Krankheit, des Schlaganfalls und Herzschlags, der Zuckerkrankheit. Sie alle sind Wohlstandskrankheiten.

Vorbedingung für eine gesunde Ernährung ist ein kaufähiges, gesun-

Sowohl in der Rentenversicherung der Arbeiter als auch in der Rentenversicherung der Angestellten wird Alters-Ruhegeld grundsätzlich gewährt, wenn das 65. Lebensjahr vollendet und die Wartezeit erfüllt wurde.

Die Wartezeit ist in diesem Fall erfüllt, wenn eine Versicherungszeit von mindestens 180 Kalendermonaten nachgewiesen wird. Anrechnungsfähige Versicherungszeiten sind Zeiten, für die Beiträge wirksam entrichtet wurden oder als entrichtet gelten, sowie Ersatzzeiten (Militärdienst, Internierung, Vertreibung, Flucht usw.).

Nach den gesetzlichen Bestimmungen wird aber in beiden Rentenversicherungen auf Antrag Ruhegeld auch Versicherten, die nach Erfüllung der Wartezeit das sechzigste Lebensjahr vollendet haben und seit mindestens einem Jahr ununterbrochen arbeitslos sind, für die weitere Dauer der Arbeitslosigkeit gewährt.

Diese Regelung ist für ältere arbeitslose Angestellte oder Arbeiter, die auf das erst nach Vollendung des 65. Lebensjahres einsetzende „normale“ Alters-Ruhegeld noch keinen Anspruch haben, von Bedeutung. Es wird immer wieder Fälle geben, in denen es zweckmäßig ist, einen Antrag auf vorgezogenes Alters-Ruhegeld zu stellen, vor allem dann, wenn die Voraussetzungen für eine Rente wegen Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit nicht vorliegen.

Die geforderte einjährige ununterbrochene Arbeitslosigkeit kann voll oder teilweise sowohl vor als auch nach der Vollendung des sechzigsten Lebensjahres liegen. Auf jeden Fall muß sie aber fort dauern, also

des, kräftiges Gebiß. Mund, Zähne und Speichel sind die Vorbereiter der Verdauung. Wenn schon industriell vorgekaute Speisen (Konserven) zur Verwendung kommen müssen, dann sind aber auch schädigungsfreie Konservierung und richtige Küchentechnik unerlässlich. Schlechte Eßgewohnheiten, hastiges Schlucken, ungenügendes Kauen, Lesen während des Essens, Genuß von zu heißen und zu kalten Speisen und Getränken sind gesundheitsschädlich.

Man soll nur so viel essen und trinken, wie man Hunger und Durst hat. Der Appetit ist ein böser Verführer.

Vorgezogenes Alters-Ruhegeld ist für Männer und Frauen möglich

bei Antragstellung noch nicht beendet sein oder vor dem Ende stehen. Wer bereits seit dem 55. Lebensjahr arbeitslos ist, kann ebenso mit sechzig Jahren Ruhegeld wegen Arbeitslosigkeit beantragen wie ein 62jähriger Versicherter, der seit einem Jahr arbeitslos ist.

Als „arbeitslos“ im Sinne des Gesetzes gelten Personen, die nicht mehr in einem Beschäftigungsverhältnis stehen und auch sonst keine Beschäftigung zum Erwerb ihres Lebensunterhaltes ausüben, jedoch arbeitsfähig und arbeitswillig sind, das heißt, den Willen zur unselbständigen Tätigkeit auch während der Arbeitslosigkeit weiterbekundet haben. Bei Übergang zu selbständiger Tätigkeit oder auch schon bei einer ernstlichen derartigen Absicht wird in der Regel eine Aufgabe des Willens zur Arbeitnehmer-tätigkeit und damit ein Ausscheiden aus dem Kreis der Arbeitnehmer angenommen werden müssen, so daß dann nicht mehr von Arbeitslosigkeit im Sinne des Gesetzes gesprochen werden kann.

Auch wer jahrelang als Arbeitnehmer tätig war, sich aber später selbständig gemacht hat, wird in der Regel selbst dann nicht als arbeitslos gelten können, wenn die neue Tätigkeit keinen zum Leben ausreichenden Gewinn mehr abwirft.

Wer Ruhegeld wegen Arbeitslosigkeit beantragt, muß eine mindestens einjährige ununterbrochene Arbeitslosigkeit sowie die erfolglose ernsthafte Bemühung, während dieser Zeit Arbeit zu erhalten, auch nachweisen können. Das kann unter anderem durch Vorlage einer Bescheinigung des zuständigen Arbeitsamtes geschehen.

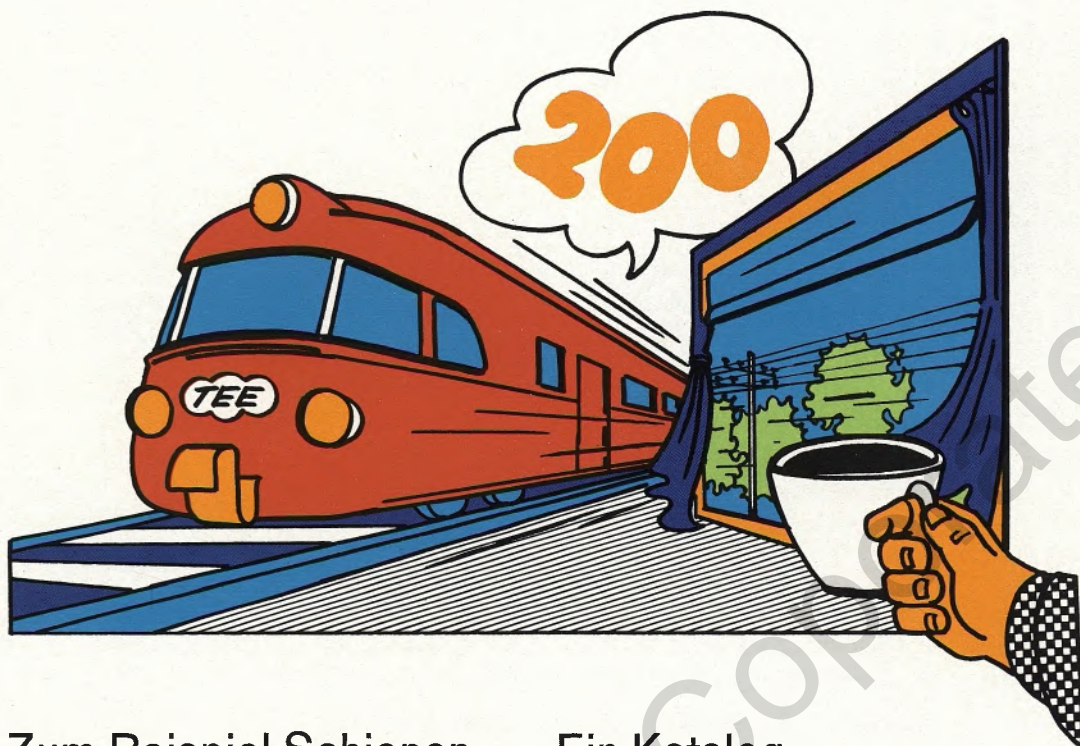
Da aber in der Regel eine derartige Bescheinigung nur ausgestellt wird, wenn sich der Ruhegeld-Anwärter auch regelmäßig als Arbeitsuchender gemeldet hat, ist jedem, der vorzeitig Ruhegeld wegen Arbeitslosigkeit in absehbarer Zeit in Anspruch nehmen will, zu empfehlen, sich sofort nach Beendigung der bisherigen Arbeitnehmer-tätigkeit beim Arbeitsamt als Arbeitsuchender registrieren zu lassen. Dies sollte er auch dann tun, wenn er keinen Anspruch auf Arbeitslosengeld oder Arbeitslosenhilfe hat oder eine Arbeitszuweisung für unwahrscheinlich hält.

Darüber hinaus erhalten auf Antrag weibliche Versicherte nach Erfüllung der Wartezeit (Versicherungs-

(Schluß des Artikels siehe Seite 23)

Sicherheit durch Qualität

Von Werksdirektor Dr. Knut Behrens



Schienen müssen ein langes, zähes Leben haben. Verlangt werden heute Zugfestigkeiten von mehr als 90 kp/mm^2 : Was ein Schwerathlet auf die Waage bringt, zerrt hier an einem Querschnitt von der Größe eines halben Streichholzkopfes. Schienen strecken sich in der Sonnenhitze und schrumpfen in der Winterkälte – Schienen müssen aber immer ein völlig gleichmäßiges Profil haben. Schienen müssen sich gut miteinander verschweißen lassen und dürfen trotz härtester Belastung nicht durch Metallabrieb verschleifen.

Zum Beispiel Schienen

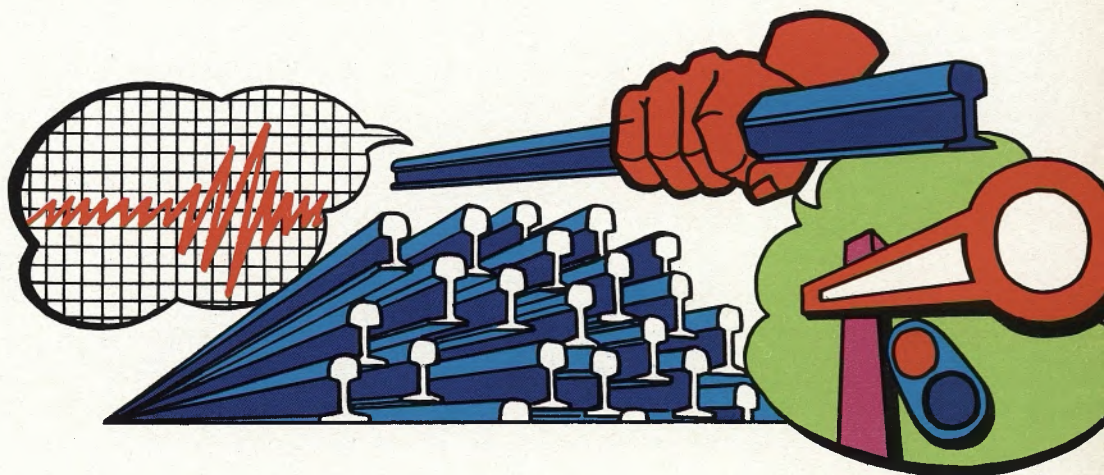
Schnellster Zug der Bundesbahn ist in diesem Jahr der TEE „Blauer Enzian“. Auf dem Weg von München nach Hamburg braust er streckenweise mit 200 km/h durch die Landschaft. Eine Tasse Kaffee im Speisewagen gefällig? Die Stewardess bringt ihn – und keinerlei Erschütterung ist dem braunen Trunk in der Tasse anzusehen.

Nur gelegentlich, wenn der Zug über die Weichen eines kleinen Bahnhofs donnert, horcht der Reisende einen Moment besorgt hin: Halten die Schienen solche Stöße auch aus? Keine Sorge, sie halten das aus und noch viel mehr. Schienen haben überhaupt eine erstaunliche Qualität. Und Qualität bedeutet hier wie so oft: Sicherheit für Menschenleben.

Ein Katalog voller Ansprüche

Greifen wir einmal in die Zahlenkiste der Statistik. Auf den Hauptstrecken der Bundesbahn – z. B. auf beiden Rheinseiten – verkehren die Züge im Abstand von wenigen Minuten. Bis zu 40 000 Personen und 10 000 Tonnen Fracht werden stündlich befördert. Bei Zuggewichten um 2200 Tonnen kann Rad für Rad mit einem Druck von 11 000 kg über die Stahlschienen walzen.

Für Schienen läßt sich ein ganzer Katalog von Qualitätsansprüchen zusammenstellen. – Wenn nun aber nur *eine* Schiene diesen Ansprüchen nicht restlos genügt? Wenn ein winziger Fehler in ihr bei allen zahlreichen und sehr scharfen Kontrollen dennoch übersehen wurde? Dann lauert mit dieser Schiene irgendwo und irgendwann im ausgedehnten Streckennetz die tödliche Gefahr einer Zugentgleisung. Aber bis zu dieser Gefahr darf es gar nicht erst kommen. Mit



Recht verlangen die Bundesbahn und ausländische Bahnverwaltungen von den Schienenherstellern immer wieder: Qualität und nochmals gleichbleibende Qualität.

Was heißt hier nun Qualität? Sie ergibt sich aus den Eigenschaften des Schienenstahls und aus der Maßgenauigkeit von Länge und Querschnitt.

Beides läßt sich so errechnen und in Zahlen ausdrücken, daß die Schiene dem Katalog der Ansprüche unter allen Umständen gerecht wird. Je gleichmäßiger nun in der Produktion die errechneten Werte eingehalten werden, desto zuverlässiger und wirtschaftlicher sind die Schienen im Einsatz.

Was hier von den Schienen gesagt wird, gilt natürlich auch für die anderen Erzeugnisse von Werk Bruckhausen – es gilt überhaupt für die Erzeugnisse unseres Unternehmens. Gleichbleibende Qualität und das Bemühen, die Qualität noch zu verbessern, sind eine wichtige Voraussetzung für das Wachstum unserer Wirtschaft und für die Sicherheit der Arbeitsplätze.

füüge Beimengungen oder Verunreinigungen können eine ganze Schmelze für die Schienenherstellung unbrauchbar machen. Aber auch jeder ausgefallene Einzelblock bedeutet schon einen wirtschaftlichen Verlust.

Mindestens ebenso wichtig ist das Einhalten der richtigen Walztemperatur. Auf den Walzenstraßen wird dem Stahl ja nicht nur die vorgeschriebene Form gegeben: Durch das Walzen bei bestimmten Temperaturen erhält er auch weitere Eigenschaften, die für seine Bewährung in der Praxis unbedingt erforderlich sind.

Selbst nach dem Walzen, beim Einsetzen der Schienen in die Abkühlgrube, ist ihre Temperatur für die spätere Zugfestigkeit und das Verschleißverhalten mitbestimmend.

Wer mit offenen Augen den Weg der Schiene durch Stahl- und Walzwerk verfolgt, wird

einige tausend Handgriffe und Entscheidungen beobachten, die alle nur einem Ziel dienen: der Qualität des Erzeugnisses.

Nicht nur die Qualitätsbeobachter

Aber wir haben doch eine Qualitätsstelle? Wir haben doch überall im Werk Qualitätsbeobachter? – Sicher haben wir sie. An jedem wichtigen Punkt in der Produktion halten sie die Augen offen und spießen mit spitzem Bleistift alle Mängel auf, die sich bei einem so großen und komplizierten Produktionsablauf unvermeidlich einstellen können; denn was nicht einwandfrei ist, darf nicht aus dem Werk gehen, sonst ... siehe oben.

Auf das sichere Auge und die Gewissenhaftigkeit unserer Qualitätsbeobachter können wir uns verlassen. Aber dürfen wir ihnen allein alle Verantwortung für die Qualität unserer Erzeugnisse zuschieben? – Ebenso gut könnten wir in einem Eisenbahnzug fahren, der zwar in jedem Abteil eine Notbremse hat, bei dem aber der Lokführer nicht bremsen kann. In diesem Zug würden wir vermutlich die meiste Zeit irgendwo auf der Strecke stillstehen oder in einen Abgrund rasen.

Die erste und wichtigste Qualitätskontrolle liegt immer in der Arbeit selbst. Ein Beispiel: Der Steuermann beobachtet das Zeigerspiel, das ihm die Walzeinstellung genau anzeigt. Blitzschnell richtet er danach seine Steuerbefehle für das

Walzgerüst ein. Ein Zuviel oder Zuwenig weiß er sofort zu korrigieren: Er bleibt immer in den Toleranzen, die ihm vorgeschrieben sind.

In diesem Beispiel beeinflussen die Walzen die Qualität des Stahlerzeugnisses – also zum Beispiel einer Schiene. Der Steuermann bringt die Qualität aber dahin, wo sie nach seiner Arbeitsvorschrift liegen soll. Er kontrolliert sich selbst. Und ein fehlerfreies Stück rollt anschließend zum nächsten Fertigungsgang.

Ähnliche Beispiele lassen sich überall am langen Weg der Fertigung aufweisen. Und überall gilt auch das Gesetz: Je seltener unsere Qualitätsbeobachter ihre Bleistifte anspitzen müssen, desto besser für uns alle.

Die Qualität kommt nicht von ungefähr

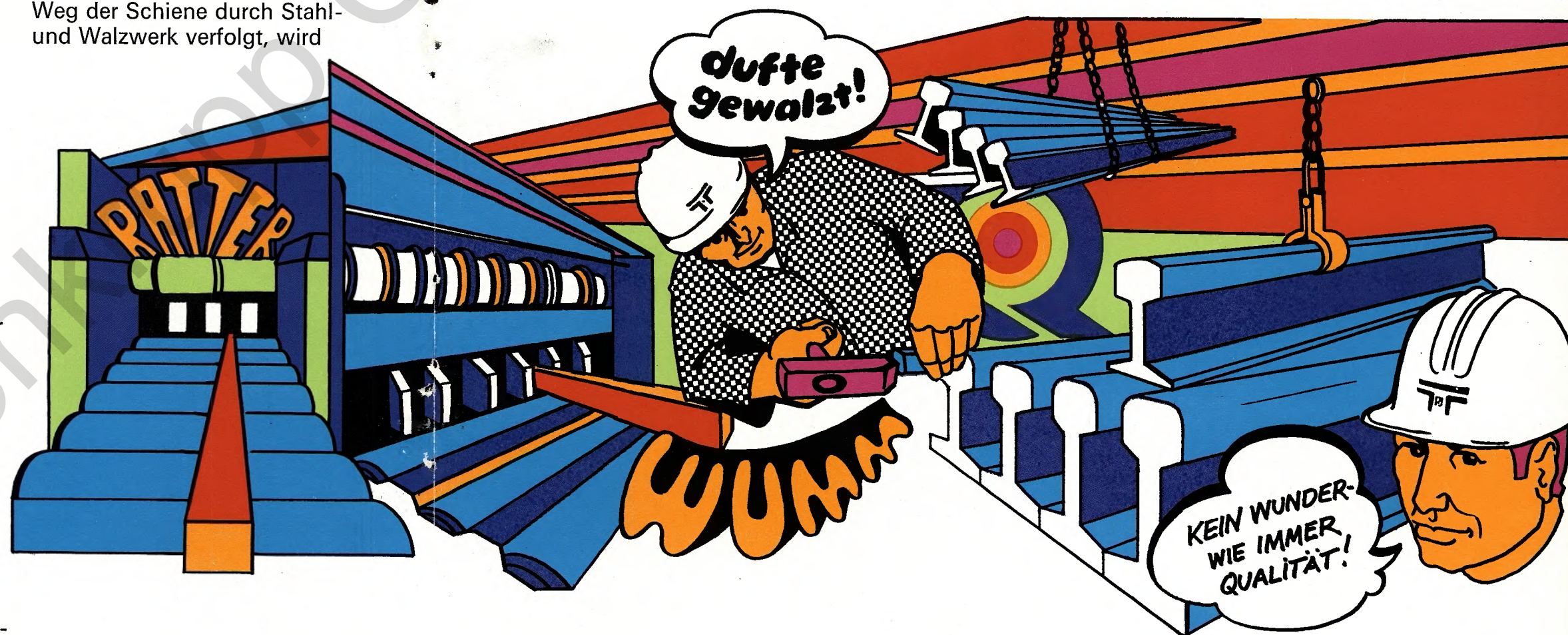
Sondern zum Beispiel aus unserem Werk Bruckhausen, das u. a. auch Schienen herstellt. Viele tausend Kilometer Schienen haben das Werk schon verlassen. In zahlreichen Ländern haben sie ihre harte Bewährungsprobe bestanden.

Das bietet uns eine Sicherheit, daß die Bahnverwaltungen auch künftig Schienen bei uns bestellen werden, wenn Schienen aus Bruckhausen gleichbleibend Qualitätserzeugnisse sind.

Schritt für Schritt

Bis aus einer Stahlschmelze versandfertige Schienen entstehen, muß ein langer Weg zurückgelegt werden. Irgendwo an diesem langen Weg hat jeder von uns seinen Arbeitsplatz, hat seine Aufgaben – und hat Einfluß auf die Qualität des Erzeugnisses.

Die Mannschaft am Schmelzofen muß auf das Einhalten der vorgeschriebenen Analysen achten. Beim Abguß muß die Gießtemperatur stimmen, müssen die Kokillen peinlich sauber sein. Schon ganz gering-





Stahl – der sichere Werkstoff

Schienen aus Bruckhausen waren uns hier nur *ein* Beispiel für Qualitätserzeugnisse aus Stahl. Man könnte die Reihe solcher Beispiele beliebig verlängern.

Denken wir einmal an moderne Hochhäuser. Ihre tragenden und stützenden Bauelemente bestehen in der Regel aus gewalzten Stahlprofilen. – Wer im Sommer und im Winter an einem solchen Hochhaus vorbeikommt, kennt den scharfen Windzug, der da um die Ecken pfeift. Er kann sich den enormen Winddruck vorstellen, der auf die riesenhaften Fassadenflächen wirkt. Er kann sich denken, daß bei Sonneneinstrahlung oder scharfem Frost

das ganze Hochhaus in Bewegung gerät. Tatsächlich werden die tragenden und stützenden Bauelemente aus Stahl dauernd auf Biegung und Knickung beansprucht. Ganz geringe, aber genau bemessene Aluminiumzusätze im Stahl machen die Träger für diese Beanspruchungen zäh und biegsam genug. Es ist also mit einer Qualitätsfrage des Stahls, daß man heute Hochhäuser bauen kann, in denen zahlreiche Menschen ihrer Arbeit nachgehen. Sicherheit ist auch hier das oberste Gebot – und Sicherheit kann nur durch Qualität gewährleistet werden.

Die Arbeit läßt sich teilen – die Verantwortung nicht

Arbeit in der Industrie ist immer geteilte Arbeit. Jeder führt nur einen bestimmten, aber notwendigen Arbeitsgang am Erzeugnis aus – seine Kollegen kümmern sich um die anderen Arbeitsgänge. Wenn aber unter 500 notwendigen Arbeitsgängen nur einer nicht richtig ausgeführt wurde, ist das Qualitätsziel des Erzeugnisses am Ende nicht erreicht. 499 Arbeitsgänge sind dann zwar in Ordnung, aber überflüssig und umsonst gewesen.

Die Forderung nach Genauigkeit und Zuverlässigkeit besteht also an jedem Arbeitsplatz im Unternehmen. An der Qualität unserer Erzeugnisse und an der pünktlichen Belieferung unserer Kunden wirkt in seiner Weise jeder mit. Jeder trägt mit an der Verantwortung für die Qualität und damit auch an der Verantwortung für die Beschäftigung unserer Werke; denn aus der Qualität unserer Erzeugnisse erwächst uns allen die Sicherheit, daß zufriedene Kunden sich auch in Zukunft mit lohnenden Aufträgen an THYSSEN wenden.

Qualität führt zum Ziel





Mit großem Interesse nahm die Fachwelt auch in diesem Jahr an der Vortragsreihe teil, die anlässlich der Hannover-Messe 1969 im „Haus Thyssen-stahl“ gehalten wurde. Nachdem wir in der letzten Ausgabe über den Vortrag von Prof. Jürgensen, Hamburg, zur Frage des kombinierten Verkehrs, insbesondere des Container-Verkehrs berichteten, veröffentlichen wir heute im Auszug den Vortrag, den Professor Dr. Ernst Fiala über das „Auto von morgen“ gehalten hat. Professor Fiala ist Ordinarius für Kraftfahrwesen, Direktor des Instituts für Kraftfahrzeuge der Technischen Universität Berlin sowie Mitglied des Zentrums Berlin für Zukunftsforschung e. V.



Prof. Dr. Ernst Fiala, Berlin

Das Auto in der Welt von morgen

denen wir die Verkehrsspitzen haben, das Verkehrsaufkommen nur mehr um zehn Prozent steigen wird. Die Zunahme wird also auf anderen Gebieten liegen, zum Beispiel im Schulverkehr; hier rechnet man mit 120 Prozent Steigerung. In anderen sozialen Bereichen, das heißt also vom Kaffeeklatsch bis zur Betreuung von anderen Familienangehörigen, wird eine Steigerung von siebzig Prozent erwartet. Die Parkflächen sind das eigentliche Problem; denn hier ist eine wirkliche Verdoppelung zu erwarten. Wenn wir die heutigen Parkflächen verdoppeln wollten, würde von unseren Städten nicht mehr allzuviel übrig bleiben.

Die beiden Lösungen für dieses Problem sind uns allen bekannt:

Auf der einen Seite ist es das Kleinfahrzeug, das nur mehr die halbe Standfläche hat. Die andere Möglichkeit ist Aufgabe unserer Städte in der heutigen Form und Bildung von polyzentrischen Städten, wie wir sie in Amerika heute schon kennen — mit vielen Einkaufszentren und Riesenparkplätzen, die diese Betriebsplätze und Einkaufszentren umgeben.

Ich glaube, viele bezeichnen die erste Möglichkeit als die vernünftiger. Wir sollten aber nicht verkennen, daß das amerikanische Beispiel uns schon wirklich zeigt, was passiert. Die amerikanischen Autos sind durchaus nicht kleiner als unsere — und Amerika ist uns in der Motorisierung voraus —, im Gegenteil sie sind größer.

Zweitens ist unbefriedigend, daß die Zeit, die wir im erlebnisarmen Straßenverkehr verbringen, immer größer wird. Dies hängt nicht, wie man oft sagt, damit zusammen, daß die Verkehrsgeschwindigkeiten immer geringer werden, sondern damit, daß die Transportleistung — die Personenkilometer pro Jahr — immer größer wird.

Nun gibt es eine Schule der Futurologie, die sagt, die Transportleistung des Menschen werde abnehmen, und zwar auf Grund der Zunahme des immateriellen Informationsflusses. Wir hätten immer mehr die Möglichkeit, die Informationen an uns heranzuholen und immateriell die Befehle abzugeben, so daß wir gar nicht mehr herumreisen müßten.

Das ist ohne Zweifel richtig. Wir wissen, in welcher Weise der Informationsfluß durch bedrucktes Papier, durch Fernsehen und „Kommunikationsmittel“ aller Art zugenommen hat. Trotzdem beobachten wir bis heute, daß eben auch der Transport des Menschen, des Trägers der wesentlichen Informationskonzentration, zunimmt.

Es ist also nicht so, daß es genügt, die Akropolis nur im Fernsehen zu sehen. Vielleicht weckt erst das Sehen gerade den Wunsch, dorthin zu fahren und nicht nur der vagen Information eines flimmernden

Bildes zu trauen, sondern der realen optischen Information und der Möglichkeit, die Dinge wirklich anzufassen und intensiver zu erleben.

Die Transportleistung nimmt auch deshalb zu, weil sich die Siedlungsweise möglicherweise ändert. Wenn wir eine flächenhafte Besiedlung unseres Lebensraumes haben, dann sind zwangsläufig die Verkehrsleistungen vom Zur-Schule-Bringen über Einkaufen bis zum Fahren zur Arbeitsstätte und zu Freunden viel größer.



Das dritte Unbefriedigende an unserem heutigen Pkw-Verkehr sind Abgas und Lärm. Was den Lärm betrifft, so macht der Pkw in dieser Hinsicht eigentlich kaum Schwierigkeiten. Der Verkehrslärm kommt von den ganz Großen und den ganz Kleinen — und bei den ganz Großen nicht von dem viel belästerten Motor, sondern von der stoßenden Ladung, von losen Bordwänden und all den Dingen, die eben an einem Lastzug scheppern.

Das Abgasproblem wird häufig als toxologisches, als Vergiftungsproblem hingestellt. Das Kohlenmonoxyd, das natürlich giftig ist, wird in einer sehr bedenklichen Weise überbewertet. Die Konzentration dieses Giftes ist jedoch so gering, daß auf der ganzen Welt dadurch noch kein Mensch im Straßenverkehr zu Schaden gekommen ist.

Diese Überbetonung eines Giftes, das ohne Zweifel vorhanden ist, macht uns vergessen, daß es noch andere Giftstoffe gibt — das Kohlendioxyd ist giftig, wenn auch in einer höheren Konzentration; Stickstoffoxyd ist giftig und wird durch Maßnahmen, die der Verringerung der CO-Emission dienen, erst hervorgerufen; und es gibt Bleiverbindungen.

Das wirkliche Problem scheint meiner Meinung nach in der Lästigkeit zu liegen, die wir alle mit unseren Nasen feststellen. In unseren Städten stimmt etwas nicht mehr mit der Luft; unsere Luft ist verseucht. Und an dieser Verschmutzung der Luft sind ohne Zweifel unsere Fahrzeuge beteiligt — aber nicht nur sie; wir müssen hier auch auf andere Dinge achten. Wenn wir diese lästige Verschmutzung der Luft beseitigen wollen, müssen wir wirklich fragen: Was ist denn lästig? Sonst könnte es passieren, daß wir irgendein Gift, das in einer unschädlichen Konzentration vorhanden ist, beseitigen, das Gesamtproblem aber unter Umständen damit noch verschlimmern.



Das vierte Unbefriedigende im Straßenverkehr ist die Unfallgefahr. Der Pkw-Verkehr ist sehr viel

Obwohl das Auto ein technisches Produkt mit einer sehr weiten Verbreitung und mit einem sehr tiefen Eingriff in das menschliche Leben ist, zu dem die breite Masse ein sehr inniges Verhältnis hat, so empfinden wir es doch in seiner heutigen Form nicht als eine endgültige Lösung. Wenn wir uns nun die Frage stellen, wie mag das Auto morgen — in etwa 25 bis 50 Jahren — aussehen, dann müssen wir fragen, welche Kräfte an diesem Produkt arbeiten und was seine Vor- und Nachteile sind.

Was uns heute sehr wenig zufriedenstellt — und ich sehe hier nicht nur das Fahrzeug auf vier Rädern, sondern das Fahrzeug im Verkehr —, sind der Verkehrsraum und der Parkraum. Wir wissen, daß wir in den nächsten zwanzig Jahren mit einer Verdoppelung der Fahrzeuge im Verkehr rechnen müssen. Aber ich glaube, daß sich eigentlich niemand so recht vorstellen kann, wo diese Fahrzeuge bleiben werden.

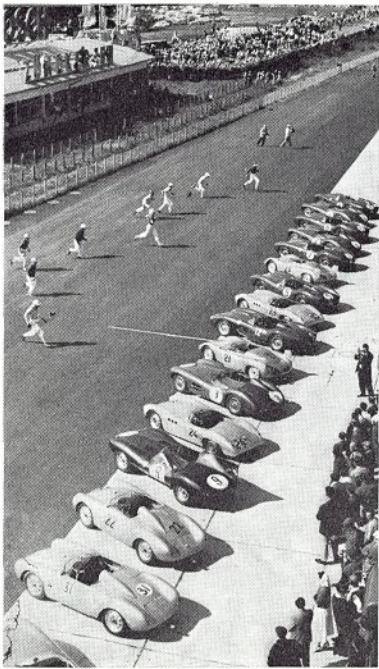
Wir wissen, daß auf dem flachen Lande die Verstopfungen der Straßen relativ punktuell sind. Man könnte sich vorstellen, daß man durch Intensivierung des Straßenbaus, besonders auch durch moderne Möglichkeiten, Abhilfe schafft und mit der Motorisierung Schritt halten kann.

Anders ist es im Stadtverkehr. Hier kann man sich heute eigentlich nicht mehr vorstellen, daß noch eine Steigerung sowohl des Verkehrsstroms, des Verkehrsumlaufs als auch der Parkflächen möglich ist.



Nun bedeutet natürlich eine Verdoppelung der Zahl der Verkehrsmittel nicht unbedingt eine Verdoppelung in den Verkehrsspitzen. Wir wissen vielmehr, daß sich in den Zeiten des Berufsverkehrs, in





gefährlicher als fast jede andere Transportmöglichkeit. Das Flugzeug ist viel sicherer — 20- oder 25mal so sicher; Bus, Eisenbahn, Schiff — alle sind viel sicherer als das Personenauto.

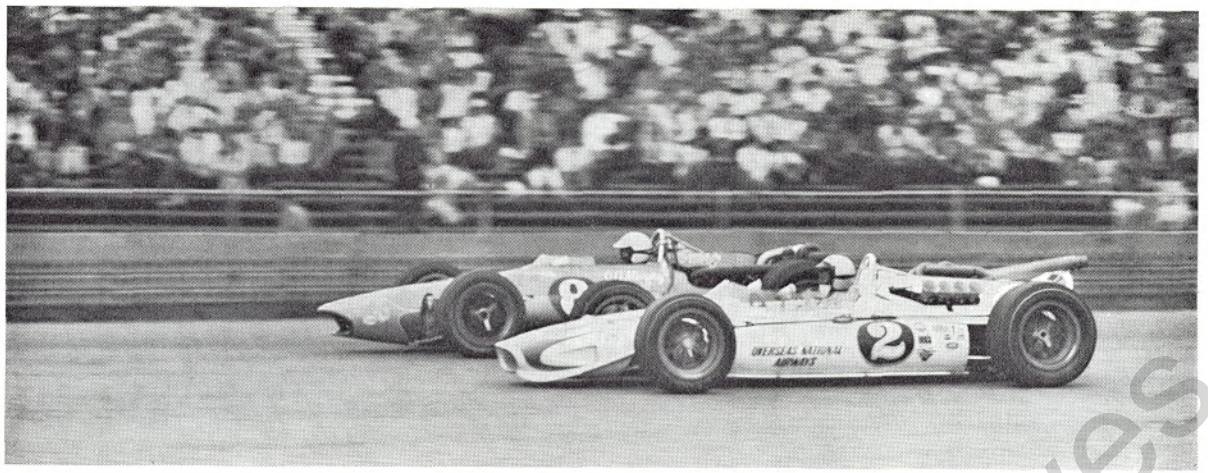
Man könnte daraus vielleicht schließen, daß wir heute der drohenden Unfallgefahr nicht so viel Bedeutung zumessen, wie man das tut, wenn man ganz nüchtern zu überlegen versucht. Die Unfallschäden von etwa zehn Milliarden DM im Jahr sind darüber hinaus ein wirtschaftlicher Anreiz, etwas zu unternehmen.

Ich meine auch, daß die Zahl der Unfallopfer jetzt einen gewissen Höhepunkt erreicht hat. Sie dürfte kaum mehr ansteigen, auch nicht bei einer Zunahme des Verkehrs. Ich glaube vielmehr, daß es durch technische Maßnahmen und durch das Heranwachsen der neuen Generation, die mit dem Auto groß geworden ist, wieder zu einem Absinken der Unfallopfer um etwa zehn bis zwanzig Prozent kommen könnte.

Ein weiteres Absinken der Unfallzahlen ist dann durch einen größeren technischen Eingriff möglich, und zwar mit Hilfe der automatischen Fahrzeugführung und einer vollkommenen Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, u.a. durch „Kanalisierung“ der Fußgänger, unter denen ja beispielsweise 35 Prozent unserer Verkehrstoten zu beklagen sind. Es ist eben ein Unding, schnellen Verkehr mit so langsamem und unaufmerksamen

„Weiße Fahrräder“ sollen City von Verkehrsenge befreien

Einen interessanten Vorschlag zur Behebung der Verkehrs- und Parknot in den Städten machte der bekannte amerikanische Schriftsteller Norman Mailer, Autor des Romans „Die Nackten und die Toten“ und eines für Ende September angekündigten Sachberichts über die Landung auf dem Mond. In einem Entwicklungsprogramm für New York schlägt er vor, aus dem Stadtzentrum Manhattan die Autos zu verbannen und dafür an allen Straßenecken „weiße Fahrräder“ aufzustellen. Sie sollen von jedermann kostenlos benutzt werden können. Außerdem regt er an, die Einwohner sollten an Sonntagen auf ihre Autos verzichten und nur zu Fuß oder per Fahrrad unterwegs sein. Auf diese Weise würde New York einmal zur Ruhe kommen und sich selbst auch von der stark zunehmenden Luftverunreinigung durch Autoabgase befreien.



Verkehr, wie es der Fußgänger nun einmal ist — auch ich bin als Fußgänger unaufmerksam — zu mischen.



Fünftens kommen nun die Unvollkommenheiten am Auto selbst. Dazu ist eigentlich sehr wenig zu sagen. Man hat am Anfang von der Unvollkommenheit des Motors gesprochen und vom Getriebe, das einen großen Aufwand erfordert. Eigentlich muß man sagen, daß ein modernes Fahrzeug an den Fahrer wenig Anforderungen stellt, sowohl was die direkte Betätigung der Maschine anlangt als auch was die Betriebsstörungen betrifft. Die Betriebssicherheit ist doch außerordentlich hoch.

Als grundsätzlicher Mangel wäre jedoch zunächst die Sicht bei Regen, in der Nacht und bei Nebel zu nennen. Wir alle kennen das Scheibenwischer- und Beleuchtungsproblem und die vielen Unfälle, die durch ungenügende Sicht zustandekommen. Hier fehlt die große Lösung noch. Die automatische Fahrzeugführung wäre eine mögliche Antwort.

Ein anderer Punkt ist die Klimatisierung des Fahrzeuges im Sommer und im Winter. Wir alle wissen, daß das Auto, wenn wir im Winter in das Fahrzeug einsteigen, kalt ist, da es ja kaum noch in der Garage steht; und es wird erst warm, wenn wir schon fast am Ziel sind. Im Sommer ist es genau umgekehrt: Das Fahrzeug ist unerträglich heiß, und es kühlt sich während der Fahrt kaum ab. Wir müssen dann die Fenster aufmachen und erreichen so einen Zustand, der nicht sehr komfortabel ist.



Sechstens schließlich darf man nicht völlig aus dem Auge verlieren, daß unsere fossilen Brennstoffe eines Tages knapp werden könnten. Wir verbrauchen heute zwei Milliarden Tonnen pro Jahr, und wir verdoppeln diesen Verbrauch alle dreizehn Jahre.

Irgendwann wird man sich überlegen müssen, ob wir weiterhin dieses Naturprodukt auf diese Art und Weise verbrauchen können. Hier ist allerdings noch kein Ende abzusehen. Ich glaube, in einem Zeitraum von 25 bis 50 Jahren dürfte nichts Entscheidendes passieren, so daß man noch nicht sagen wird: Wir müssen jetzt zudrehen.

Es könnte sein, daß wir nach diesem Zeitraum eine bessere Kenntnis über die noch vorhandenen Quellen haben. Wir wissen ja, daß die moderne Technik, die Satellitentechnik zum Beispiel, hierzu Hilfsmittel anbietet.

Das sind also die wichtigsten negativen Dinge, die so unvollkommen scheinen, daß sie eine Änderung erwünscht erscheinen lassen. Aber man darf dabei auch die positiven Dinge nicht vergessen, die ja schließlich zu dieser weiten Verbreitung des Fahrzeuges geführt haben — nicht nur zu der weiten Verbreitung, sondern auch zu dem Wunsch, ein Fahrzeug zu besitzen. Er äußert sich ja schon darin, daß ein Vier-Personen-Haushalt für das Fahrzeug schon fast so viel ausgibt wie für die Wohnung. Damit steht das Fahrzeug schon mit an erster Stelle eines Haushaltsplans.

Der eine große Vorteil ist der echte Haus-zu-Haus-Transport. Alle von uns, die das gelegentlich nicht haben können und beispielsweise mit dem Flugzeug reisen müssen, wissen, wie lästig es ist, daß man eben alles hintragen muß und den Unbilden des Wetters ausgesetzt ist. In Hannover ist es schön und in Berlin regnet es gerade. Man muß dann einen Schirm und einen Mantel mitnehmen; und man ist dann entweder zu warm oder zu kalt angezogen.

Im Auto hat man darüber hinaus alles bei sich, vom Schirm bis zur Kopfweh-Tablette. Es ist nicht nur keine physische Belastung — daß ich das alles in zwei Koffern mit mir tragen müßte —, sondern es ist vielmehr eine Entlastung des Geistes und der Gedanken. Ich brauche an diese Dinge nicht mehr zu denken. Ich weiß, ich nehme mein Auto, um irgendwohin zu fahren, und habe alles bei mir.

Drittens der fehlende Fahrplan: Oftmals empfindet man es natürlich als angenehm, genau zu wissen, wann man ankommt. Beim Auto

ZU DEN BILDERN:

In aller Welt erproben Automobilfirmen neue Motoren und sonstige Verbesserungen für ihre Autos bei Rennen (oben), die an Fahrer und Maschinen höchste Anforderungen stellen — Unten: Professor Fiala bei seinem Vortrag im „Haus Thyssenstahl“ in Hannover — Rechte Seite unten: Parkplätze gehören zu den Merkmalen der Großstädte unserer Tage; 40 000 Pkw faßt das Parkplatz-Gelände der Hannover-Messe

ist das nicht immer ganz so sicher, was aber wieder mit anderen Dingen zusammenhängt. Aber meist ist es ein Vorteil, nicht auf die Uhr sehen zu müssen, sondern die Zeit herankommen zu lassen, bis gewisse Projekte, die man abzuwickeln hat, beendet sind, um dann den Transport anzutreten.



Viertens der psychologische Gesichtspunkt: Wir schämen uns ja immer ein bißchen, den Forderungen, die unsere Gefühle und Triebe an uns stellen, nachzugeben und ihnen einen Wert zuzumessen. Aber ich glaube, wir sollten das nicht tun; denn letzten Endes hat ja unser ganzes Leben keinen rationalen Sinn. Wir leben eigentlich nur, weil wir fühlen und meinen und unsere Geschichte uns sagt, das Leben sei lebenswert. Einen rationalen Grund gibt es nicht. Man sagt, wir wollen die Welt verbessern. Wer zwingt uns dazu? Warum?

Welches sind nun die Eigenschaften des Autos, die uns psycholo-





So dachte sich der Zeichner vor siebzehn Jahren den „motorisierten Fußgänger“ der Zukunft...

gisch ansprechen, uns emotional befriedigen? Ich glaube, es ist zunächst die Privatsphäre, die das eigene Auto bietet — sozusagen die mitgeführte Höhle, die wir immer bei uns haben, in die wir uns immer zurückziehen können, wenn unser Äußeres von dem Ansturm der Information und der Kommunikation der modernen Gesellschaft wundgeschauert ist.

Das Auto erfüllt aber noch einen anderen Wunsch, den ich als einen der Lebensträume bezeichnen möchte: es ist der Wunsch nach in sich unbegrenzter Kraft. Andere Lebensträume der Menschheit sind fliegen zu können oder die Allgegenwart, — Dinge, die man in jeder Sage jeder Nation findet. Der Wunsch zu fliegen wird uns ja erfüllt, obgleich es schwierig ist, daß jeder sein eigenes Flugzeug durch die Luft steuert. Und die Allgegenwart: Es ist uns doch schon etwas Selbstverständliches, daß wir die entferntesten Ereignisse durch das Fernsehen im eigenen Wohnraum haben. Wir können überallhin telefonieren und uns verständlich machen.

Die in sich unbegrenzte Kraft gibt uns das Fahrzeug. Ich kann da unten diesen Hebel betätigen und dann drehen die Räder durch. Das Auto ist so stark, daß es gar nicht weiß, wohin mit der Kraft. Die Begrenzung liegt woanders, nämlich im Kraftschluß. Meine Kraft ist unbegrenzt.



Nun, ich bin nicht dazu berufen, ein Werturteil abzugeben, ob das gut oder böse im Menschen ist. Ich möchte nur sagen, daß es so ist.

Vielleicht habe ich ein wenig übertrieben, um mich verständlich zu machen. Aber es sind doch diese psychologischen Gründe, die uns ans Auto binden, und die jedermann das Auto in diesem Glorionschein erscheinen läßt, der verlockt und sagt: Das muß ich haben.

Ein technisches Produkt mit einer derartigen psychologischen Verflechtung wird man bestimmt nicht so beurteilen können wie ein rein technisches Produkt — wie ein Kraftwerk oder etwas Ähnliches. Man wird immer Form und Größe dieses Produktes sehen müssen. Man darf auch in Zukunft diese psychologischen Aspekte, die einer rationalen Behandlung sehr schwer zugänglich sind, nicht unterbewerten, weil man sonst etwas sehr Wesentliches außer acht läßt.



Wir wollen einen Fortschritt und nicht ein Umschichten von einem Vorteil gegen einen anderen. Deshalb möchte ich Lösungsmöglichkeiten zeigen, die zum Teil schon angedeutet wurden.

Die automatische Fahrzeugführung, die mit Hilfe einer Schiene erfolgen könnte, soll den Fahrer entlasten von der Aufgabe, eine relativ eintönige Arbeit, nämlich das Verfolgen eines Kurses bzw. das Halten eines Abstandes zu einem anderen Fahrzeug, durchzuführen — auf Fernstraßen also. Man würde durch die Entlastung des Fahrers eine Verringerung der Betriebskosten erreichen; denn dieser Fahrzeugstrom würde mit sehr großer Gleichmäßigkeit dahinfließen. Nicht zuletzt könnte man auch eine größere Ausnutzung der Straßen erreichen; die Verkehrsdichte könnte viel größer werden, zwei-, vier-, sechs- oder achtmal so groß. Man könnte damit auch gewisse Anforderungen an den Straßenbau lösen.



Wenn man schon ein Fahrzeug an einer Schiene hält, von der es nicht herunter kann, liegt es natürlich nahe, aus dieser Schiene auch die Energie zuzuführen. Eine solche Lösung wäre das Elektro-Fahrzeug. Auf Grund seiner Batterien hat es nur eine begrenzte Reichweite von vielleicht 30 oder 40 Kilometer. Das ganze Land, praktisch die ganze Welt wäre mit einem Raster, mit einem Gitter von Schienen zu überziehen, das eine Maschenweite von vielleicht 50 Kilometer haben müßte. Das Fahrzeug wird vom Fahrer

in der heute üblichen Weise an die Leitschiene herangelenkt, in die es sich einhakt. Aus der Leitschiene kommt elektrischer Strom. Er lädt einmal die Batterien auf und führt zum andern das Fahrzeug an der Leitschiene entlang.

Es ist nicht zu verschweigen, daß das Führen eines Fahrzeuges in einem Fahrzeugstrom erhebliche Probleme mit sich bringt. Einmal ist das Einfädeln in diesen Fahrzeugstrom etwas schwierig und zum andern muß ein Fahrzeug, dem etwas passiert, aus dem gemeinsamen Strom ausscheren und zwar möglichst bald; denn sonst würde es ja die anderen Fahrzeuge aufhalten.

Diesem Zweck dienen Stationen, auf denen Fahrzeuge in den Strom eingefädelt werden oder ihn verlassen. Die Fahrzeuge fahren durch eine Zahlstation. Hier würde man vielleicht eine Karte bekommen, auf der stehen könnte: Hannover, Einfahrt sowieso. Das Fahrzeug fährt dann zu einer Prüfstation. Jedes Fahrzeug muß überprüft werden, ob es wirklich in der Lage ist, die Geschwindigkeit an der Linie — 100 oder 120 Stundenkilometer — zu fahren. Sonst würde ein einziges Fahrzeug alle anderen aufhalten.

Wenn das Fahrzeug die ausreichende Leistungsfähigkeit hat und die Reifen und das Fahrwerk in Ordnung sind, dann wird das Fahrzeug an einen Punkt dirigiert, wo es zunächst einmal anhalten muß. Von einem Rechner gesteuert, wird es dann in dem Augenblick gestartet, wenn ein Platz an der Linie, an der Hauptstrecke frei ist.

Das Fahrzeug wird sofort ziemlich scharf beschleunigt; denn es muß ja beim Einmünden in diesen Fahrzeugstrom seine Geschwindigkeit von 100 oder 120 Kilometer haben. Es fährt an die Linie heran, hakt sich in die Leitschiene ein, die es führt und mit Energie versorgt, und bleibt daran, bis es automatisch in eine andere Station abgestoßen wird. Hier wäre die Gebühr zu zahlen bzw. festzustellen, ob die richtige Gebühr schon entrichtet wurde.

Da es eine Menge von Schwierigkeiten geben wird, müssen Sicherheiten eingebaut werden. Es müssen Reparaturen ausgeführt und schon ganze Antriebssätze ausgetauscht werden können. Aus dem Reparaturraum geht es erneut in die Prüfstation, wo es nochmals geprüft wird, und kommt dann in den Verkehr.

Das gleiche geschieht auch mit einem Fahrzeug, das unterwegs durch ein Versagen des Motors, des Fahrwerks oder infolge eines Reifendefekts liegen bleibt. Diese Fahrzeuge kommen zunächst auf eine Nebenspur und müssen sich dann langsam bis zur nächsten Station weiterbewegen. Ein Fahrzeug, das sich überhaupt nicht mehr bewegen kann, zum Beispiel bei einem Achsenbruch, müßte auf den Hilfsdienst warten.



Es bietet sich noch eine andere Lösung des Landverkehrs an, und zwar die Lösung über den Luftraum. Amerikanische Experten stellen sich die zukünftige Lösung des Pkw-Verkehrs so vor, daß das Auto ein Stadtverkehrs-Fahrzeug ist mit ausreichenden Beschleunigungsleistungen und möglicherweise relativ kleiner Reichweite. Wenn man nun Strecken fahren



... und so sieht der Zeichner unserer Tage das Schicksal des letzten Fußgängers

will, die größer als 200 Kilometer sind, dann fährt man zum Flugplatz und folgt dann beispielsweise den Schildern „Hannover“. Man fährt dann in ein Riesenflugzeug, wie es etwa die Lockheed C 5 A mit 150 Tonnen Kapazität darstellt, und sitzt dann in seinem eigenen Auto in diesem Flugzeug. In Hannover fährt man wieder heraus und setzt seine Fahrt fort.

Das scheint zunächst einmal etwas absurd zu sein, weil uns allen die Idee innewohnt, daß Fliegen teurer als Landverkehr ist. Aber offenbar ist das nicht der Fall, wenn diese Riesenflugzeuge nur 6,25 Pfennig je Tonnenkilometer Kosten erfordern sollen. Diese Lösung würde auch noch andere Probleme im Luftverkehr lösen, und zwar den Transport der Fluggäste im Flughafen und die Frage des Gepäcks.

Vorgezogenes Alters-Ruhegeld für Männer und Frauen

(Schluß des Beitrags von Seite 16)

zeit von 180 Kalendermonaten) und Erreichung des sechzigsten Lebensjahres auch vorgezogenes Ruhegeld, wenn sie in den letzten zwanzig Jahren überwiegend eine rentenversicherungspflichtige Beschäftigung oder Tätigkeit ausgeübt haben und eine Beschäftigung gegen Entgelt oder eine Erwerbstätigkeit nicht mehr verrichten. Bei Angestellten stehen Zeiten, während der die Versicherten nur wegen Überschreitung der jeweiligen Jahresarbeitsverdienst-Grenze versicherungsfrei war und für die sie freiwillige Beiträge entrichtet hat, einer rentenversicherungspflichtigen Beschäftigung oder Tätigkeit gleich.

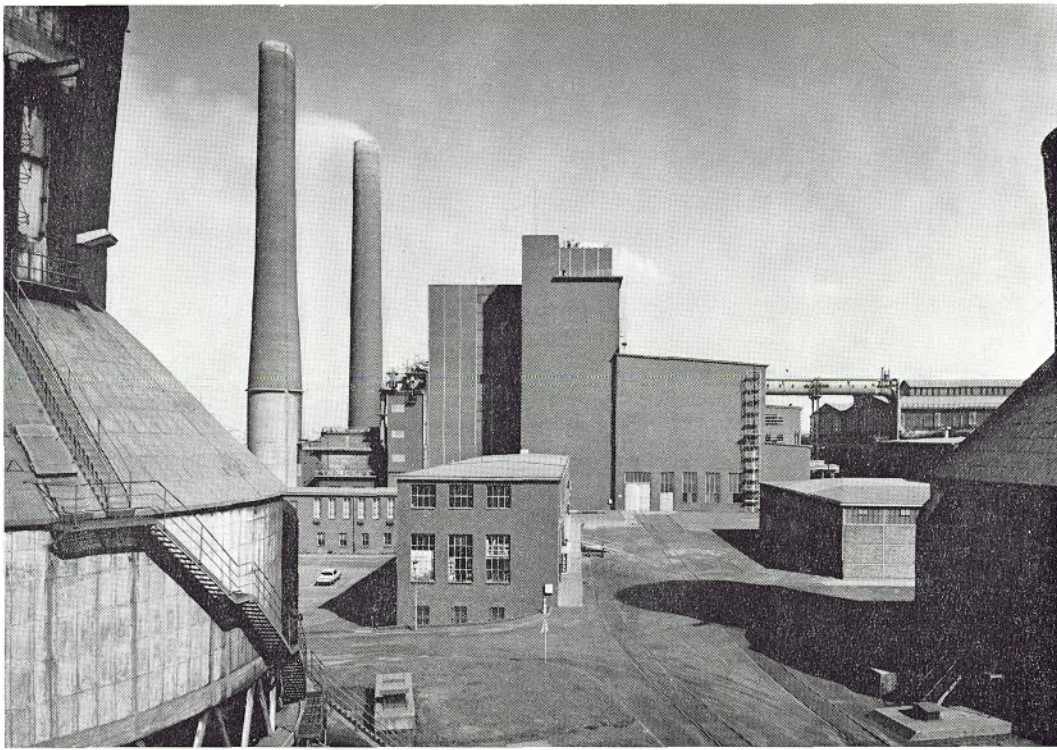
Der Nachweis einer mindestens einjährigen Arbeitslosigkeit ist also in diesen Fällen nicht erforderlich. Es bleibt den weiblichen sechzigjährigen Versicherten vielmehr überlassen, ob sie weiterhin arbeiten oder einen Antrag auf vorgezogenes Alters-Ruhegeld stellen wollen.

Die unter obiger Voraussetzung gewährten vorgezogenen Alters-Ruhegelder fallen mit Ablauf des Monats weg, in dem die berechtigte Person wieder in eine Beschäftigung eintritt, werden aber auf Antrag wieder zum Ersten des auf das Ende der Beschäftigung folgenden Kalendermonats gewährt.

Neben dem Alters-Ruhegeld wird Rente wegen Berufsunfähigkeit oder wegen Erwerbsunfähigkeit nicht gewährt.

Dr. F. St.





Das Kraftwerk Hamborn wichtiges Glied der ATH-Energiewirtschaft

Ein Jahr unter ATH-Betriebsführung

Seit der Übernahme der Betriebsführung des Kraftwerkes Hamborn durch die ATH am 1. Oktober 1968 konnten die Energiewirtschaft der Hütte noch weiter rationalisiert und gleichzeitig auch die Überlegungen, die einst zum Bau des Kraftwerkes führten, verwirklicht werden. Der Leiter des Kraftwerkes Hamborn, Oberingenieur Schröder, stellt in diesem Beitrag seinen Betrieb vor.

das heißt dem Bergbau. Die GBAG konnte mit Hilfe von Marshallplan-Geldern alsbald den Wiederaufbau beginnen, nachdem die Beschäftigung des Kraftwerkes auf der Grundlage der sog. Stahlwerksverträge mit dem RWE sichergestellt war.

Im Zuge der Entflechtung wurde 1953 das Kraftwerk dann eigentümlich je zur Hälfte auf die ATH und die Hamborner Bergbau AG (HBAG) — eine der Nachfolgesellschaften der GBAG — übertragen; gleichzeitig übernahm die HBAG die Betriebsführung.



Entsprechend der Brennstoffsituation bei Aufnahme der Wiederaufbauarbeiten in den Jahren 1948/49 wurden die Kessel des Kraftwerkes ausschließlich auf Kohlebetrieb eingerichtet. Der erste Bauabschnitt konnte im November 1952 mit zwei Kesseln und einer Turbogruppe von 32 MW in Betrieb genommen werden. Der zweite Turbosatz gleicher Größe wurde im Januar 1955 angefahren.

Nach Anordnung und Schaltung handelt es sich bei dieser Anlagegruppe um ein „Sammelschienenwerk“: Der von den Kesseln erzeugte Dampf wird in eine Sammel-

leitung eingespeist, aus der die angeschlossenen Turbinen ihren Dampfbedarf decken. Bei diesem System können die Kessel den Turbinen und umgekehrt beliebig zugeordnet werden.

Der steigende Anfall von Gichtgas auf der Hütte gab Veranlassung, 1956 einen der beiden Kessel auf die Mitverfeuerung von Gichtgas umzubauen. Zusätzlich zur Stromerzeugung wurde dem Kraftwerk nunmehr gleichzeitig die Aufgabe gestellt, Überschuß an Gichtgas wirtschaftlich zu verfeuern und Fackelverluste herabzusetzen.

Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung wurde der Kessel der nächsten Baustufe, einer 64-MW-Blockanlage, für die Verfeuerung von Kohle und Gichtgas ausgelegt. Er ging im April 1958 in Betrieb. Wie die Bezeichnung „Blockanlage“ ausdrückt, sind Kessel und Maschine zu einer Blockeinheit geschaltet; sie besitzen keine Querverbindungen zu anderen Kesseln und Maschinen.

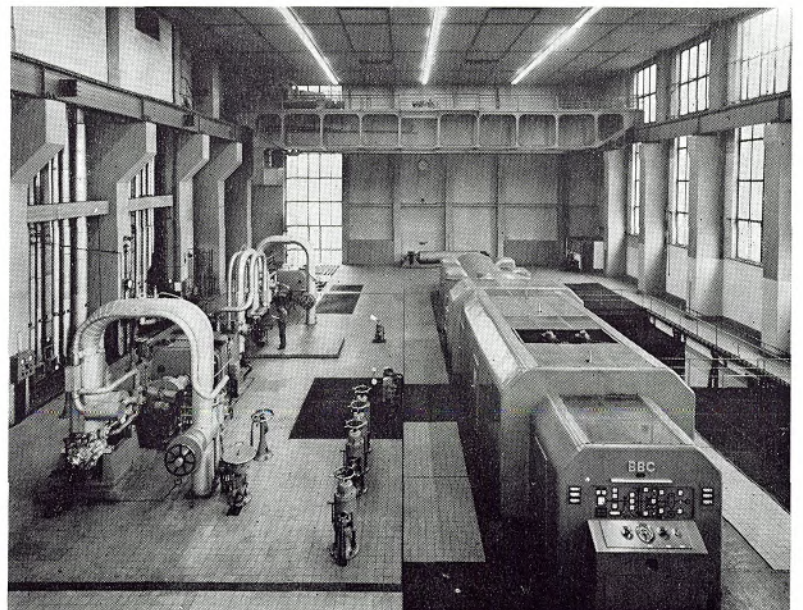


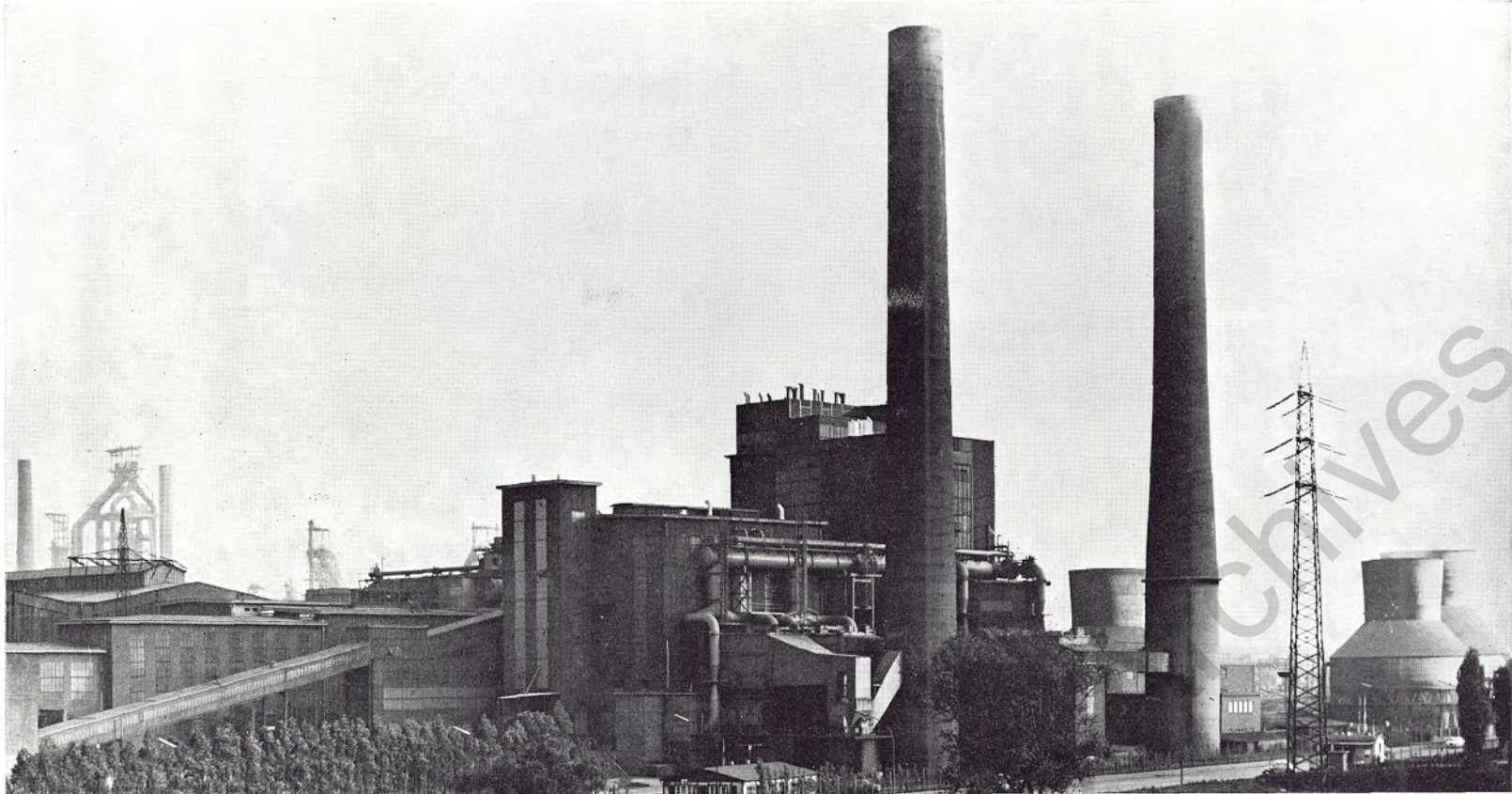
Durch das weitere Ansteigen des Angebots an Gichtgas bei der ATH ergab sich vor wenigen Jahren die Notwendigkeit, auch den letzten, bisher nur mit Kohle betriebenen

Kessel des Kraftwerkes auf Mitverfeuerung von Gichtgas umzustellen. Dieser Umbau erfolgte 1967 unter Nutzung der bisherigen Betriebserfahrungen und mit Einsatz der modernsten technischen Geräte. Er erbrachte ein so gutes Ergebnis, daß im gleichen Jahr der bereits 1956 umgebaute Parallelkessel nochmals umgerüstet wurde und ebenfalls die modernsten Bauelemente für die Feuerung sowie für Meß- und Regelgeräte erhielt.

Diese beiden Kessel des Sammel-schienenwerkes wurden zusätzlich zu der Kohle- und Gichtgas-Feuerung mit einer Koksgas-Leistungsfeuerung bestückt. Die Regelung dieser Anlagen ist so aufgebaut, daß bei gleichbleibender Dampfleistung der Kessel die Gichtgasmenge nach Gichtgasdruck gefahren wird, das heißt nach der Überschuß-Gasmenge. Brennstoffschwankungen beim Gichtgas werden durch entsprechenden Einsatz von Koksgas und Kohle ausgeglichen.

Im Frühjahr 1969 ist auch im Kessel der Blockanlage eine Koksgas-Leistungsfeuerung installiert worden. Die Messung und Regelung wurde ergänzt und modernisiert nach dem gleichen Prinzip, das sich bereits bei den Kesseln des Sammel-schienenwerkes bewährt hat.





DIE BILDER:

Linke Seite oben: Das Kraftwerk Hamborn (Blick von Süden) wird über eine Gasleitung mit Gas aus dem Hochofenwerk versorgt. Das Bild zeigt anschließend die Hallen der verschiedenen Betriebsanlagen (von rechts): die niedrige Maschinenhalle, den hohen „Schwerbau“, das Kesselhaus und die beiden Schornsteine; links und rechts zwei der drei Kühltürme — Unten rechts: Blick in die Maschinenhalle der 64-MW-Blockanlage mit Turbine und Generator (im Hintergrund) und den Kesselspeisepumpen — Unten links: Leitstand der Kessel 1 und 2

Rechte Seite: Oben eine Gesamtansicht des Kraftwerks von der Alsumer Straße — Unten links: im Vordergrund die Bekohlungsbrücke für die Kesselhäuser — Unten rechts: Transformatoren vor dem Maschinenhaus, darüber die Gaszuführungsleitung von den Hochöfen zum Kraftwerk

Nach diesen Ergänzungen ist der Brennstoffeinsatz an allen Kesseln breit gefächert. Es können Gichtgas, Koksgas und Kohle einzeln oder gemischt verfeuert werden. Die Aufnahmekapazität der Kessel insgesamt beträgt für Gichtgas 360 000 und für Koksgas 40 000

Normalkubikmeter je Stunde (Nm^3/h). Daneben ist besonders die Betriebssicherheit der Anlagen zu erwähnen sowie die gute Manövrierfähigkeit bei Brennstoffwechsel vor allem der Kessel 1 und 2.



Die Organisation, Überwachung, Wartung und Reparatur des Kraftwerkes obliegt einer Belegschaft von insgesamt 247 Personen, davon 34 Angestellten. Unter ihnen sind für die Überwachung und Steuerung des Betriebsablaufes im Maschinenschichtdienst 123 Mitarbeiter — Meister, Maschinisten, Heizer und Schichthandwerker — eingesetzt.

Die Durchführung der laufenden Instandsetzungen und Reparaturen sowie der planmäßigen Revisionen übernehmen die Werkstätten (Haupt-Werkstatt, Elektro-Werkstatt, Meß- und Regelungs-Werkstatt), in denen 58 Mitarbeiter, Meister und Handwerker tätig sind. Von der Arbeitsgruppe TAN-Betrieb (Transport-, Außen- und Nebenbetrieb mit 44 Mitarbeitern) wird der

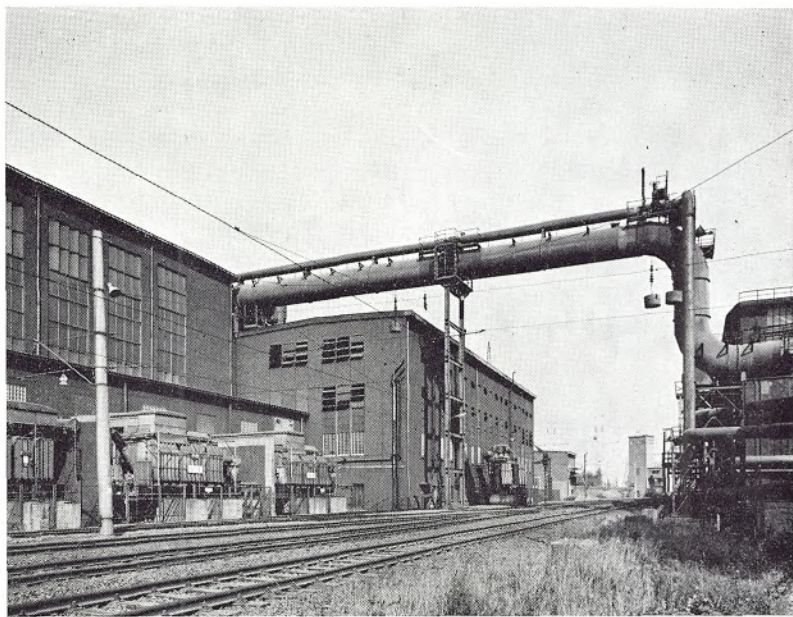
innerbetriebliche Transport, die Kohle-Entladung und -Förderung sowie die Ascheverladung übernommen. Diese Gruppe stellt außerdem die Lager- und Laborarbeiter. Die übrigen Belegschaftsangehörigen sind im Betriebs-, Tages- bzw. Bürodienst beschäftigt.

Zur Stammbesellschaft, die — bei einer Betriebszeit des Kraftwerkes von nunmehr sieben Jahren — eine Werkszugehörigkeit von zehn und mehr Jahren erreicht hat, gehören 67 Prozent aller Mitarbeiter. Der Altersaufbau der Belegschaft zeigt eine gesunde Staffelung bei einem Durchschnittsalter von 43 Jahren.

Die Kompliziertheit der Anlagen, die geforderte schnelle Reaktion auf Brennstoff- und Belastungsänderungen sowie die notwendige Präzision der handwerklichen Arbeit setzt bei der Belegschaft des Kraftwerkes ein Höchstmaß an charakterlicher und fachlicher Qualität voraus. Der Erfolg der bisherigen Betriebszeit läßt erwarten, daß das Kraftwerk Hamborn auch den zukünftigen Aufgaben gewachsen ist.

Technischer Steckbrief des Kraftwerkes Hamborn

Der erste Bauabschnitt des Kraftwerkes Hamborn ist als Sammelschienenwerk angeordnet. Es besteht aus zwei Kesseln mit einer Dampfleistung von 125 und 135 t/h (Tonnen je Stunde), bei einem zulässigen Dampfdruck von 83 atü und einer Temperatur von 500 Grad Celsius. In den Generatoren zweier Turbinengruppen ist eine elektrische Leistung von je 32 MW installiert. Der erzeugte Strom wird über Transformatoren sowie Schaltverteilungsanlagen den Verbrauchern zugeleitet. Das Blockwerk als zweiter Bauabschnitt umfaßt einen Kessel mit einer Dampfleistung von 220 t/h bei einem Konzessionsdampfdruck von 185 atü und einer Temperatur von 530 Grad Celsius (Zwischenüberhitzerdaten 40 atü/520 Grad Celsius) und einer Maschinengruppe mit einer Generatorenleistung von 64 MW. Zu diesen Hauptanlagen gehören eine Anzahl von Hilfseinrichtungen, wie Brennstoff-Förder- und Aufbereitungsanlagen, Pumpen, Gebläse, Vorwärmer, Wasseraufbereitungsanlagen, Werkstätten usw.



Ruhrorter Blasstahlwerk beliefert DEW über Bundesbahn mit Edelstahl-Rohblöcken

Seit Januar 1966 beliefert unser Ruhrorter Blasstahlwerk die Deutschen Edelstahlwerke in Krefeld mit Rohblöcken. Bis vor einiger Zeit erfolgten diese Transporte mit Spezial-Tief-ladern über die Straße. Nunmehr wird die überwiegende Menge der Blöcke mit der Bundesbahn nach Krefeld gebracht. Damit wird der Straßenverkehr stark entlastet.

Die Gründe für diese regelmäßigen Transporte von Rohblöcken liegen letztlich in der Zusammenfassung der Stahlerzeugungs-Kapazitäten in den leistungsfähigsten Anlagen der Thyssen-Gruppe. Aus diesem Grund wird auch das Siemens-Martin-Werk in Krefeld in absehbarer Zeit stillgelegt. Der erste der beiden dort vorhandenen Ofen wird zum Teil in diesem Sommer bereits aus der Produktion genommen.

Als die Belieferung von DEW mit Ruhrorter Stahl zu Anfang des Jahres 1966 anließ, handelte es sich zunächst um monatlich etwa 2000 Tonnen. Seit dieser Zeit wurden bis April 1969 rund 100 000 Tonnen Stahl nach Krefeld gebracht. Seit her steigen die Lieferungen ständig an. Im April selbst lag sie bereits bei 4000 Tonnen, im Mai waren es 5000, im Juni 6000 und im Juli 8000 Tonnen. Ab Herbst 1969



sollen monatlich 12 000 Tonnen Rohblöcke nach Krefeld gebracht werden. Bis Ende 1970 wird die Belieferung auf 18 000 Tonnen steigen. Bei dieser Größenordnung ist ein Transport über die Straße nicht mehr möglich.

Die Fahrt mit der Bundesbahn dauert ungefähr zwei Stunden, gerechnet von Abgang Gießhalle Blasstahlwerk Ruhrort bis Ankunft Tiefofenhalle DEW in Krefeld. Die Wagen der Bundesbahn, die für diese Warmtransporte eingesetzt werden, haben eine Tragfähigkeit



UNSERE BILDER ZEIGEN:
Mitte: Nach dem Strippen werden die etwa 800 bis 900 Grad Celsius heißen Edelstahl-Rohblöcke für DEW in den Großraumwagen gesetzt — Oben: Zur Vermeidung von zu hohen Wärmeverlusten wird eine isolierende Haube aufgesetzt — Unten: Eine E-Lok rangiert eine in Spezial-Tief-lader der Bundesbahn verladene Schmelze auf der Ostseite des Ruhrorter Blasstahlwerkes

Krefeld gehen. Für eine Schmelze sind zwei Transportwagen erforderlich. Der gesamte Transport besteht demnach aus vier Wagen. Die Abfahrzeiten liegen jeweils zwölf Stunden auseinander.

Die Rohblöcke, die bei den DEW verarbeitet werden, sind zu einem großen Teil für Zulieferungen an die Automobil-Industrie bestimmt, zum Beispiel für den Bau von Kurbelwellen oder Getrieben; zu einem anderen wesentlichen Teil werden daraus Kugellager gefertigt. Damit wird das Erzeugungsprogramm des Ruhrorter Oxygen-Stahlwerkes um einen weiteren erheblichen Anteil Edelstahl-Produktion erweitert.

„Oben ohne“ im Büro?

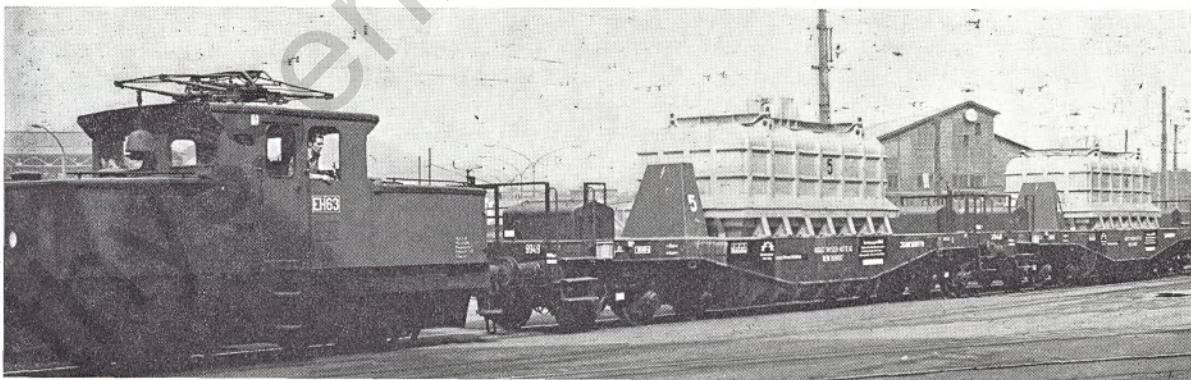
Man möge nicht nach den Damen schielen — diesmal handelt es sich um eine männliche Angelegenheit. Die Frage, die man sich in den vergangenen Sommerwochen in vielen Büros auch der ATH unter Männern stellte, lautete schlicht und einfach: „Schlips oder kein Schlips“. Erfreulicherweise wurde sie vielfach recht unkonventionell gelöst, auch im sehr gut klimatisierten neuen Verwaltungsgebäude in Hamborn, das zur Freude der im Dienst verbliebenen Verwaltung allen Angriffen der feuchtschwülen Wetterfront recht gut standhielt.

Daß man diese Frage auch anderswärts — selbst im militärischen Bereich, wo man bekanntlich sehr auf Etikette hält — zeitgemäß löste, zeigt eine Nachricht aus Bonn. Hier machte ein Kapitänleutnant an den Führungsstab der Marine folgende unbürokratische Eingabe:

Der Schlips bereitet Unbehagen speziell in Bonner Sommertagen. Er stört des Blutes kreisend Lauf und hält das Denken sichtbar auf. Der Poller (Kopf) läuft gar purpurn an, und auf der Stirne bricht sich Bahn der Schweiß, der in die Augen läuft und so den Überblick ersäuft... Sire, geben Sie Krawatten-Freiheit!

In Versform erfolgte die Verfügung: Vom Zaune zum Büro: „Oben ohne“ lebensfroh sei nun gestaltet nur auf Zeit; Schlips wieder später, wenn es schneit.

Was stets zur Sommerzeit sicherlich auch anderenorts begrüßt würde...



Baßbariton Heinz Drees singt beim Waldlieder-Konzert

Der Männergesangsverein Hamborn der August Thyssen-Hütte veranstaltet am Samstag, 4. Oktober, um 19 Uhr im Saal des Abtei-Kellers in Hamborn — wie die Werkzeitung in ihrer letzten Ausgabe be-

richtete — ein Waldlieder-Konzert. Als Solist wirkt bei diesem Konzert auch Baßbariton Heinz Drees, Mitarbeiter der ATH und Meister im Technischen Ausbildungswesen Hamborn, mit. Weitere Solisten sind Helmut Schröder (Bariton), Günter Eggert (1. Waldhorn), Hans Severing (2. Waldhorn), Kurt Weis-

hof (Tenorhorn) und Hansjosef Neuwirth (Rezitation). Für ihr nächstjähriges Konzertprogramm studieren die Thyssen-Sänger unter Musikdirektor Gilhaus gegenwärtig Operetten- und Schlagermelodien ein aus der Operette „Maske in Blau“ und dem Musical „My Fair Lady“.

Grüne Insel Botanischer Garten

Hast und Eile bestimmen unseren Alltag. So zieht es viele an ihren freien Tagen hinaus ins Grüne in der Hoffnung, hier Ruhe und Erholung zu finden. Doch gibt es nicht wenige unter uns, die enttäuscht wieder nach Hause fahren, weil es an dem ersehnten Plätzchen nicht so ruhig ist, wie sie hofften. Trotzdem — es gibt noch ruhige Plätzchen und diese sogar in unserer Stadt.

Das Erleben der Natur mit ihren vielfältigen Reizen begeistert jeden Naturliebhaber. Eine grüne Insel besonderer Art im lärmenden Alltag ist der Botanische Garten in Hamborn, eine einzigartige Idylle im Schatten der Schöte und Kamine. Hier locken neben dem Park Gewächshäuser, mit Pflanzen, deren Heimat tausend und mehr Meilen entfernt liegen. Neben seltenen Kakteen findet man Bananenstauden und tropische Rankengewächse, die wie ein hängender Garten wirken. Kindern der Großstadt zeigen sie die unverbildete Natur.

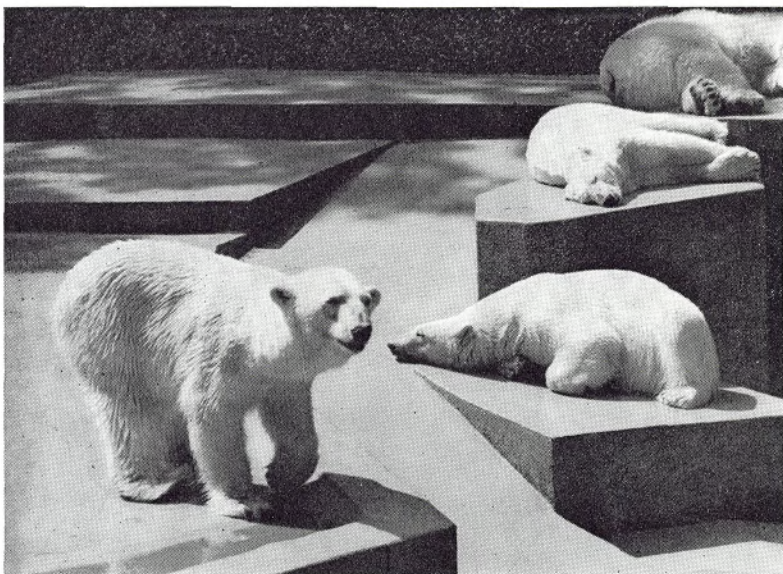
Aus der Fülle der Pflanzen aus tropischer Ferne, die man im Botanischen Garten in Hamborn erlebt, geben unsere Fotos nur einen kleinen Ausschnitt. Zweifellos ist das frühe Frühjahr die interessanteste Zeit, in der die Blütenpracht in den Gewächshäusern am reichhaltigsten ist. Doch auch in den übrigen Monaten des Jahres ist der Weg durch die Gewächshäuser voller Überraschungen — besonders auch dann, wenn die Natur draußen sich bereits zum Winterschlaf rüstet.

(Aufn.: Günter Meyer)



Seit Jahren unverändert hat der Duisburger Tierpark eine große und steigende Anziehungskraft. Besucher nicht nur aus seiner näheren Umgebung, sondern auch von weither kommen im Sommer und Winter zum Kaiserberg, um sich an den vielen Tieren zu erfreuen.

Tausende zieht es jährlich zum Duisburger

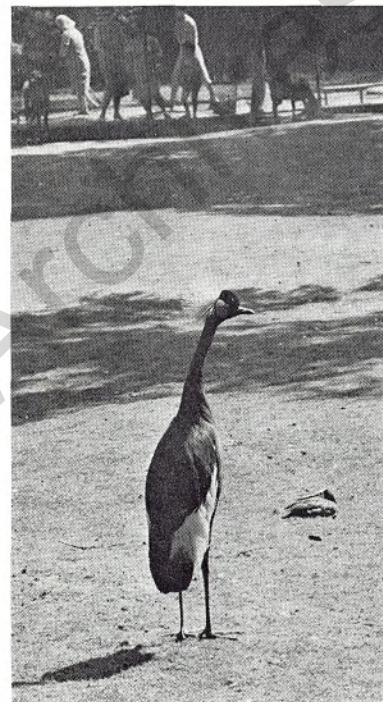


UNSERE BILDER ZEIGEN:

Linke Seite oben: Eisbären in der modernen Freianlage, Tiere, deren Wanderungen zur Zeit in einem internationalen Programm erforscht werden — Rechts: Das Wappentier Ugandas — der Kronenkrähe — fühlt sich seit mehreren Jahren im Tierpark am Kaiserberg sehr wohl — Mitte: Elefanten, so gewaltig sie auch wirken, reagieren auf Futterhappen der Zuschauer oft sehr empfindlich; die Elefantengruppe am Kaiserberg besteht aus zwei indischen und zwei afrikanischen Elefanten — Unten (von links) Pinguine wirken in ihrer Haltung und Färbung vornehm, hier zwei Brillenpinguine aus Afrika und ein Magellan-Pinguin aus Südamerika — Das Breitmaul-Nashorn wird auch weißes Nashorn genannt, was jedoch nicht zu-

ein großer Plastikball gefunden wurden, machte weithin in der Presse Schlagzeilen. Wie es dazu kommen konnte, wird wohl ein Rätsel bleiben. Unabhängig von diesem tragischen Fall aber sollte sich jeder Besucher des Tierparks vor Augen führen, daß es falsch verstandene Tierliebe ist, wenn man glaubt, jedes Tier füttern zu müssen. Die Tierpfleger kennen die Futterprobleme ihrer Schützlinge sicherlich am besten.

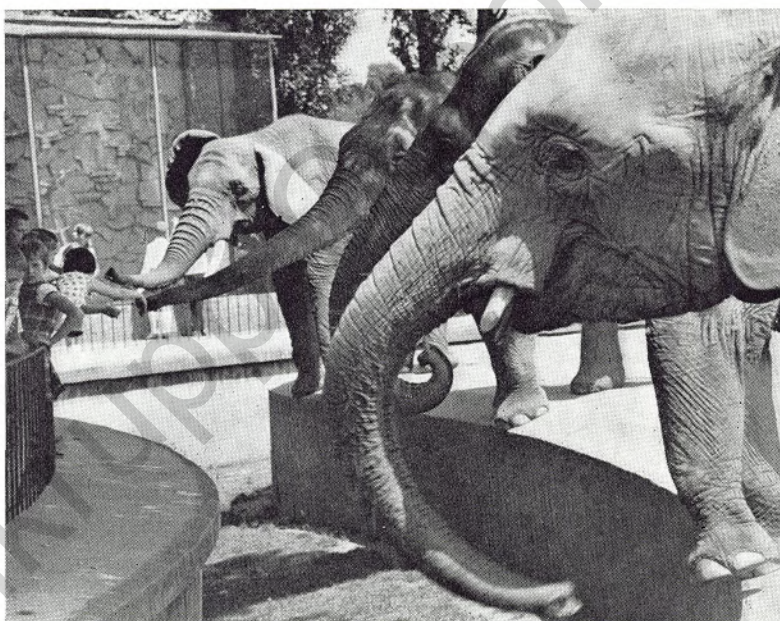
Eine neue Attraktion hat der Kaiserberg im August erhalten. Nachdem die Umbauarbeiten am alten Delphinarium abgeschlossen sind, werden sich hier zwei Beluga-Wale tummeln — zur Freude von groß und klein. (Aufnahmen: Günter Meyer)



Nicht bei allen Zoologischen Gärten ist gegenwärtig eine ähnliche Aufwärtsentwicklung wie bei Duisburgs Tierpark zu verzeichnen. Daß es in Duisburg so erfreulich vorwärts geht, ist kein Wunder; denn für die Attraktivität des Tierparks ist in Duisburg — von seiten der Stadt und auch durch die tatkräftige Hilfe vieler Freunde des Tierparks — stets viel getan worden.

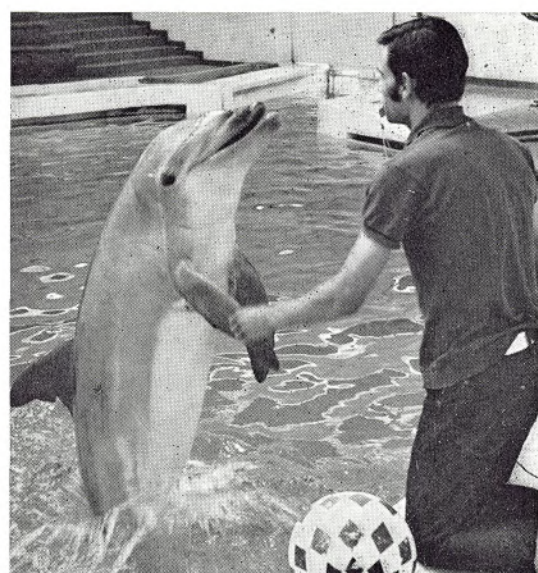
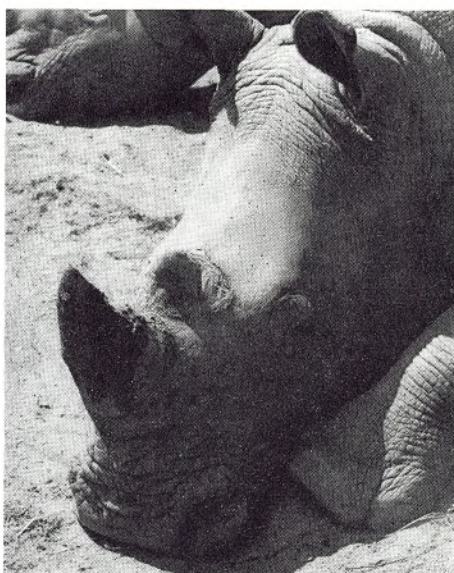
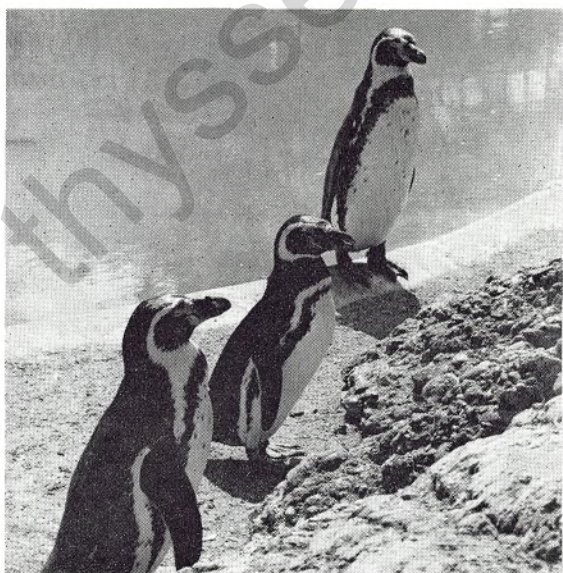
Trotz des Baus neuer, moderner Anlagen, zu denen etwa das Delphinarium zählt, wurde von der Leitung des Tierparks das Bestehende nie vernachlässigt oder gar vergessen. Dafür sprechen auch die hier im ersten Halbjahr 1969 geborenen insgesamt 69 Säugetiere. Bei den Vögeln war in sechzig Fällen Nachwuchs zu verzeichnen — Star unter ihnen sicherlich ein Flamingo.

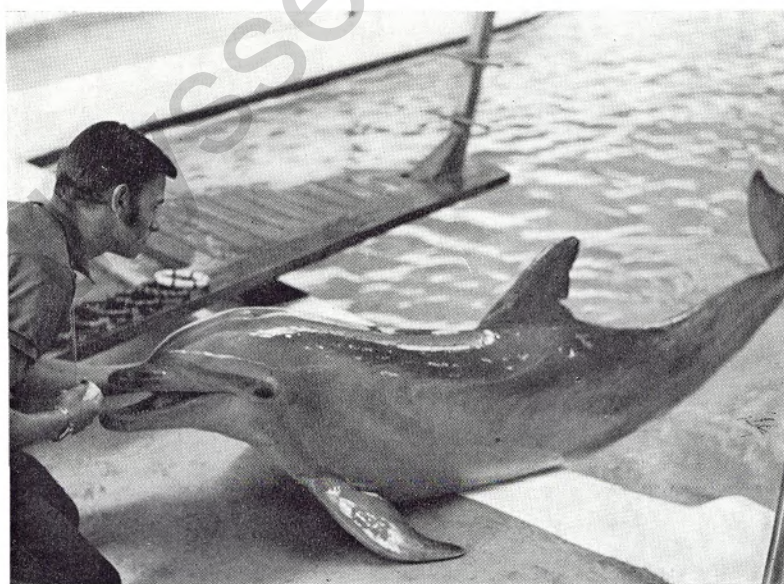
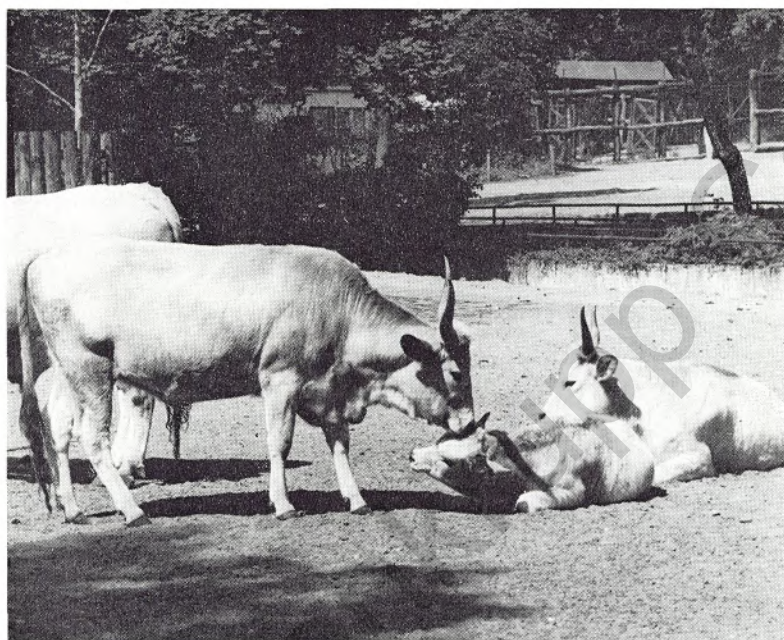
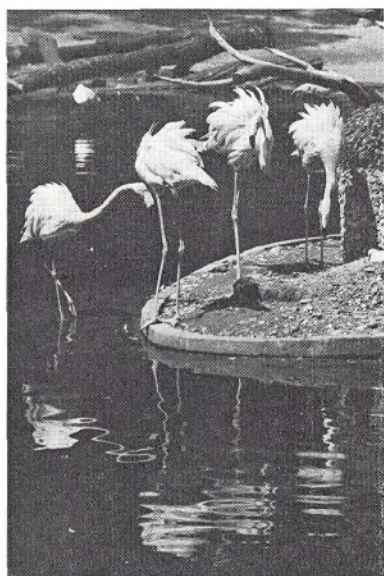
Leider gab es auch schmerzlichen Verlust. Der Tod des Delphin-Weibchens Nixe, in dessen Magen über drei Pfund Kieselsteine und



trifft, soweit es die Farbe angeht; vielmehr liegt der Ursprung im Buren-Wort „weit“ und bezieht sich auf das Maul — Delphin Flapp ist im Delphinarium Star der Truppe. Selbst nach dem Training verabschiedet sich Flapp von Trainer Reimann (siehe auch rechte Seite unten) sehr zutraulich

Rechte Seite oben: Sicherlich denken viele an ihren Urlaub an der Nordsee, wo dieser Seehund herkommt — Mitte rechts: Zur Gruppe der Beuteltiere gehört der Wombat, der aus Australien stammt und mit den Kängurus verwandt ist; dieser gutmütige, aber eigenwillige Bursche hat die Herzen der Sekretärinnen des Tierparks schnell erobert — Links: Eine zoologische Sensation ersten Ranges ist zweifellos die Geburt eines Kuba-Flamingos, zumal in dieser sehr kleinen Gruppe die Balz der Flamingos nicht vermutet wurde — Darunter: Bestimmte Arten von Haustieren werden durch die Technisierung unserer Welt immer seltener, was natürlich der Tierpark — wie bei den ungarischen Steppenrindern — in der Auswahl seiner Tiere berücksichtigt





Wenn's um Geld geht

Scheckheft statt Bargeld in der Tasche hilft zu überlegterem Einkauf

Der Umgang mit Scheckbuch und Scheckkarte ist manchen Leuten immer noch ein Buch mit sieben Siegeln. Hier berichtet eine Frau über ihre Bekanntschaft mit dieser praktischen Einrichtung.

Früher dachte ich, daß nur sehr reiche Leute ein Scheckheft besäßen. Ich fand es immer wieder aufregend zu sehen, wie sie dieses schmale Heft aus der Briefftasche zogen, ein paar Zahlen und ihre Unterschrift hineinkritzelten, ein Blatt herausrissen und es mit lässigem Schwung auf den Tisch legten. Neuerdings bin ich auch so reich: Ich habe ein Scheckbuch. Natürlich verfüge ich nicht über mehr Geld

sen dies tun mit Rücksicht auf all die anständigen, zuverlässigen Sparrer, deren Geld sie verwalten —, und aus ist es mit der Bequemlichkeit bargeldlosen Zahlens. Aber jeder vernünftige Mensch wird sich ja mit seinen Ausgaben auf die verfügbaren Mittel beschränken, ganz gleich, ob er sie nun auf dem Konto liegen hat oder im Geldbeutel mit sich herumschleppt.

Gerade das letztere aber soll ja vermieden werden; denn heutzutage im gefährlichen Verkehr und dem erhöhten Risiko von Taschendiebstählen in Einkaufszentren oder im Gewühl der Straßen trägt man besser nicht zu viel Bargeld bei sich. Wozu auch? Das Scheckbuch ersetzt es und schützt uns vor Verlust. Erst die Unterschrift macht den Scheck zu „Bargeld“. Und diese Unterschrift steht zum Vergleich zusammen mit der Kontrollnummer auf der Scheckkarte — wer einen Scheck annimmt, kann also die Richtigkeit der Unterschrift prüfen. (Übrigens ein Tip: Bewahren Sie Scheckkarte und Scheckheft lieber getrennt auf, damit ein Dieb keine Muster-Unterschrift erhält.)

Die „Bremse“ mit der 200-Mark-Grenze zwingt mich übrigens von Zeit zu Zeit zum Überlegen und verhütet Leichtsin. Der Gedanke an mein Scheckbuch hat mich schon manchmal gerettet: Wenn ich eine Zahl auf den Scheck schreibe, fällt mir automatisch ein, daß die gleiche Zahl ja wenig später auf der „Soll“-Seite von meinem Kontostand abgebucht wird. Schnell denke ich noch einmal: Kannst du dir die Ausgabe leisten? Ist sie sinnvoll? Manchmal sage ich dann doch noch „Nein“. Und es bleibt eine Summe auf dem Konto stehen, die ich bestimmt ausgegeben hätte, wenn die Scheine im Portemonnaie griffbereit gewesen wären.

So ist mein Scheckbuch mit der Scheckkarte nicht nur ein bequemer Helfer, der mir Geld und manche Wege spart, sondern auch ein Hüter meines Kontostandes.

Charlotte Schönfeld



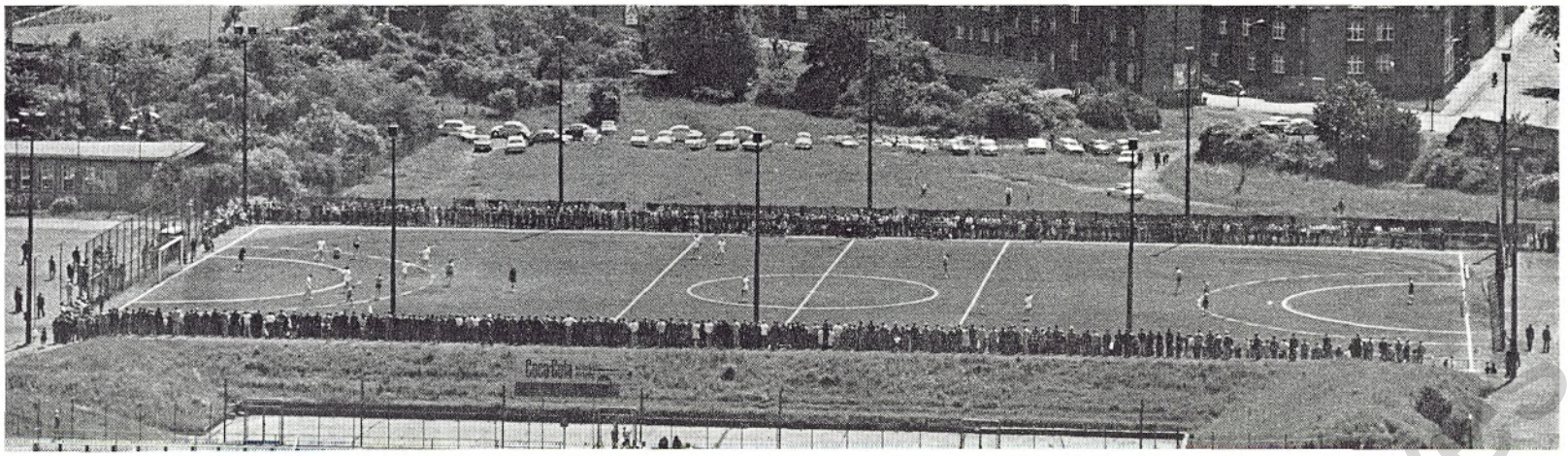
als früher. Aber es ist ein schönes Gefühl, „mit Scheck“ arbeiten und bezahlen zu können. Es begann damit, daß mich der Kassensammler am Schalter fragte: „Haben Sie schon eine Scheckkarte?“ Als ich ihm verriet, daß ich nicht einmal mit einem Scheckheft umgehen könnte, erklärte er mir die Sache. Und seitdem benutze ich beides — Scheckheft und Scheckkarte —, so oft es geht.

Erst hatte ich ja immer noch Angst, ob die Kassiererin in Geschäften, in denen man mich nicht kennt, das Stück Papier überhaupt an Geldes Statt annehmen würde; woher wußte sie denn, daß ich Geld auf meinem Konto hatte? Aber ich erinnerte mich daran, daß für meine Zahlungsfähigkeit garantiert war, weil ich die Scheckkarte besaß, so daß jeder Scheck bis 200,— DM anstandslos eingelöst werden mußte. Sogar dann, wenn im Augenblick dadurch das Konto mal überzogen sein sollte.

Natürlich darf man diesen Kundendienst nicht übel ausnutzen, indem man nun über seine Verhältnisse lebt. Dann kann die Scheckkarte wieder eingezogen werden — ja, die Banken und Sparkassen müs-

Großer Strauß-Abend der Ruhrorter Thyssen-Chöre

Die Chorgemeinschaft der beiden Werksangereine „Frohsinn“ und „Sangeslust“ erfreut am Freitag, 3. Oktober, ihre Anhängerschaft im evgl. Gemeindehaus in Mittelmeiderich mit einem Strauß-Abend. Musikdirektor Heinz Becker, der künstlerische Leiter der beiden Chöre, hat diesmal auf Solisten verzichtet. Dafür wurde das Sinfonie-Orchester der Thyssen Röhrenwerke in Mülheim unter der Stabführung von Musikdirektor Schmidt-Pauli verpflichtet. Die Chöre singen so bekannte Walzer wie G'schichten aus dem Wienerwald, Rosen aus dem Süden und Donauwalzer. Das Sinfonie-Orchester wird außerdem Polkas, Walzer und Ouvertüren zu Gehör bringen.



Die Feldhandball-Spieler von „Hamborn 07“ haben eine schwere Saison hinter sich. Es war ihre erste Spielzeit in der Bundesliga. Das Ziel, das sie sich zu Beginn gesteckt hatten, der Verbleib in der Bundesliga, konnten sie mit einem 13:11-Erfolg über den VfL Gummersbach am 20. Juli erreichen.

Eine Jahresbilanz

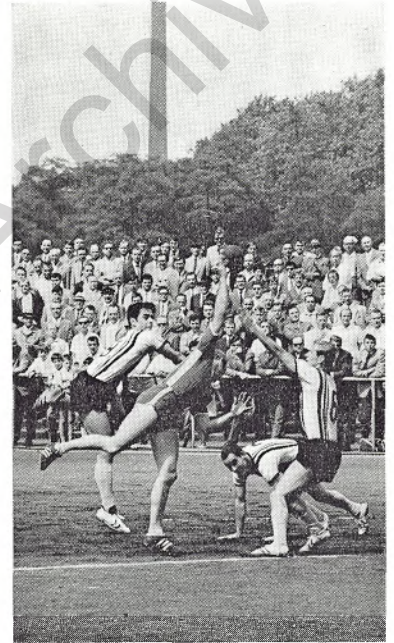
Hamborner Handballer haben ihr Ziel in der Bundesliga mit Glück erreicht

Aller Anfang ist schwer, so auch in der Handball-Bundesliga. Das spürten alle Spieler und die Verantwortlichen von „Hamborn 07“. Doch wo viel Schatten ist, ist auch viel Licht.

Ein schwarzer Tag für die Hamborner war, wie eine Tageszeitung schrieb, das Heimspiel gegen Eintracht Hohn, das sehr unglücklich mit einem Torergebnis von 11:16 verloren ging. Das handballbegeisterte Hamborner Publikum grollte jedoch nicht; es kam in gewohnter Zahl auch zum nächsten Heimspiel und wurde nicht enttäuscht.

Herausragend war zweifellos das Spiel gegen den bis zum Ende der Saison amtierenden deutschen Meister, den TV Oppum. Die Hamborner Spielzüge waren gekonnt und wurden natürlich von den Zuschauern dankbar mit Beifall bedacht. Hier konnte man wieder von den „Hamborner Löwen“ sprechen, die mit einem Torergebnis von 22:11 den TV Oppum geradezu überrannten.

Das wohl wichtigste Spiel, von dem für „Hamborn 07“ die Entscheidung über den Verbleib in der Bundesliga abhing, fand am Sonntag, 20. Juli, statt. Der VfL Gummersbach trat in Hamborn ohne seinen attraktivsten Spieler Hansi Schmidt an und zeigte erwartungsgemäß nicht die große Leistung, so daß — mit einigem Zittern für die Zuschauer — den Hambornern ein



knapper, aber verdienter 13:11-Erfolg gelang. Damit waren die Würfel für den Verbleib in der Bundesliga, aus der drei Mannschaften jeweils absteigen, gefallen; die Zuschauer gingen zufrieden vom Platz.

Wenn sie auch nicht immer durchweg gleichermaßen zufrieden waren, so gaben sie doch unumwunden zu, daß in der Handball-Bundesliga mit anderen Maßstäben gemessen wird und dementsprechend die Spiele einen größeren Reiz haben. Auf diesen Anreiz braucht nun in Hamborn niemand zu verzichten; denn die Handballer von „Hamborn 07“, die sich in dieser Spielzeit als Neulinge einen guten Mittelplatz in der Tabelle erkämpften, wollen auch in der nächsten Saison in der Bundesliga wieder nach Kräften mitmischen.





DIE BILDER:
Linke Seite: Tausend Zuschauer bei den Heimspielen (oben) beweisen, daß man in Hamborn handballbegeistert ist — Das erste Heimspiel, das gegen den Hamburger SV mit 12 : 13 verloren ging (Mitte), war dem Spielverlauf entsprechend eine ehrenvolle Niederlage —

Darunter: Das Spiel gegen den VfL Bad Schwartau am 20. April war dramatisch; aus einem 3 : 9-Rückstand schafften die Hamborner mit 13 : 12 noch einen knappen Sieg — Unten: Hamborns Angriff überrante (links) den deutschen Meister TV Oppum mit 22 : 11 für Hamborn 07 —



Dagegen denkt man in Hamborn 07 an das Spiel gegen Eintracht Hohn (rechts) nicht gerne zurück; Hamborns Angriff war ohne Konzentration, und so hieß es am Ende 16 : 11 für den Gegner — Um die Wurst, nämlich um den Verbleib in der Handball-Bundesliga, ging es im Juli gegen Gummersbach. Nach nervösem Spiel gab es einen knappen Erfolg von 13 : 11 für Hamborn (linke Seite

Mitte rechts und die beiden mittleren Bilder der rechten Seite) — Rechts oben: Ein unmißverständliches Zeichen des Schiedsrichters: Ball zum Anspielkreis; beim Spiel gegen Oppum erlebten die Zuschauer das 33. mal, allein 22 mal für Hamborn — Unten: Glänzend freigespielt kommt Mannschaftskapitän Jürgen Ecker zum Torwurf; gegen den TSV Büdelsdorf hieß es schließlich 22 : 14



Dank und Anerkennung für sechs Mitarbeiter der Hamborner Werke



Im Juli konnten der Vorstand unserer Hütte und die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft wieder sechs Mitarbeiter der Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth belohnen, die sich bei der Unfallverhütung besonders ausgezeichnet hatten.

schaftsmitglied der Bau-Abteilung nachträglich zugeben. Direkt am Gleiskörper arbeitend, bemerkte dieser nicht den plötzlich heranrollenden Zug. Erich Lödschack vom Thomasstahlwerk erkannte die Gefahr und rettete durch lautes Zurufen den Hüttenmann vom schnell herannahenden Unheil. Schon zwei Monate später zeichnete sich Lödschack durch Aufmerksamkeit erneut aus. Während einer Reparaturschicht bemerkte Erich Lödschack, daß ein Hanfseil, an dem ein Fahrkorb in einen Kamin gehängt war, Beschädigungen aufwies. Auch hier wäre unmittelbare Gefahr die Folge gewesen, wäre Lödschack nicht sofort eingeschritten.

Ein Gitterrost hätte am 19. März dieses Jahres auf der Gichtbühne im Oxygenstahlwerk in Beeckerwerth einen Hüttenmann erschlagen können. Dank der Aufmerksamkeit von Egon Manns kam es jedoch nicht dazu.

Im Labor arbeitete ein Gerät nicht einwandfrei. Ein Physik-Laborant, der die Störung beheben sollte, erhielt bei den Arbeiten plötzlich einen elektrischen Schlag und kam von dem Gerät nicht mehr los. Johannes Schlag erkannte sofort die Gefahr und zog den Netzstecker aus dem Stromkreis. Der so aus großer Unfallgefahr befreite Laborant trug nur einen Schock davon.

Arbeitsdirektor Doese sprach im Namen des Vorstandes den Mitarbeitern Dank und Anerkennung aus und überbrachte ihnen die damit verbundene Belohnung. Für die Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft stellte deren technischer Leiter, Dr. Erenz, fest, daß die ausgezeichneten Hüttenmänner in der jeweiligen Situation nicht den Kopf verloren hätten, sondern richtig handelten. Auch stellv. Betriebsratsvorsitzender Hermann Gehrman dankte im Namen des Betriebsrates den Männern für ihr vorbildliches Handeln.



Prämien

für Verbesserungsvorschläge

In der letzten Sitzung des Ausschusses für das betriebliche Vorschlagswesen der Werke Ruhrort und Hüttenbetrieb am 24. Juli wurden insgesamt sieben Vorschläge prämiert. In drei Fällen hatte sich eine „Arbeitsgemeinschaft“ gebildet, so daß sich jeweils zwei Belegschaftsmitglieder die Prämien teilten. Insgesamt wurden diesmal 1785 DM an Prämien gezahlt. Die Prämienträger sind:

Techniker Armin Kutz und Obermonteur Heinz Toss, beide Elektrobetrieb Stahlwerke II, 700 DM (je Einsender 350 DM); Elektriker Heinrich Dekow, Elektrobetrieb Blasstahlwerk, 190 DM;

Lagerverwalter Horst Heiligenhaus, Maschinenbetrieb Walzwerk I, 100 DM;

Techniker Wilfried Conrad, Technisches Büro Maschinenabteilung, und Schlosser Hermann Gierhartz, Maschinenbetrieb Walzwerk I, 220 DM (je Einsender 110 DM);

Abteilungsvorsteher Klaus Roemer und Sachbearbeiter Martin Handrieck, beide Güteüberwachung, 400 DM (je Einsender 200 DM);

Mechaniker Kurt Semleit, Feinwerktechnik, 110 DM;

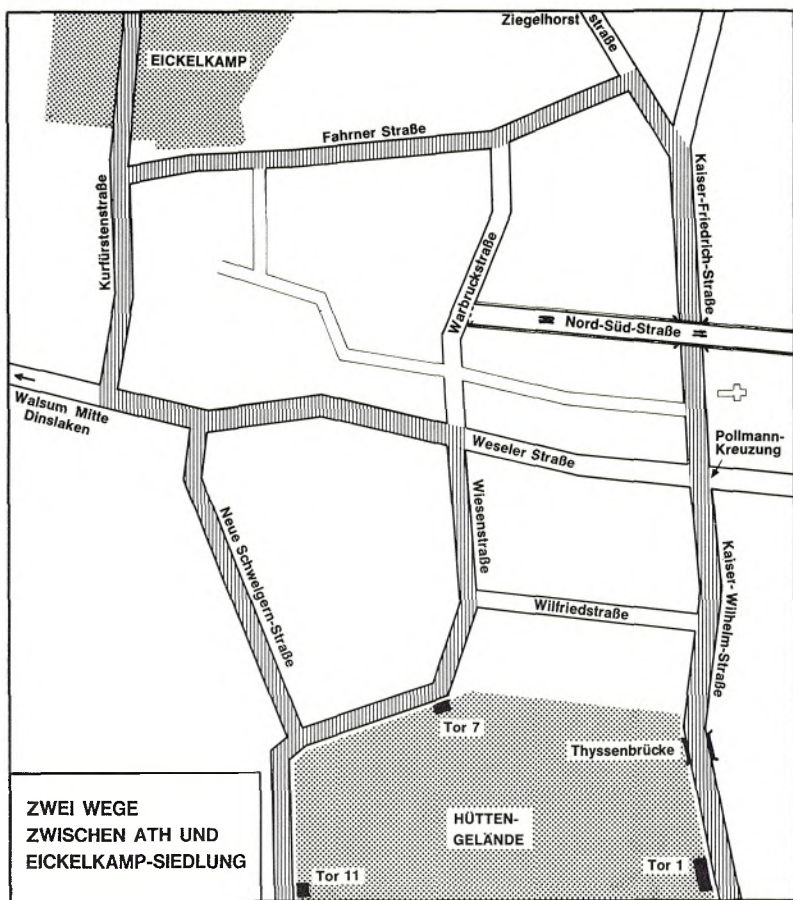
Schlosser Karl Eichberger, Magazin Sauerstoffanlage, 65 DM.

Am 4. Dezember letzten Jahres machte der Kranführer Franz Misch den Oberschmelzer Thiel vom Siemens-Martin-Werk darauf aufmerksam, daß der Haken der Einstrangkette zum Kippen der Roheisenpfannen nicht in Ordnung sei. Eine anschließende Kontrolle bestätigte die Vermutungen von Franz Misch.

Ende Januar überquerte ein Belegschaftsmitglied auf der Fertigstraße 1 den Rollgang hinter dem dritten Gerüst. Vor einem Rohr, durch das die Knüppel nach dem Verlassen des Fertigkalibers auf den Rollgang hinter dem dritten Gerüst geführt werden, blieb der Hüttenmann stehen. Der Walzer Günter Peters erkannte die Gefahr, die dem Hüttenmann plötzlich drohte. Er konnte den Gefährdeten gerade noch zur Seite stoßen, als sich ein glühender Knüppel näherte. Der Umgestoßene erlitt zum Glück nur leichte Prellungen am Fuß.

Daß auch in einem Bürogebäude Gefahren lauern können, bewies Hans Vidovic von unserer Neubau-Abteilung. Beim ständigen Benutzen des Aufzugs im Ingenieurhaus in der Franz-Lenze-Straße spürte Vidovic über mehrere Tage hinweg, daß auf Grund von Nebengeräuschen am Aufzug etwas nicht stimmen könne. Die Wahrnehmungen von Hans Vidovic führten am 21. Februar zur Überprüfung der Anlage. Hierbei stellte sich heraus, daß die Welle der Lenkrolle für den Fahrkorb gebrochen war. Bei weiterer Benutzung des Aufzugs wären die Folgen unvorstellbar gewesen.

Nicht jeder Zug ist abgestellt, mußte im Oktober letzten Jahres ein Beleg-



Viele Wege führen nach Hause

Zum Glück gibt es nicht nur eine Strecke zur schnellen und sicheren Heimfahrt

bruckstraße im letzten Jahr, so findet man dort dieselben Ursachen. Bei acht von zwölf Verkehrsunfällen kamen Personen zu Schaden. Zehn Menschen wurden verletzt, vier davon schwer. Für die Duisburger Verkehrspolizei war diese Kreuzung, die auch von vielen Hüttenmännern vom Eickelkamp zur Hütte und zurück benutzt wird, neben vielen anderen ein neuralgischer Punkt.



Im Zuge der Fertigstellung der Nord-Süd-Straße im Hamborner Bereich wurde die Kreuzung in die Baumaßnahmen miteinbezogen. Angesichts der erforderlichen Umleitungen haben viele Mitarbeiter der ATH, die sonst diese Strecke fahren, einen anderen Weg gewählt. Obwohl die Redaktion der Werkzeitung annimmt, daß sich jeder inzwischen einen besseren Weg ausgesucht hat, glauben wir trotzdem, auf dieses Problem etwas näher eingehen zu müssen. Die Kreuzung wird nämlich den Verkehr von der Nord-Süd-Straße und die Auffahrt auf sie aufnehmen.



Da man auf der Nord-Süd-Straße einen starken Verkehr erwartet, werden die Verkehrsteilnehmer am vorläufigen Ende dieser Schnellstraße durch Signalanlagen auf die Warbrückstraße zur Feldstraße und dann über die Prinz-Eugen-Straße zur Aldenrader Straße und zur Bundesstraße 8 in Walsum weitergeleitet. Selbst wenn die endgültige Weiterführung der Nord-Süd-Straße — die nun in Händen des Landschaftsverbandes liegt — in zwei Jahren fertig sein sollte, ist es für

alle Hüttenmänner, die im Eickelkamp wohnen, ratsam, die Feldstraße beziehungsweise die Warbrückstraße nicht zu benutzen. Sie tun sich selbst damit einen großen Gefallen und tragen gleichzeitig zur Entlastung des Straßenverkehrs in diesem Bereich bei.

Für die Belegschaftsmitglieder der ATH des Werkes Bruckhausen, die vom Parkplatz Tor 7 den Heimweg antreten, bietet sich folgende günstige Fahrtroute an: Wiesenstraße, Bundesstraße 8 in Richtung Walsum, in Walsum noch vor der zweiten Eisenbahn-Überführung in die Kurfürstenstraße einbiegen. Es ist ein Weg von etwa 4,5 Kilometern bei einer Fahrzeit von sechs Minuten. Diese Strecke ist auch den Hüttenmännern zu empfehlen, die von den Parkplätzen bei Tor 6 oder Tor 11 die Heimfahrt in Richtung Eickelkamp antreten.



Übrigens werden die Benutzer der Neuen Schwelgern-Straße schon bemerkt haben, daß die Schaltphasen an der B 8 verändert wurden. Wenn auch nicht in jedem Falle eine durchgreifende Verbesserung erzielt wurde, sollte man dem Straßenbauamt für die Bemühungen dankbar sein, hier den Verkehrsfluß zu verbessern. Die Redaktion konnte sich davon überzeugen, daß die Männer des Straßenbauamtes alles für sie mögliche getan haben, um einen nahtlosen Verkehrsfluß zwischen den Grünphasen der Ampelanlagen in Hamborn und Walsum zu erreichen.

Nun bleibt nur noch die Hoffnung, daß auch das Straßenverkehrsamt unseren Vorschlag, die Wiesenstraße zu einer vorfahrtsberechtigten Straße zu erheben, trotz anders gearteter Meinung, einmal in Erwägung zieht. Außerdem ein Vorschlag: Die gegenüber dem Gegenverkehr an der Kreuzung B 8 und Goebenstraße verschobene Rotphase sollte verkürzt werden. Der Rückstau auf der B 8, der jetzt bis auf die Schienen reicht, wäre dann geringer.

Für die Belegschaftsmitglieder der ATH, die vom Bereich der Franz-

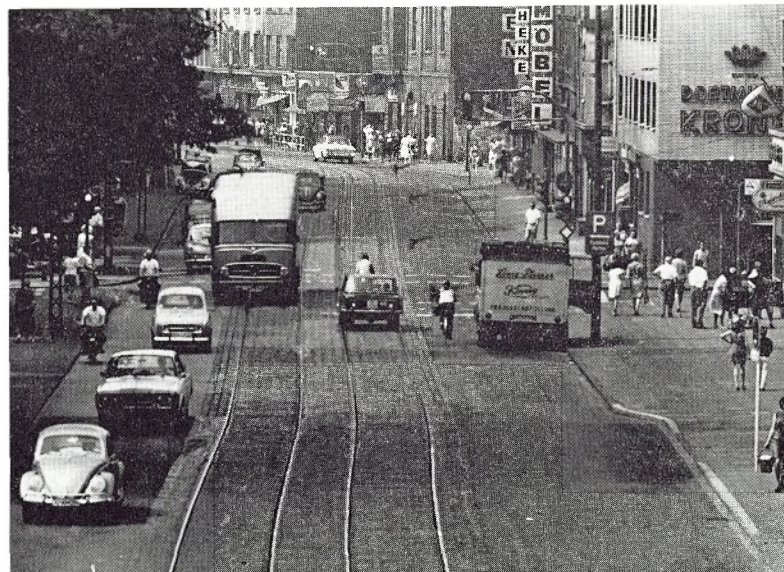
Im Zuge der straßenbaulichen Maßnahmen der Stadt, vor allem bei der Nord-Süd-Straße, rückt der Straßenverkehr in Hamborn immer mehr in eine Art Premierenstimmung. Daß dabei der gewohnte Verkehrsfluß an einigen Stellen eine starke Veränderung erfährt, wird sich nicht ganz vermeiden lassen. Dafür bleibt jedoch die Hoffnung, daß es ab Herbst des Jahres an einigen Verkehrsknoten zu fühlbaren Entlastungen kommen kann, wenn die Nord-Süd-Straße im Hamborner Raum dem Verkehr übergeben ist.

Die bisherige Hektik im Hamborner Straßenverkehr wird mit der Inbetriebnahme der Nord-Süd-Straße sicherlich abgebaut werden. Ganz wird sie nicht zu beseitigen sein, da die Endstufe nach dem Generalverkehrsplan auch dann noch nicht erreicht sein wird. Dazu werden möglicherweise noch mehr als zwei Jahre erforderlich sein. Dabei hofft man, das nötige Verständnis der Verkehrsteilnehmer für die notwendigen Straßenbaumaßnahmen zu finden.

Es sollte sich jedoch zeigen, daß auch das nötige Gegenverständnis bei einigen verantwortlichen Stellen zu erhoffen ist. Das Typisieren sämtlicher Verkehrsunfälle hilft uns im gemeinsamen Ringen um einen flüssigen und sicheren Straßenverkehr nicht weiter.

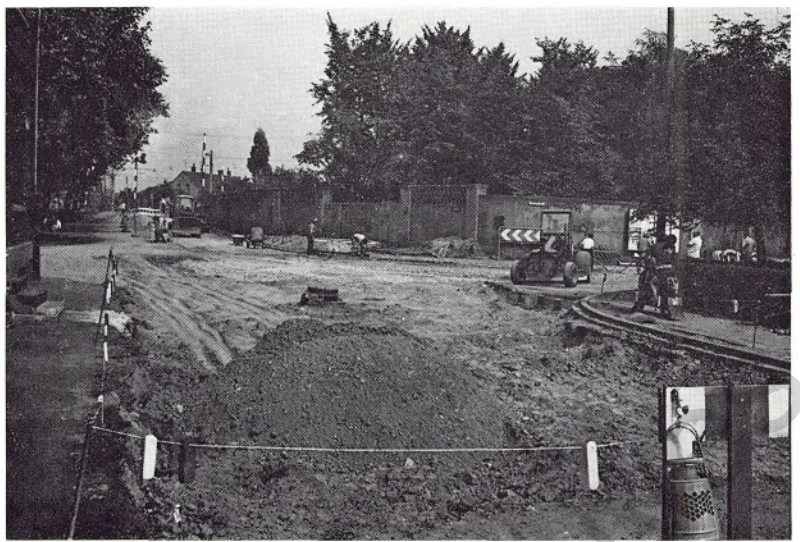


Vor einigen Wochen sprach man bei den Unfallursachen vom Streben nach „rationellem Fahren“, wobei das nur negativ gemeint war. Nun wird ja wohl niemand allen Ernstes von der Fahrt in den sicheren Verkehrstod vom rationalen Fahren sprechen wollen. Diesen makabren Scherz hat die Werkzeitung nur als ein Beispiel von vielen erwähnt.



UNSERE BILDER ZEIGEN:

Linke Seite unten: Die Kaiser-Friedrich-Straße, die für viele ein Teil des Weges von und zur Arbeit ist — Rechte Seite oben: Ampelgeregelt ist die Abfahrt von der Bundesstraße 8 in die Kurfürstenstraße — Oben rechts: Nach reger Bautätigkeit wird die ausgebaute Kreuzung Feldstraße — Warbrückstraße bald als vorläufiger Endpunkt der Nord-Süd-Straße den Kraftfahrzeugverkehr aufnehmen



Lenze-Straße und der Hauptverwaltung den Heimweg in Richtung Eickelkamp antreten, hat die Werkzeitung eine Wegstrecke abgefahren, die den meisten bekannt ist und von ihnen auch benutzt wird. Es ist die Strecke Kaiser-Wilhelm-Straße, Kaiser-Friedrich-Straße, Ziegelhorststraße und Fahrner Straße. Die Länge dieser Fahrtroute beträgt etwa sechs Kilometer, die Fahrzeit sieben Minuten.



Für die Belegschaftsmitglieder aus dem Bereich Ruhrort/Hüttenbetrieb bieten sich zwei Fahrtrouten an, einmal über Alsum, die Neue Schwelgern-Straße, die B 8 und die Kurfürstenstraße, zum andern über die Pollmann-Kreuzung hinweg, Ziegelhorststraße und Fahrner Straße bis zum Eickelkamp.

Die Benutzer dieser Fahrstrecke sind in letzter Zeit von Plänen aufgeschreckt worden, die eine Sperrung der Pollmann-Kreuzung für den gesamten Kraftfahrzeugverkehr anstreben.



Sollten dabei für den Kraftfahrer gute Lösungen zustandekommen, wäre das sicherlich zu begrüßen. Doch Konkretes zeichnet sich in diesem Falle noch nicht ab. Tatsache bleibt jedoch, daß weite Wirtschaftszweige vom Straßenverkehr leben. Folglich sollte man auch stets versuchen, möglichst harmonisch mit ihm zu leben. Hierzu kann jeder Verkehrsteilnehmer durch sein eigenes positives Verhalten einen entscheidenden Beitrag leisten. gm



Heluan-Generaldirektor besichtigte die ATH

Der Aufsichtsrats-Vorsitzende der ägyptischen Stahlwerke Egyptian Iron and Steel Co in Heluan bei Kairo, Generaldirektor Mahmoud Nagy (zweiter von rechts), besichtigte anlässlich eines Aufenthaltes in der Bundesrepublik die ATH. In seiner Begleitung befanden sich der Verkaufschef des Unternehmens, Direktor M. A. Embay, und der Heluan-Walzwerkschef Direktor Mohammed Kamel Eyada (erster bzw. dritter von links) sowie der Geschäftsführer der Standeng International, Düsseldorf, Direktor Omar Abulzahab (erster von rechts). Direktor Dr. Hannesen von der Thyssen Stahlunion-Export (dritter von rechts) begleitete die ägyptischen Gäste, denen Werksdirektor Dr. Zimmer-

mann vor einer ausgedehnten Besichtigung der Brammenstraßen, der Warmbreitbandstraße und des Kaltwalzwerkes einen ausführlichen Überblick über Betriebe und Geschichte unseres Unternehmens gab. Direktor Eyada weilte 1958 als Ingenieur-Praktikant längere Zeit bei der ATH und wurde hier in verschiedenen Betrieben, vor allem im Profilwalzwerk, ausgebildet. Das Hüttenwerk Heluan wurde 1957 von der Demag errichtet und nahm in diesem Jahr ein von den Sowjets geliefertes Warmbreitbandwerk und ein Kaltwalzwerk in Betrieb. Das Werk will seine Stahlproduktion von zur Zeit 300 000 Tonnen in den nächsten Jahren auf 1,5 Millionen Tonnen erhöhen.

Das Ruhrorter Belegschaftskasino

(Schluß des Berichts von Seite 4)

dennoch einen Eindruck von der Größe und Leistungsfähigkeit der Anlagen zu geben, hier einige Zahlen:

- Kälteleistung der Lüftungsanlage 250 000 kcal/Stunde,
- Heizleistung der Lüftungsanlage und der statischen Heizflächen 500 000 kcal/Stunde,
- Vorkühlung + 4 bis 6 Grad Celsius,
- Hauptkühlung 0 bis 2 Grad Celsius,
- Tiefkühlräume — 18 bis — 20 Grad Celsius
- Elektrische Gesamtleistung 860 kW
- Länge der elektrischen Leitungen 45 000 Meter.



Von drinnen nun nach draußen: Der Neubau dieses Kasinos wurde architektonisch dem nahegelegenen Gesundheitshaus angepaßt. Der Sockel des einstöckigen Gebäudes besteht aus schwarzen Mosaikplatten, die darüberstehenden Wände sind bis zum Flachdach mit hellen kunststoffbeschichteten Thyssen-Profilblechen verkleidet. Umgeben ist das Gebäude von einer Grünanlage, in die demnächst Sträucher gepflanzt werden.



Am 20. August stellten sich um Punkt zwölf Uhr die ersten Belegschaftsmitglieder zum Mittagessen in dieser neuen Umgebung ein. Die Neugierde mag manchen hergebracht haben, der sich sonst „aus der Aktentasche“ verpflegte. So war es nicht weiter verwunderlich, daß sich an der Essenausgabe einige „Schlangen“ bildeten. Aber das war nur vorübergehend, bis sich ein bestimmter Rhythmus herausgebildet hatte.

Im allgemeinen gab es nur Lobesworte zu hören. Sie betrafen sowohl die Einrichtung als auch die moderne geschmackvolle Farbgestaltung, wie überhaupt die hier gefundene Atmosphäre. Daß man darüber hinaus mit dem ersten Essen sehr zufrieden war, wird Chefkoch Robert Krautstein am meisten freuen. Als erste Essen gab es zur Auswahl: Kasseler Rippe und gemischter Salat bzw. Paprika-Steak mit verschiedenen Salaten.

Selbst beim Fernsehkrimi brüteten sie weiter

Einen seltsamen Platz für ihr Familienglück hatte sich ein Schwalbenpaar ausgesucht. Im Gemeinschaftsraum des ATH-Wohnheims in Wehofen bauten sie sich auf dem Gardinenbrett ein Nest. Es dauerte nicht lange, bis das erste Ei im Nest lag. Von der geräuschvollen Tischrunde unter dem Nest zeigten sich die Schwalben völlig unbeeindruckt. Selbst ein Fernsehkrimi mit seiner unvermeidlichen Schießerei brachte die gefiederten Hochleistungsgeier nicht aus der Ruhe. Auch die Heimbewohner störten das Familienglück auf dem Gardinenbrett nicht. Nach Ablauf der Brutzeit schlüpfen fünf Junge. Eines davon wurde aus dem Nest gestoßen und kam um. Die anderen vier wuchsen prächtig heran und unternahmen Mitte Juli mit gutem Erfolg die ersten Flugversuche. Im Gegensatz zu einigen Heimbewohnern wird diese kinderreiche Schwalbenfamilie nach Ende des heißen Sommers mit Sicherheit den Weg in den Süden antreten.

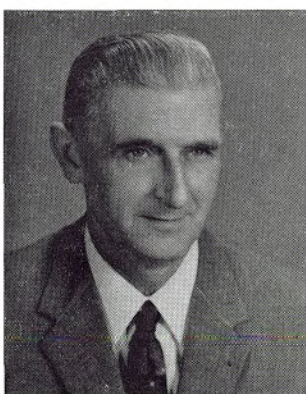




KARL WEBER
1. Maschinist
Masch.-Betrieb Hochofen/Energie
Ruhrort — 21. September



WILHELM ESSER
Techniker
Techn. Büro/Maschinenabteilung
Ruhrort — 6. Oktober



HEINRICH KUHN
1. Schlosser
Masch.-Betrieb Hochofen/Energie
Ruhrort — 15. Oktober



GERHARD TEKATH
1. Maschinist
Masch.-Betrieb Hochofen/Energie
Ruhrort — 17. Oktober



GUSTAV FISCHER
Büroangestellter
Zentr. Werkst. und Rep.-Abt.
Bruckhausen — 18. Oktober



LUDWIG CHLEBOWSKI
Waschraumwärter
Soz. Betriebs-Eintr. II/Bruckhausen
25. Oktober



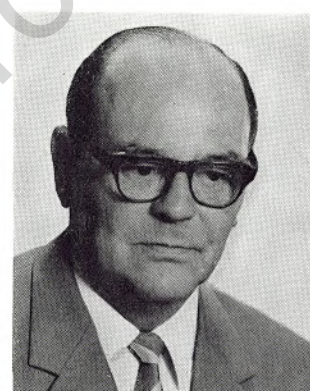
LUDWIG KONTE
Bürohilfsarbeiter
Lochkarten-Abteilung/Hamborn
7. November



ALEXANDER SEGERATH
Waschraumwärter
Soz. Betriebs-Eintr. II/Bruckhausen
16. November



RUDOLF MACHEIN
Vorarbeiter
Wärmestelle/Bruckhausen
18. November



JOHANN SCHUMACHER
Meister
Zentraler Stahlbau/Ruhrort
20. November

Rente wegen Erwerbsunfähigkeit

(Fortsetzung des Berichtes von Seite 11)

lediglich Schwäche der körperlichen oder geistigen Kräfte gelten.

Während jedoch Berufsunfähigkeit bereits bejaht wird, wenn die Erwerbsfähigkeit des Versicherten auf weniger als die Hälfte eines vergleichbaren körperlich und geistig gesunden Versicherten mit ähnlicher Ausbildung und gleichwertigen Kenntnissen und Fähigkeiten abgesunken ist, wird für die Anerkennung der Erwerbsunfähigkeit ein bedeutend strengerer Maßstab angelegt. Sie ist nach dem Gesetz nur gegeben, wenn der Rentenanwärter auf nicht absehbare Zeit entweder eine regelmäßige Erwerbstätigkeit nicht mehr ausüben, oder wenn er — selbst bei regelmäßiger Tätigkeit — nur ein geringfügiges Einkommen erzielen kann.

Unter „absehbarer Zeit“ ist in diesem Zusammenhang ein Zeitraum bis zu zwei Jahren zu verstehen. Von einer „regelmäßigen Erwerbstätigkeit“ wird man dann nicht mehr sprechen können, wenn der Versicherte nur noch gelegentlich, zum Beispiel zur Aushilfe tätig sein kann, und wenn zwischen diesen gelegentlichen Beschäftigungen längere Unterbrechungen liegen, die durch Krankheit, Gebrechen oder körperliche oder geistige Schwäche bedingt sind.

Ist der Versicherte dagegen in der Lage, etwa täglich noch zwei bis

drei Stunden eine wenn auch leichte Arbeit laufend zu verrichten, muß eine derartige Tätigkeit in der Regel noch als regelmäßige Arbeit angesehen werden, welche die Anerkennung der Erwerbsunfähigkeit ausschließt.

Werden jedoch bei einer regelmäßigen Tätigkeit nur geringfügige Einkünfte erzielt, ist Erwerbsunfähigkeit zu bejahen und somit Anspruch auf Rente gegeben. Bei der Prüfung, ob Einkünfte als gering-

fügig anzusehen sind, ist nach einem Urteil des Bundessozialgerichts der durchschnittliche Tariflohn eines körperlich und geistig gesunden Versicherten mit ähnlicher Ausbildung und gleichwertigen Kenntnissen zum Vergleich heranzuziehen. Kann der Rentenanwärter nicht mehr als ein Fünftel dieses Vergleichslohnes erreichen, ist der Begriff der Geringfügigkeit und somit Anspruch auf Erwerbsunfähigkeitsrente gegeben.

Besteht Aussicht, daß eine bei Antrag auf Rente vorliegende Erwerbsunfähigkeit in absehbarer Zeit, also vor Ablauf der erwähnten Zweijahres-Frist wieder behoben sein wird, ist die Rente von vorneherein nur auf begrenzte Zeit, und zwar höchstens für zwei Jahre zu gewähren. Diese „Rente auf Zeit“ wird im Gegensatz zur Dauerrente jedoch erst vor der siebenundzwanzigsten Woche an nach Eintritt der Erwerbsunfähigkeit gezahlt. Wird der Antrag auf Rente später als drei Monate nach Ablauf der sechsundzwanzigsten Woche gestellt, wird die Zeitrente erst vor Beginn des Antragsmonats an gewährt. Auch sie hat zur Voraussetzung, daß eine Versicherungszeit von sechzig Kalendermonaten zurüchgelegt ist.

Tritt im Gesundheitszustand des Rentenempfängers eine gesundheitliche Besserung in dem Maße ein, daß man nicht mehr von einer Erwerbsunfähigkeit im Sinne des Gesetzes sprechen kann, wird die Rente wegen Erwerbsunfähigkeit in eine Rente wegen Berufsunfähigkeit umgewandelt. Wird der Rentenempfänger dagegen wieder voll erwerbsfähig, entfällt der Anspruch auf Rente.



Da Empfänger von Erwerbsunfähigkeits-Rente in der Regel nicht mehr in der Lage sind, noch einen nennenswerten Verdienst auf dem freien Arbeitsmarkt zu erzielen, sind die in der Höhe der Rente entsprechenden Empfängern von Alters-Ruhegeld praktisch gleichgestellt.

Dr. F. St.

Werkstdirektor Dr. Heischkeil 65 Jahre

Werkstdirektor Dr. Werner Heischkeil, Stellvertreter des technischen Vorstandes für den Hamborn-Beekwerther Werksbereich, konnte am 7. September sein 65. Lebensjahr vollenden. Dr. Heischkeil, der in Essen geboren wurde und dort 1923 sein Abitur bestand, studierte anschließend Eisenhüttenkunde an den Technischen Hochschulen in Stuttgart und Berlin und legte hier 1928 sein Diplomexamen ab. 1957 promovierte er an der Bergakademie Clausthal.

Von 1929 an war Dr. Heischkeil fast zwanzig Jahre lang bei der Firma Fried. Krupp in Essen tätig, wo ihm seit 1941 die gesamten Krupp'schen Stahlwerke — seit 1943 als Betriebsdirektor — unterstanden. Später kam hierzu die Leitung des Hüttenwerks Borbeck und der Edelstahl-Walzwerke. Nach der Demontage dieser Betriebe trat Dr. Heisch-

keil bei der Ruhrgas AG ein, wo er den Industrieigas-Verkauf betreute. Am 1. Juni 1953 kam er als Betriebsdirektor und Prokurist sowie als Vertreter des technischen Vorstandes zur ATH nach Hamborn. 1964 wurde er Werkstdirektor. Werkstdirektor Dr. Heischkeil hat einen wesentlichen Anteil am technischen Wiederaufbau und Ausbau der Thyssen-Hütte. Zu seinen Aufgaben gehören — zunächst unter Hüttdirektor Dr. Michel und seit 1965 unter Hüttdirektor Dr. Brandt — die Koordinierung der Produktion, die Abstimmung der Erzeugungsprogramme innerhalb des technischen Bereiches und des Verkaufs sowie der direkte Kontakt mit den wichtigsten Großabnehmern. Werkstdirektor Dr. Heischkeil ist seit drei Jahren außerdem die Energiewirtschaft der ATH und des Konzerns unterstellt.



ERWIN MOHR
Maschinist
Energie-Erzeugung/Hamborn
6. Oktober



JULIUS BROCKHAUS
Schlosser
Zentr. Rep.-Abt., BBW/Bruckhausen
1. November

RUDOLF KALBFELL
Meister
Zentr. Werkstätten und Rep.-Abt.
Bruckhausen — 11. November

Der erste Arbeitstag für Rudolf Kalbfell auf der Hütte war der 11. 11. 1919. Ihm war an diesem Tag keineswegs nach Karneval zumute, zumal im ersten Jahr nach dem Weltkrieg. Für den



jungen Kalbfell begann der Ernst des Lebens; denn Lehrjahre waren in jener Zeit erst recht keine Herrenjahre. In Alsum geboren, erhielt er nach seiner Schulentlassung in der Hochofen-Werkstatt eine Lehrstelle als Schlosser. Damit folgte auch hier der Sohn dem Vater der ATH, der mehrere Jahre als Maschinist tätig war. Herr Kalbfell blieb nach der Lehrzeit noch lange Jahre im gleichen Betrieb. Als er nach dem Kriege zu den Zentralen Werkstätten kam, stand er auch hier überwiegend an der Anreißplatte. Seit 1. November 1958 ist er als Meister tätig. Zwei Dinge — der Garten und das Auto — werden diesen Hüttenmann nach seinem Ausscheiden zum Ende dieses Jahres im Ruhestand erfreuen.

Fünf Jahrzehnte auf der Hütte sind eine lange Zeit, und doch fragen sich am Jubiläumstag viele Jubilare, wo diese Jahre geblieben sind. Auch Erwin Mohr macht hierin keine Ausnahme, wenn er am 6. Oktober sein fünfzigjähriges Dienstjubiläum feiert. 1905 in Hamborn geboren, kam Erwin Mohr nach dem Ende der Schulzeit zur Hütte. Zunächst war er als Laufjunge im Maschinenbetrieb Hochofen tätig. Dann wechselte er zur Gaszentrale über. Unmittelbar nach dem letzten Krieg wurde Herr Mohr wie so viele seiner Kollegen von dem Hin und Her in der Belegschaft mit erfaßt und kam für einige Monate zur Hütte Ruhrort-Meiderich. Erst am 19. April 1951 konnte er als Maschinist zur Gaszentrale nach Hamborn zurückkehren, wo er noch heute seinen Mann steht.

Fünfzig Jahre im Dienst der ATH sind eine lange und oft auch eine harte Zeit. Für Julius Brockhaus, der in Brakel bei Dortmund geboren wurde, begann sie mit drei Lehrjahren als Schlosser in der Zurihtung I. Von 1923 an gehörte Herr Brockhaus zum Maschinenbetrieb II. Die unruhigen Nachkriegsjahre erlebte er an den verschiedensten Betriebspunkten, an denen gerade Arbeitskräfte benötigt wurden. Im Jahre 1952 kam Herr Brockhaus zum Maschinenbetrieb II zurück. Seit dem Jahre 1958 gehörte er zur Belegschaft der Blechbearbeitungs-Werkstatt. Noch vor seinem goldenen Arbeitsjubiläum nahm dieser Jubilar bereits am 1. September seinen Abschied vom Berufsleben. Nun wird er sich manchen Dingen widmen, die bisher im Privatleben zu kurz kamen.

25 JAHRE IM DIENST

Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth
Werner Kasper, Prokurist, Zentrale Absatzwirtschaft, 1. August
Heinz Deutscher, Düsenwärter, Kokerei „August Thyssen“, 25. September
Anton Jendro, Zurihtungsarbeiter, Zurihtung III, 3. Oktober
Helmut di Fabio, Sattler, Zentr. Werkstätten MHV, 5. Oktober
Gregor Schmid, Oberwachmann, Werkschutz, 6. Oktober
Johannes Piepke, Bürobote, Verkehrsabteilung, 14. Oktober
Adolf Ernst Neubert, Oberwachmann, Werkschutz, 15. Oktober
Joseph Karowski, Kranführer, Erh.-Betr. HO Hamborn, 1. November
Walter Langendonk, Kranführer, Erh.-Betrieb HO Hamborn, 2. November
Friedrich Messinger, Rohrpostschlosser, Allgem. Werkskolonne, 5. November
Heinz Ramonat, Meister, Ingenieur-Abteilung, 6. November
Herbert Klimmcke, Packer, Warmbandspaltanlage Beeckerwerth, 10. November
Hans Johann, Vorarbeiter, Walzendreherei, 14. November
Werk Ruhrort
Horst Nathofer, 1. Schweißer, Stahlbau, 3. Oktober
Herbert Degner, Scherenvorarbeiter, Kontistraße, 15. November
Werk Hüttenbetrieb
Ludwig Volkhausen, Kol.-Führer-Schlosser, Elektrobetrieb, 8. Oktober
Vinzenz Brglex, Ablöser-Maschinist, Energiebetrieb, 7. November
94 JAHRE ALT
Eduard Bovers, Rhede b/Bocholt, Wagenfeldstr. 28, 15. November
Gerhard Ehmanns, Kirchhundem (Sauerl.), Flaper Schulweg 18, 19. November
95 JAHRE ALT
Johann Fahrenbruck, Walsum, Königstr. 49, 27. Oktober
Josef Roesch, Duisburg-Hamborn, Gillhausenstr. 4, 23. November
92 JAHRE ALT
Heinrich Barlen, Duisburg-Meiderich, Steinstr. 31, 18. November

Vinzens Baszanowski, Duisburg-Meiderich, Sundgastr. 24, 23. November
85 JAHRE ALT
Gottfried Sack, Walsum, Im kleinen Feld 20, 19. Oktober
Wilhelm Alles, Duisburg-Laar, Beukenbergstr. 24, 30. Oktober
Otto Finger, Duisburg-Hamborn, Rolfstr. 11, 5. November
Karl Scheffel, Duisburg-Meiderich, Alsenstr. 19, 15. November
Leo Dicker, Duisburg-Beeck, Johannistr. 1, 19. November
Wilhelm Weibels, Duisburg-Beeck, Flottenstr. 62, 20. November
80 JAHRE ALT
Eduard Dammer, Mülheim-Speldorf, Blötter Weg 245, 9. Oktober
Friedrich Overbeck, Duisburg-Meiderich, Stolzestr. 45, 12. Oktober
Franzesko Laddo, Bruckhausen ü/Linz, Siebengebirgstr. 15, 14. Oktober
Jakob Heines, Homberg, Friedenstraße 14, 23. Oktober
Karl Dombach, Duisburg-Hamborn, Duisburger Str. 148, 29. Oktober
Franz Rottmüller, Duisburg-Meiderich, Schloßstr. 5, 31. Oktober
DIAMANTENE HOCHZEIT FEIERN
Eheleute Wilhelm Höffen, Duisburg-Beeck, Nattenbergshof 5, 9. Oktober
Eheleute Gerhard Schmäing, Voerde, Prinzenstr. 89, 15. November
Eheleute Wolfgang Burzlauer, Boerlinghausen/Lippe, Steinbühl 8a, 20. November
GOLDENE HOCHZEIT FEIERN
Eheleute Gustav Abraham, Duisburg-Meiderich, Schloßstraße 17, 15. August
Eheleute David Bendick, Duisburg-Meiderich, Sommerstraße 58, 21. September
Eheleute Karl Petras, Duisburg-Meiderich, Laakerstr. 39, 7. Oktober
Eheleute Dietrich Bardenheuer, Duisburg-Meiderich, Emmericher Str. 140, 11. Oktober
Eheleute Heinrich Meurers, Duisburg-Hamborn, Mittelstr. 9, 11. Oktober
Eheleute Johann Hain, Walsum, Karlstr. 120, 11. Oktober

Unsere Toten



WIR BEWAHREN IHNEN
EIN EHRENDES ANDENKEN

Werke Bruckhausen/Beeckerwerth/Hochofenwerk Hamborn

	geb.	gest.
ZIOLKOWSKI, Franz	1903	10. Jan.
SCHWARZ, Peter	1906	6. Juni
WERCKMEISTER, Max	1882	24. Juni
MURAWA, Georg	1951	26. Juni
REZAC, Franz	1915	4. Juli
SCHUCH, Jakob	1903	9. Juli
SCHMIEDER, Kurt	1908	11. Juli
GRÖSCHEL, Franz	1887	16. Juli
GENTZ, Richard	1890	16. Juli
KROL, Stanislaus	1904	19. Juli
PREUSSEN, Wilhelm	1896	20. Juli
KRAMER, Nikolaus	1888	21. Juli
HAESE, August	1881	22. Juli
BLOCH, Anton	1884	25. Juli
PANKAU, Johann	1882	27. Juli
LÖHRKE, Ernst	1898	28. Juli
REDWANTZ, Kasimir	1895	3. Aug.
GRÖNE, Johannes	1922	6. Aug.
BLUM, Wilhelm	1898	13. Aug.
STEINLEIN, Georg	1882	14. Aug.
SCHÄFER, Josef	1897	15. Aug.
WEYERS, Friedrich	1898	16. Aug.
GNOTH, Hermann	1899	17. Aug.
OLLECH, Emma	1892	18. Aug.
KLEIN, Konrad	1894	22. Aug.
HEINZ, Josef	1888	25. Aug.

Werk Ruhrort

BRUSS, Georg	Pensionär (Vorarbeiter, Mechanische Hauptwerkstatt)	1900	15. Mai
SEITEL, Wilhelm	Pensionär (Maurer, Bauabteilung)	1890	24. Mai
BRUCKERHOFF, Theodor	Pensionär (Kabelarbeiter, Elektrobetrieb)	1895	16. Juni
FISCHER, Karl	Pensionär (Kranführer, Maschinenbetrieb Stahlwerk)	1903	19. Juni
BAUMANN, Theodor	Pensionär (Schlosser, Stahlbau)	1903	21. Juni
MOHLENKAMP, Gerhard	Pensionär (qual. Schlosser, Masch.-Betr. Blasstahlw.)	1898	23. Juni
GARDEMANN, Heinrich	Pensionär (kaufm. Angestell., Masch.-Betr. Betr.-Büro)	1896	24. Juni
OPPERMANN, Wilhelm	Pensionär (Wachmann, Werkschutz)	1900	25. Juni
BIERMANN, Heinrich	Pensionär (Kranführer, Maschinenbetrieb)	1901	26. Juni
EBBEN, Johann	Pensionär (Kranführer, Masch.-Betrieb Thomaswerk II)	1890	4. Juli
WELSCH, Peter	Pensionär (Maschinist, Maschinenbetrieb)	1881	5. Juli
KOINEGG, Johann	Verlader, Halbzeugzurihtung	1933	8. Juli
PFEL, Markus	Pensionär (Kollergangsarbeiter, Hochofen)	1901	12. Juli
SIMAN, Paul	Kranführer, Maschinenbetrieb Hochofen	1906	12. Juli
ROTTER, Franz	Revisor, Mechanische Hauptwerkstatt	1909	7. Aug.

Werk Hüttenbetrieb

KIENAST, Rudolf	Pensionär (Brenner, Sinterei)	1904	20. Juni
-----------------	-------------------------------	------	----------

Thyssen Industrie

JONAS, Regina	Stenokontoristin, TI Arbeitsvorbereitung	1947	16. Juli
---------------	--	------	----------

Eheleute Franz Radtke, Walsum, Beckstr. 12, Altersheim, 20. Oktober
Eheleute Leonhard Garbatzki, Duisburg-Hamborn, Bayreuther Str. 23, 20. Oktober
Eheleute Walter Benczek, Duisburg-Hamborn, Schwabenstraße 32, 23. Oktober
Eheleute Hermann Wittenberg, Duisburg-Beeck, An der Vogelwiese 4, 25. Oktober
Eheleute Julius Pauling, Duisburg-Hamborn, Aachener Str. 1, 30. Oktober
Eheleute Martin Binder, Duisburg-Hamborn, Bertramstraße 39, 4. November
Eheleute Karl Dombach, Duisburg-Hamborn, Duisburger Straße 148, 4. November

PERSONALMAPPE

Prokura wurde mit Zustimmung des Aufsichtsrats erteilt an: Theo Becker, bisher HOAG; er ist in unsere Rohstoff-Abtei-

lung eingetreten und leitet dort die Bereiche Feuerfestes Material/Ferro-Legierungen/Einsatzmetalle (Hbv. Ilguth) und Schrott/Zuschläge (Hbv. Nagelmüller).
Handlungsvollmacht erhielten: Karlfried Mesek und Herbert Fülling
Beide sind ebenfalls von der HOAG in unsere Rohstoff-Abteilung übergetreten. Herr Mesek übernimmt die Binnenschiffs-Disposition der Erzeinfuhr für ATH und HOAG, Herr Fülling die Leitung der Außenstelle HOAG des Rohstoff-Einkaufs sowie Sonderaufgaben.
Ernannt wurden:
zum Obergeringenieur: Dipl.-Ing. Horst Wissel, Betriebswirtschaft Hamborn/Techn. Datenverarbeitung
zum Betriebschef: Dipl.-Ing. Paul Frömbgen, Kraftwerk Hamborn
Waldemar Knoll, Energiesteuerung und Stromwirtschaft/Wärmestelle

Heinz Wassermé, Energiesteuerung und Stromwirtschaft/Wärmestelle
zum Abteilungsleiter: Horst Bacc, Konzern-Energiemwirtschaft/Planung
Karl-Heinz Pessara, Neubau-Abteilung
Dr.-Ing. Klaus Wick, Forschung und Qualitätswesen
*
Grippe-Schutzimpfung in Ruhrort
Auch in diesem Jahr erfolgen im Werk Ruhrort und im Hochofenwerk Hüttenbetrieb wieder Grippe-Schutzimpfungen. Folgender Terminplan wurde dafür aufgestellt:
22. September: Gesundheitshaus und Unfallstation Tor 8,
23. September: Gesundheitshaus und Unfallstation Tor 8,
24. September: Unfallstation Tor 8,
25. September: Unfallstation Tor 5 und Unfallstation Tor 12,
26. September: Gesundheitshaus.
Geimpft wird jeweils in der Zeit zwischen 9 und 12 sowie 14 und 16 Uhr.

