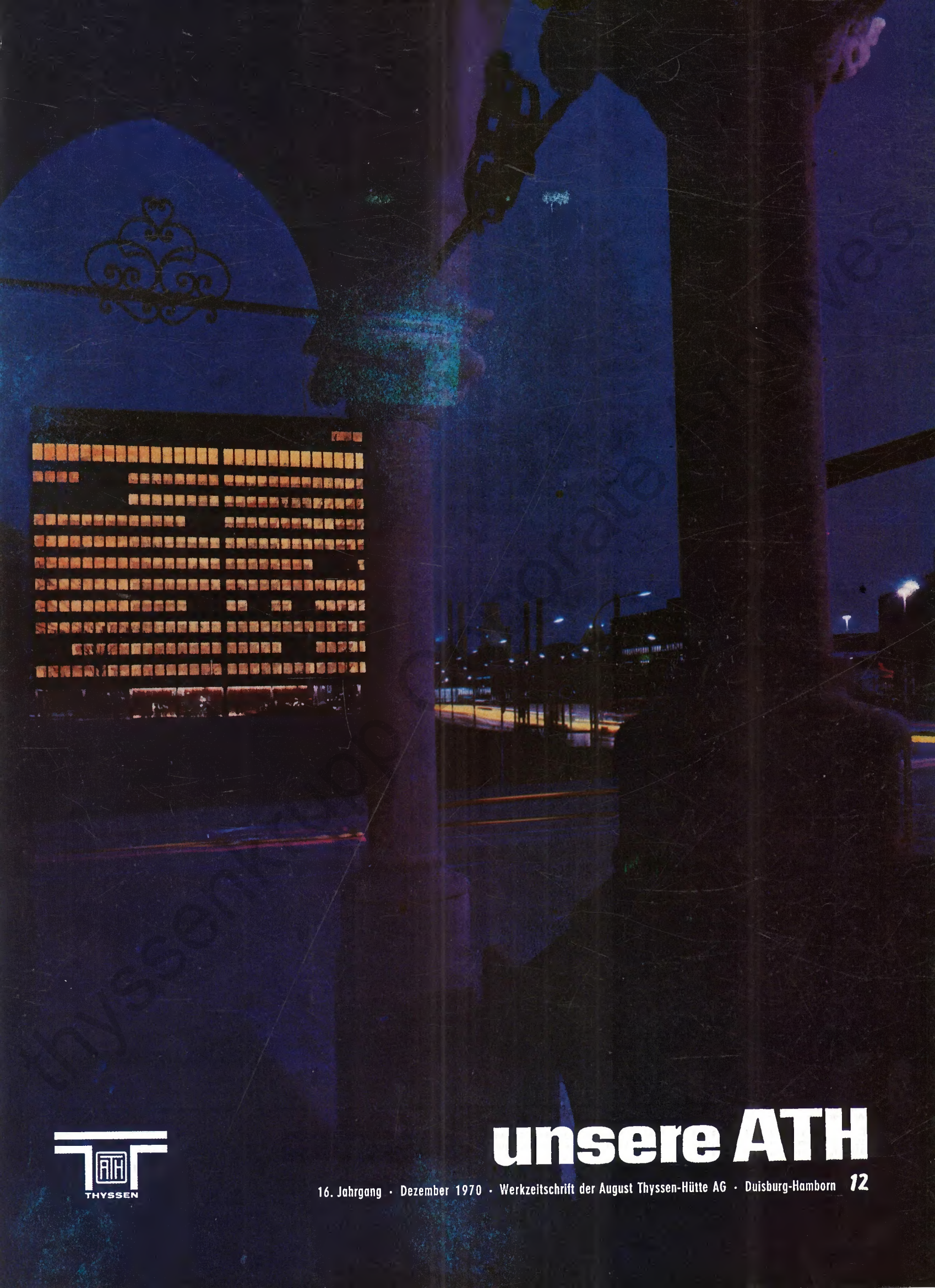




unsere ATH

16. Jahrgang · Dezember 1970 · Werkzeitschrift der August Thyssen-Hütte AG · Duisburg-Hamborn **12**



EIN NEUES MODELL DER WERKSANLAGEN der ATH gibt den Besuchern im Empfang von Torhaus 1 in Hamborn die Möglichkeit, sich vor einem Rundgang über die Betriebe der ATH in Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth, im Werk Ruhrort und im Hochofenwerk Hüttenbetrieb zu informieren. Unsere Farbaufnahme, die nur einen Ausschnitt dieses

großen Modells zeigt, gibt — Blickrichtung von Norden nach Süden — einen Überblick über die ATH-Werke, beginnend (im Vordergrund rechts) beim Werkshafen Schweißern bis zum Kraftwerk Hermann Wenzel (oben rechts) und den nach Osten anschließenden Ruhrorter Betrieben; der Hüttenbetrieb liegt außerhalb des Ausschnitts.

Herausgeber:

AUGUST THYSSSEN-HÜTTE AKTIENGESELLSCHAFT
4100 Duisburg-Hamborn, Postfach 67

Leiter der Redaktion: Carl Bertram Hommen
Rolf Dahlheim, Ruhrort (Stellvertreter) — Günter Meyer, Hamborn

Zentralredaktion: 4100 Duisburg-Hamborn, Verwaltungsgebäude an der Franz-Lenze-Straße, Fernruf 5 55 21, Hausanschluß 54 52 und 27 66 — Redaktion Werk Ruhrort (Verwaltung II, Zimmer 6): Fernruf 45 41, Hausanschluß 62 34 und 63 83. — Satz und Druck: Mülheimer Druckereigesellschaft mbH, 4330 Mülheim (Ruhr), Eppinghofer Straße 50/52
Bilder: Gecks, Hennig, Kuhn, Lang, Metzger, Meyer, Morells, Scheibel, Steinmetz, Strangfeld, Vahrenberg, Warne; Bildstelle Blohm + Voss, dpa — Farbaufnahmen: Lang, Metzger, Meyer, Blohm + Voss

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

UMSCHLAG: Die beiden Seiten des Umschlags zeigen die neue Hauptverwaltung (Titelseite) im Abendlicht mit dem Oxygen-Stahlwerk Bruckhausen und die alte Hauptverwaltung (Rückseite) (Farbaufnahmen: Karl Lang)

Aus dem Inhalt:

	Seite
Neujahrsgruß des Vorstandes und der Betriebsräte	3
Zehn Jahre Fritz Thyssen Stiftung	4
Auch 1971 weiterer Wohnungsbau für Mitarbeiter	6
Thyssen-Gruppe vergab von 1960 bis 1970 für 250 Millionen DM Aufträge nach Berlin	8
Erzumschlag-Anlage Rotterdam-Europoort in Betrieb	11
Die gesetzlichen Krankenkassen jetzt für alle Angestellten geöffnet	14
Griff zur Flasche rettete Augenlicht	15
Verbesserungsvorschläge machten sich hoch bezahlt	17
Förderung vermögenswirksamer Leistungen neugeregelt	18
Fünftzig Jahre Seereederei Frigga AG — Erzfahrt für die ATH	19
Bei Blohm + Voss entsteht der neue 145 000-t-Erzfrachter der Frigga	25
Hohe Qualitätsansprüche für Sicherheitsschuhe	28
Die Thyssen-Gruppe auf den Messen Brunn, Zagreb und Moskau	31
Auf der „Interocean 70“ zeigte die Thyssen-Gruppe ihren Beitrag zur Meeresforschung	35
Astronomische Woche der Sternwarte Neandertal	40



Ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches 1971!

Das Jahr 1970 neigt sich seinem Ende zu. Wir ziehen Bilanz. Jeder einzelne überdenkt, was er an persönlichen Erfolgen verbuchen konnte oder was er an Sorgen zu überstehen hatte. Auch die August Thyssen-Hütte zieht den Schlußstrich unter ein bewegtes Jahr. Anfang 1970 kamen mit den Betrieben Duisburg-Süd und Fintrop zahlreiche Mitarbeiter zur ATH. Das Walzwerk Grillo Funke und die frühere Mannesmann Stahlblechbau GmbH wurden mit ihren Belegschaften in die Thyssen-Gruppe eingegliedert. Alle Beteiligten haben sich tatkräftig und mit Erfolg eingesetzt, um zwangsläufig auftretende Umstellungsschwierigkeiten schnell zu überwinden. Überall war das Verständnis für die wirtschaftliche Notwendigkeit dieser Umstrukturierung groß. Das ist eine gute Basis für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit in der ATH.

Bis in den Sommer hinein war das Jahr 1970 geprägt von einem lebhaften Geschäft, das den Mitarbeitern in allen Bereichen des Unternehmens hohe Leistungen abverlangte. Inzwischen ist es ruhiger geworden. Es besteht kein Zweifel daran, daß die mehr als zweijährige Stahlkonjunktur zunächst zu Ende ist. Damit stehen neue Probleme vor der Tür. Die Marktlage zwingt zu Produktionseinschränkungen. Wir müssen uns darauf einstellen, daß das Jahr 1971 schwieriger wird. Aber auch diese Zeit wird vorübergehen, wenn jeder an seinem Platz dazu beiträgt, daß wir sie gut überstehen.

Am Jahresende danken wir allen Mitarbeitern für ihren Einsatz. Wir wünschen Ihnen und Ihren Angehörigen, unseren Pensionären und allen Freunden der ATH ein glückliches neues Jahr.

Duisburg-Hamborn, im Dezember 1970

Der Vorstand

Wieder stehen wir an einer Jahreswende, von der aus man es gewohnt ist, Rückschau zu halten und, nach vorne schauend, einen Blick auf die vor uns liegenden zwölf Monate zu wagen. Das vergangene Jahr war von weiteren Produktionssteigerungen gekennzeichnet. Es wurden Leistungen erzielt, die man noch vor einem Jahrzehnt kaum für möglich gehalten hatte. Diese Steigerungen waren aber nicht nur auf moderne und vergrößerte Anlagen zurückzuführen, sondern zu einem ganz entscheidenden Teil auch auf die Einsatzbereitschaft unserer Belegschaft. Das sollte einmal deutlich ausgesprochen werden.

Im letzten Jahresviertel zeigten sich Anzeichen einer sich abkühlenden Konjunktur. Das läßt darauf schließen, daß wir 1971 alle Anstrengungen machen müssen, um Schritt halten zu können. Wir glauben nicht an eine rasche Talfahrt. Aber wir sind auch für ernstere Zeiten gewappnet. Wir werden alles daransetzen, daß die Belegschaft nicht die Last der Konjunkturschwankungen zu tragen hat.

Bedauerlich war im abgelaufenen Jahr die hohe Zahl der Unfälle. So wurde unendliches Leid über manche Familien gebracht. Die Unfälle noch energischer zu bekämpfen, sollte unser aller Anliegen sein. Hier müssen Belegschaft, Unternehmensleitung und Betriebsräte eng zusammenarbeiten, um Unfallquellen möglichst gar nicht erst entstehen zu lassen.

Die Zusammenarbeit innerhalb der Arbeitsgemeinschaft der Betriebsräte der ATH hat sich voll bewährt. Es wurden viele entscheidende Verbesserungen erreicht. Und wenn nicht alle Vorstellungen verwirklicht werden konnten, so bedeutet das für uns einen Auftrag an das neue Jahr.

Unseren Belegschaftsmitgliedern, ihren Familien und unseren ehemaligen Mitarbeitern wünschen wir ein friedliches, von der Hast des Alltags losgelöstes Weihnachtsfest und ein gesundes, erfolgreiches Jahr 1971.

Die Betriebsräte

Zehn Jahre Fritz Thyssen Stiftung



Aus Anlaß des zehnjährigen Bestehens der Fritz Thyssen Stiftung zeigt der Vorsitzende ihres Kuratoriums, Dr. Dr. h. c. Kurt Birrenbach, Aufsichtsratsvorsitzer der ATH, in diesem Beitrag für die Werkzeitung die Grundsätze und Schwerpunkte der Arbeit der Stiftung auf sowie ihre im verflossenen Jahrzehnt in den verschiedenen Bereichen von Wissenschaft und Forschung erzielten Leistungen.

Im Jahre 1970 konnte die Fritz Thyssen Stiftung auf eine zehnjährige Tätigkeit zurückblicken. Sie wurde am 7. Juli 1959 gegründet und nahm in der zweiten Hälfte des Jahres 1960 nach der Berufung der Mitglieder in die Stiftungsorgane ihre Tätigkeit auf.

Die Fritz Thyssen Stiftung ist die erste große private Einzelstiftung, die nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges zur Förderung der Wissenschaften in der Bundesrepublik Deutschland errichtet wurde. Stifter waren Frau Amélie Thyssen und ihre Tochter Anita Gräfin Zichy-Thyssen. Sie haben die Stiftung im Andenken an August Thyssen und an Fritz Thyssen errichtet.

Die Gründung der Stiftung war wegen der Größe des gestifteten Vermögens und wegen der Zweckbestimmung bemerkenswert. Die Stifterinnen dotierten die Stiftung aus ihrem privaten Vermögen mit einem Aktienpaket im Nominalbetrage von 100 Millionen DM der August Thyssen-Hütte AG, deren Gründer August Thyssen war und dessen Werk sein ältester Sohn Fritz Thyssen fortsetzte. Die Aktien hatten im Zeitpunkt der Gründung einen Börsenkurswert von 270 Millionen DM.



Eine private Stiftung dieser Größenordnung bedeutete für die Entwicklung des privaten deutschen Stiftungswesens einen Markstein. Jahrzehntlang hatte das Stiftungswesen in Deutschland stagniert: in der Weimarer Republik infolge des Vermögensverfalls nach dem Ersten Weltkrieg und nach der Inflation und in der Periode des Nationalsozialismus infolge der weitgehenden Verstaatlichung jeglicher

privater Initiative durch den totalitären NS-Staat. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurden Stiftungen außerhalb des karitativen Bereiches im wesentlichen von Organisationen, wirtschaftlichen wie politischen Verbänden und vom Staat selbst gegründet. So bedeutete die Errichtung der Fritz Thyssen Stiftung in der Nachkriegsperiode einen Durchbruch, dem die Gründung weiterer bedeutender Stiftungen folgte.



Ebenso bedeutsam war die Zweckbestimmung. Die Fritz Thyssen Stiftung soll unter besonderer Berücksichtigung des wissenschaftlichen Nachwuchses der Förderung der wissenschaftlichen Forschung vornehmlich — aber nicht ausschließlich — an deutschen wissenschaftlichen Hochschulen und Forschungsstätten dienen. Die Erkenntnis von der zwingenden Notwendigkeit, auch von privater Seite die Wissenschaft zu fördern, hatte sich im Zeitpunkt der Errichtung der Stiftung noch keineswegs im heutigen Umfang durchgesetzt.

Stiftungszweck ist nach dem Willen der Stifterinnen die Förderung der Geisteswissenschaften, der Medizin und der Naturwissenschaften. Obwohl die Stiftung durch eine Industrienfamilie errichtet wurde, die mit einem großen Unternehmen der deutschen Industrie traditionell eng verbunden ist, sollte die Stiftung nicht eine unternehmensbezogene Forschung unterstützen. Über die nationalen Grenzen hinaus hat sich die Stiftung auch im Ausland an zahlreichen Forschungsprojekten beteiligt und damit an die Tradition der großen amerikanischen Stiftungen ange-

knüpft, denen die deutsche Wissenschaft seit Jahrzehnten eine so großzügige Unterstützung verdankt.



Bei ihrem Wunsch, die Geisteswissenschaften zu fördern, gingen die Stifterinnen von zwei grundsätzlichen Erwägungen aus: Einmal waren die Geisteswissenschaften ein Hauptfeld aller wissenschaftlichen Tätigkeit an den deutschen Universitäten bis zum Ende des 19. Jahrhunderts gewesen und hatten der deutschen Wissenschaft Weltruf verschafft. Während des nationalsozialistischen Regimes waren sie in einer Weise vernachlässigt worden, daß ihr Niedergang zu Beginn der Nachkriegsperiode unverkennbar war. Zum zweiten schien gerade dieser Zweig der Wissenschaft gegenüber der gewaltig gewachsenen Entwicklung der Naturwissenschaften im Zeitalter der Entstehung einer egalitären Industriegesellschaft bei der Zuteilung der Mittel zu kurz zu kommen.

Ein besonderes Anliegen der Stifterinnen war auch die Förderung der Medizin. Ebenso fanden im Rahmen der Stiftungstätigkeit auch die Naturwissenschaften eine gleichwertige Unterstützung. Insgesamt wurden in den vergangenen zehn Jahren 110 Millionen DM für Stiftungszwecke aufgewandt.



Auf dieser Grundlage entwickelten die Stiftungsorgane ihre Arbeitsprinzipien. Die Höhe der Mittel erlaubt nicht, daß sich die Thyssen Stiftung Großaufgaben stellen kann. Ihre Möglichkeiten liegen in einem mittleren Bereich. Großen Wert hat die Thyssen Stiftung auf eine enge Zusammenarbeit mit anderen Stiftungen im In- und Ausland gelegt. Die Zusammenarbeit mit der Stiftung Volkswagenwerk ist seit deren Gründung besonders eng und freundschaftlich gewesen. In diesem Rahmen legen die Stiftungsorgane gemäß ihrer Satzung das Schwergewicht ihrer Tätigkeit auf die Förderung bestimmter und zeitlich übersehbarer Forschungsvorhaben sowie auf die Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses. Immer deutlicher werden dabei sowohl eine zunehmende Konzentration der Mittel als auch eine starke eigene Initiative der Stiftung erkennbar. So hat die Fritz Thyssen Stiftung größere For-

schungsvorhaben angeregt oder über die finanzielle Förderung hinaus dabei mitgewirkt.

Einige Beispiele aus der zehnjährigen Geschichte ihres Wirkens mögen die Entwicklung illustrieren:

Besonders der Stärkung des Hochschullehrer-Nachwuchses dienten die Doktoranden- und Habilitanden-Stipendien, die gleich zu Beginn mit Stiftungsmitteln durch die Hochschulen und die Deutsche Forschungsgemeinschaft vergeben wurden. Die Förderung des Nachwuchses verfolgen weiter die Orientierungs- und Forschungsstipendien, die für die einzelnen Forschungsarbeiten und im Rahmen größerer Forschungsunternehmen bereitgestellt werden. Die Nachwuchsförderung bezweckt auch die zusätzliche Unterstützung von Aufgaben der Alexander von Humboldt Stiftung.



Mit der Anregung zu dem Forschungsunternehmen „19. Jahrhundert“ will die Fritz Thyssen Stiftung einen Beitrag zur Erforschung der wissenschaftlichen Stellung des 19. Jahrhunderts und seiner Auswirkungen in unserer Zeit leisten. Die Erforschung der tiefergehenden Einflüsse des 19. Jahrhunderts auf alle Lebens- und Wissensgebiete erfordert eine Zusammenarbeit vieler Wissenschaftszweige.

Besondere Erwähnung verdient das Forschungsunternehmen „Ostafrika“, das eine Analyse der sozioökonomischen Entwicklung in Ostafrika, insbesondere der Staaten Kenia, Tansania und Uganda, geben soll. Dieses Projekt ist ein wichtiger Beitrag zur deutschen Entwicklungspolitik. Die Durchführung dieses Forschungsunternehmens lag in der Hand des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung in München.

Mit der Unterstützung der deutsch-griechisch-türkischen Arbeitsgemeinschaft im Jahre 1967, welche die künftigen wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten im Grenzgebiet zwischen Griechenland und der Türkei untersuchte, leistete die Stiftung auch einen Beitrag zu einer friedlichen Gestaltung der Beziehungen dieser beiden Länder.



Von Anbeginn haben die Stiftungsorgane den Problemen der Gegenwart besondere Aufmerksamkeit gewidmet. So dient den Bestrebungen der europäischen Völker zu einer engeren Zusammenarbeit die Unterstützung des Aufbaues einer Forschungsstelle zur Vereinheitlichung des europäischen Rechts durch drei international-rechtliche Institute in Köln. Ebenso zeitnah ist die Finanzierung der Dokumentation der Westdeutschen Rektorenkonferenz über das Hochschulrecht und die Studienreform.

Im Bereich der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften ist eine Untersuchung besonders wichtig, welche die Einsicht in das Zusammenwirken von öffentlicher Finanzwirtschaft und privater Wirtschaft vertieft und empirisch fundiert. Es

geht dabei z. B. um die Probleme einer mehrjährigen Projektion der Einnahmen und Ausgaben der öffentlichen Haushalte und die Bestimmungsgründe für die Entwicklung der Steuereinnahmen, um den konjunkturgerechten Einsatz öffentlicher Investitionen und um die Umsatzsteuerreform. Eine andere wichtige Untersuchung betraf die Verbandswirtschaft (Pluralismus) und ihre Wirkung auf Politik und Wirtschaft. In diesem Forschungsprojekt wurden die Frage von Staat und Wirtschaft im Zeitalter der Interessenverbände, die Beziehungen zwischen Rechtsstaat und Sozialstaat und die inflationär wirkenden Kräfte in pluralistischen Marktwirtschaften und die Entwicklung der Lohn- und Gewinnquote in der Industriegesellschaft untersucht.



Eine Studie über die Begabungs- und Bildungsreserven in der Bundesrepublik fand jetzt ihren Abschluß. Zwei größere und sehr eingehende Untersuchungen befaßten sich mit den Bemühungen der beiden Kirchen um die soziale Frage. Hier wurde z. B. die Wertordnung der Arbeitnehmer unter dem Einfluß der Industrialisierung untersucht oder die Bedeutung der Religion in der industrialisierten Gesellschaft des Ruhrgebiets erforscht. Schließlich, um die Zahl der Beispiele zeitnaher Forschung abzurufen, hat die Thyssen Stiftung Untersuchungen über die Grundlage der Sicherheit des Westens und die Probleme der deutschen Osteuropa-Politik finanziell unterstützt.



Da es bei den ausgewählten Interessengebieten primär um die Sache und die zuverlässige Verwendung der Gelder geht, sieht die Thyssen Stiftung in der Medizin grundsätzlich von eigenen Forschungsprojekten ab und gibt die hierfür vorgesehenen Mittel der Deutschen Forschungsgemeinschaft für deren medizinische Schwerpunktprogram-

me zur Erforschung von Krebs, Herz und Kreislauf sowie Virologie. Hierzu hat die Fritz Thyssen Stiftung seit Beginn ihrer Tätigkeit einen wesentlichen Beitrag geleistet.

In der gleichen Erkenntnis leistet die Thyssen Stiftung seit ihrer Errichtung jedes Jahr namhafte Beiträge an die Deutsche Forschungsgemeinschaft für ein naturwissenschaftliches Schwerpunktprogramm. Es handelt sich dabei um die Erforschung des Werkstoffverhaltens für Konstruktion und Formgebung. Eine wichtige Aufgabe im Bereich der Naturwissenschaften ist die Untersuchung des Verhaltens der Werkstoffe gegenüber den ständig wachsenden Ansprüchen. Große Entwicklungsprojekte hängen entscheidend von der Lösung dieser Frage ab. Das Programm dient der physikalischen Grundlagenforschung. Eine neue Zielrichtung hat dieses Schwerpunktprogramm mit dem Themenkreis über die Grundlagen des mechanischen Verhaltens anorganischer nichtmetallischer Werkstoffe erhalten.



An diesen kurzen und einzelnen Beispielen konnten nur Grundlinien der Bedeutung der Fritz Thyssen Stiftung aufgezeigt werden. Die wissenschaftliche Forschung unserer Tage vollzieht sich in einer unübersehbar gewordenen Vielzahl von Einzelprojekten, deren Zusammenhang nicht ohne weiteres erkennbar ist. Wer die Forschung fördern will, kann nur dieser Vielfalt folgen. Die Stiftungsgremien werden jedoch immer wieder sich darüber klar werden müssen, von welchen Grundgedanken die eigene Tätigkeit geleitet wird. Sie sind dann auf einem guten Wege, wenn sie die Freiheiten nutzen, die eine private Stiftung auszeichnen, und sich nur an der Qualität der unterstützten Sache orientieren. In der Zeit einer Krise der Universitäten wachsen die Möglichkeiten und Verpflichtungen der Stiftungen zur Unterstützung der Forschung.

Gegenbesuch aus England

Jugendtheater Portsmouth zu Gast bei der Laienspielgruppe der ATH

Das Jugendtheater Portsmouth erwiderte Ende Oktober den Besuch, den die Laienspielgruppe Hamborn der ATH im April 1969 in England gemacht hatte.

Am Samstag, 24. Oktober, stand die Laienspielgruppe des Technischen Ausbildungswesens Hamborn der ATH mit ihrem Spielleiter Eugen Tack und Betriebschef Becker zum Empfang der Gäste aus Portsmouth auf dem Bahnsteig 5 des Duisburger Bahnhofs bereit. Als erste konnten Mr. Russell und seine Frau begrüßt werden, dazu seine neun Spielerinnen und Spieler vom Jugendtheater Portsmouth, die seit sieben Uhr morgens unterwegs waren. Nach herzlicher Begrüßung ging es mit dem Bus zur Duisburger Jugendherberge, dem Quartier der englischen Gäste. Der Herbergsvater machte noch schnell für jeden ein Steak, dazu Kaffee und Tee zum Empfang.

Am Sonntagmorgen fuhr die ATH-Laienspielgruppe mit ihren englischen Freunden in die Eifel. Auf der Busfahrt besichtigte man zunächst den Kölner Dom. Höhepunkt des Tages, der mit dem Besuch eines Weinkellers an der Ahr schloß, war eine Fahrt über den Nürburgring, von der man sehr beeindruckt war.

Am Montag empfing Oberbürgermeister Masselter die Jugendgrup-

pe im Rathaus. Sie lernte außerdem auf einer Rundfahrt die Stadt Duisburg kennen. Am Nachmittag wurde dann im Sportjugendheim an der Franz-Lenze-Straße geprobt für die gemeinsamen Aufführungen der Spielgruppen, zu denen abends sich über hundert Lehrlinge mit dem stellvertretenden Betriebsratsvorsitzenden Willing, Betriebsratsmitglied Matschy sowie Mitgliedern der Jugendvertretung eingefunden hatten. Betriebschef Bek-

14. Blutspende-Aktion bei der ATH

Die Belegschaftsmitglieder der ATH in den Werken Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth sowie der Mitarbeiter des Gemeinschaftsbetriebes Eisenbahn und Häfen sind im Januar zu einer neuen Blutspende aufgerufen. Sie findet vom 11. bis 15. Januar 1971 in der Zeit von 6 bis 16 Uhr im Jugendheim an der Franz-Lenze-Straße statt. Alle Mitarbeiter werden aufgefordert, wie in den Jahren zuvor rege teilzunehmen.

ker konnte unter den Gästen auch Fräulein Bellebaum und Amtmann Stroh vom Freundschaftskomitee Portsmouth-Duisburg begrüßen.

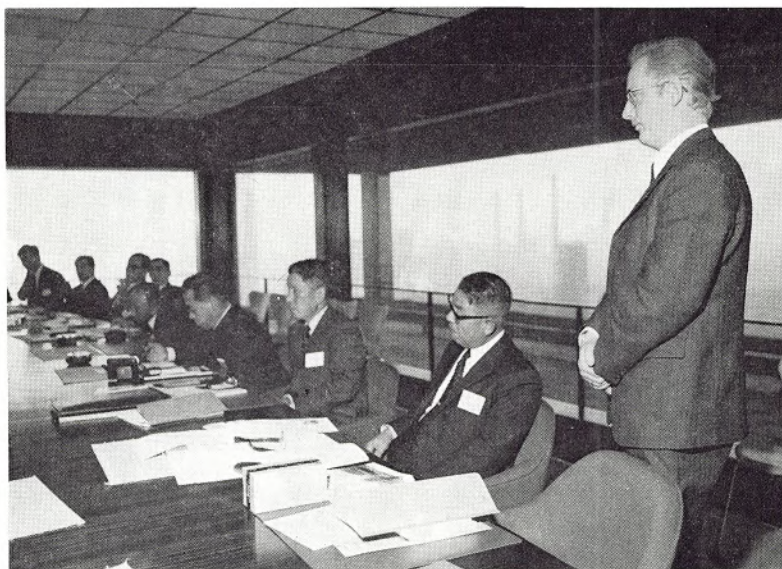
Die ATH-Gruppe spielte die Persiflage auf Kitschromane „Dunkelrote Rosen“. Das Portsmouth-Jugendtheater zeigte mit einer Pantomime zum Thema „Romeo und Julia“ mit Musik eine gute spielerische und dramaturgische Leistung und brillierte mit einer heiteren satirischen Improvisation über den Bürokratismus.

Einen „Thyssentag“ gab es für die englischen Gäste dann am 29. Oktober. Arbeitsdirektor Doese und Betriebsratsvorsitzender Judith hießen sie vor einer Besichtigung der Werksanlagen bei der ATH herzlich willkommen. Der Tag klang mit einem Tanzabend im Sportheim der Niederrheinischen Hütte an der Wedau aus.

Die beiden letzten Tage ihres Besuches benutzten die Gäste aus Portsmouth zu persönlichen Kontakten in den Familien, bevor sie mit gegenseitigen Einladungen wieder über den Kanal zurückfahren.

Eine größere Delegation leitender Herren aus der japanischen Industrie besuchte Anfang Oktober die Abteilungen Organisation/Zentrale Datenverarbeitung und Technische Datenverarbeitung. Die Teilnehmer kamen aus bekannten Firmen aller Branchen, zum Beispiel dem Versicherungsunternehmen Meiji, der Bank Mitsubishi, der Automobilfirma Toyota. Sie wollten sich über Probleme der Konzern-Organisation und der Datenverarbeitung informieren. Nach Begrüßung durch die Direktoren Dr. Deppe und Dr. Gummert — dem vorigen und dem neuen Leiter von Organisation/Zentrale Datenverarbeitung — stellte zunächst Direktor Dr. Deppe den Aufbau der Thyssen-Gruppe dar. Hieran schloß sich eine lebhafte Diskussion über grundsätzliche Fragen der Struktur eines Konzerns an. Am Nachmittag informierte Oberingenieur Wissel über Aufgaben, Aufbau und Arbeiten der Technischen Datenverarbeitung und Hbv. Schulen über Struktur, Arbeitsweise und Aufgabenbereiche der Organisation/Zentrale Datenverarbeitung. Für diese Themen interessierten sich die japanischen Gäste in hohem Maße, da sie selbst in ihrem Land in sehr großem Umfang Datenverarbeitungs-Anlagen einsetzen.

Japaner lernten Datenverarbeitung der Thyssen-Gruppe kennen





Es wird weitergebaut! Das ist das Fazit, das die Werkzeitung nach einem Gespräch mit dem Leiter unserer Abteilung Wohnungswesen, Prok. Kolpatzek, ziehen konnte. Größte Schwierigkeiten bereitete in der Vergangenheit — und so wird es erst recht in der Zukunft sein — die Beschaffung geeigneter Baugrundstücke.

In den letzten Jahren konnte die ATH immer wieder mit beachtlichen Zahlen glänzen, wenn eine jährliche Bilanz auf dem Gebiet des werksgeforderten Wohnungsbaues gezogen wurde. Zu einem großen Teil lag das daran, daß in den verschiedensten Stadtteilen noch gewisse Grundstücksreserven vorhanden waren, die in die Neubauplanung einbezogen werden konnten. Aber die Situation auf dem Grundstücksmarkt wird von Jahr zu Jahr schwieriger, weil die Grundfläche nun einmal konstant ist und sich nicht beliebig vergrößern läßt.

Diese Tatsache veranlaßte unsere zuständigen Stellen, aus der Not eine Tugend zu machen. „Sanierung“ heißt das Stichwort, das für die nächste Zeit mitbestimmend sein wird. Unter diesen Begriff fallen eine Reihe der verschiedenartigsten Maßnahmen. Als wichtigste Punkte seien genannt:

- Räumung alter Gebäude, deren Bauzustand so schlecht ist, daß sie nicht erneuerungswürdig sind
- Abbruch dieser „Ältest-Wohnungen“
- Neubau

Spätestens beim dritten Punkt wird sichtbar, welche Vorteile ein solches Sanierungsprogramm mit sich bringt. Bei einem auf diese Weise frei gewordenen Grundstück kann man wieder von Grund auf planen und dabei die Fläche weitaus besser nutzen; das bedeutet also in erster Linie, daß wesentlich mehr Wohnungen an der gleichen Stelle gebaut werden können.

Hinzu kommt aber außerdem, daß nunmehr die Möglichkeit vorhan-

den ist, modernere Wohnungen mit einem der Neuzeit entsprechenden hohen Wohnwert zu errichten. Damit ist auch die Gewähr gegeben, daß ein in vielen Fällen noch vorhanden gewesenes Gefälle zwischen einem hochmodernen Arbeitsplatz und einer völlig unmodern und unzureichenden Wohnung abgebaut wird.

So ist es nach heutigen Maßstäben zum Beispiel undenkbar, daß ein Belegschaftsmitglied zwar einerseits im Werk in neuen und großzügig geplanten Sozialgebäuden duschen kann, daß er aber andererseits zu Hause eine Toilette benutzen muß, die sich auf dem Hof in einem abseits gelegenen Schuppen befindet. Vor einigen Jahr-

zehnten waren solche Bauten gar nicht so selten. Inzwischen sind sie glücklicherweise fast alle verschwunden.

Für den Einzugsbereich unseres Unternehmens gibt es eine Reihe von Beispielen, in denen im vergangenen Jahr Sanierungsmaßnahmen durchgeführt worden sind. Da steht an erster Stelle der Finkenplatz in Walsum. Hier konnten im September die letzten von insgesamt 192 Wohnungen bezogen werden. An dieser Stelle gab es vorher nur achtzig Wohnungen. Trotz dieser Steigerung macht die neue Lösung einen viel großzügigeren Eindruck als früher.

Auch für dieses Geschäftsjahr stehen eine Reihe von Sanierungs-



Erfreuliche Nachricht für Wohnungssuchende

Auch im kommenden Jahr wird weitergebaut

maßnahmen auf dem Programm. Bleiben wir zunächst in Walsum. Hier gab es am Driesenbusch insgesamt 34 Wohnungen, denen der zeitgemäße Komfort fehlte. Sie waren nach dem Ersten Weltkrieg mit den damals vorhandenen geringen Möglichkeiten gebaut worden. 32 dieser Einfamilienhäuser konnten inzwischen geräumt werden. Man hofft, für die Bewohner der letzten beiden Häuser ebenfalls kurzfristig neuen Wohnraum zur Verfügung stellen zu können, so daß auch diese restlichen Bauten für eine Modernisierung Platz machen. Hier am Driesenbusch sollen dann als Ersatz dafür 176 Wohnungseinheiten neu gebaut werden, und zwar mit 2½, 3½ oder 4½ Zimmern. Für alle Wohnungen ist mittlerweile die Einrichtung eines Badezimmers ebenso selbstverständlich wie eine Heizung. Die Neubauwohnungen am Driesenbusch werden nach ihrer Fertigstellung durch Fernwärme beheizt. Die Finanzierung ist abgeschlossen, so daß nach Angaben des Bauträgers mit einem baldigen Baubeginn gerechnet werden kann.

Darüber hinaus werden vor allem im Ortsteil Meiderich eine Reihe von Einzelprojekten durchgeführt, so wie es auch im vergangenen Jahr der Fall war. Im letzten Geschäftsjahr sind in Meiderich insgesamt 46 Wohnungen geräumt und abgerissen worden. An ihre Stelle sind 126 Neubauwohnungen getreten.

Besonders schwierig ist die Situation im Süden. Hier ist die Wohnungsnot noch bedeutend größer als im Bereich der Hamborner und Ruhrorter Werke. In diesem Gebiet ist in der Vergangenheit weitaus weniger gebaut worden als im Norden. Aber auch für die Belegschaftsmitglieder in Großenbaum und in Hüttenheim zeichnet sich bereits der so oft zitierte „Silberstreif am Horizont“ ab.

Für dieses Geschäftsjahr sind schon einige Projekte finanziert und weitere Grundstücke verplant. In absehbarer Zeit wird es also auch hier Erleichterungen geben. Bis zum Ende des kommenden Jahres sollen fünfzig Neubauwohnungen für die dringendsten Fälle bereitstehen. Unsere Abteilung Wohnungswesen will darüber hinaus weiterhin „am Ball bleiben“, um auch in diesem Gebiet den Belegschaftsmitgliedern behilflich sein zu können.

Nennen wir einige Zahlen: Im vergangenen Geschäftsjahr wurden insgesamt 635 Wohnungseinheiten mit Hilfe der ATH gebaut, davon 73 Eigenheime. Die größten Objekte waren: in Meiderich 126 Wohnungen, am Finkenplatz in Walsum 80 (die letzten von insgesamt 192), an der Goerdeler Straße in Walsum 34 (von insgesamt 66) und in Dinslaken 38.

Diese Gebiete stehen auch im laufenden Geschäftsjahr (bis 30. September 1971) im Mittelpunkt des Bauinteresses. Überschlagsweise rechnet man bei der Abteilung Wohnungswesen mit rd. 600 neuen Wohnungseinheiten, darunter auch



DIE BILDER ZEIGEN

Neubauten für Mitarbeiter der ATH in Dinslaken Sedanstraße (linke Seite oben) und in Walsum Goerdeler Straße (linke Seite unten) sowie in Meiderich Schwarzwaldstraße (rechte Seite oben)

Eigenheime. Die größten dieser Vorhaben liegen am Driesenbusch in Walsum mit 176 Wohnungen, Goerdeler Straße in Walsum 32, Neumühl 110, verschiedene Objekte in Meiderich 129. Hinzu kommen weitere kleine Bauvorhaben in Beeck, Laar, Oberhausen, Dinslaken-Hiesfeld, Voerde sowie am linken Niederrhein in Homberg und Moers.

Auch auf dem Gebiet der Eigentumsmaßnahmen wird die ATH weiter tätig bleiben. So sind für das laufende Geschäftsjahr je 23 Eigenheime an der Sonnenstraße in Dinslaken-Hiesfeld geplant. In Verbindung mit den örtlichen Wohnungsbau-Gesellschaften will unser Unternehmen versuchen, in Zukunft weitere Projekte voranzutreiben und zu verwirklichen. Nennen wir noch einige weitere Zahlen, die recht eindrucksvoll sind: Der Bestand der ATH belief sich am 30. September 1970 auf insgesamt 15 165 Wohnungseinheiten. Davon sind 11 815 Neubauten (also nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden), 2154 Altbauwohnungen und 1196 Eigenheime. Trotz dieser wirklich imponierenden Zahlen werden in unserem Unternehmen aber immer noch 1835 Wohnungssuchende geführt, davon für Ruhrort/Hüttenbetrieb 893 und für den Hamborner Bereich mit dem Duisburger Süden 940.

Ein Blick noch in die fernere Zukunft. Wahrscheinlich muß man in steigendem Maße, wie eingangs bereits angedeutet, das Augenmerk auf ältere Wohngebiete richten, um die vorhandenen Grundstücke besser auszunutzen. Dabei gibt es allerdings ein großes Problem, das sich mit nackten Zahlen nicht ausdrücken läßt: Es geht um die Verpflanzung alteingesessener Familien.

Wie auch aus den meist umfangreichen Jubiläumsveröffentlichungen in jeder Ausgabe der Werkzeugung hervorgeht, verfügt die ATH über einen Stamm langjähriger Mitarbeiter, deren Eltern und sogar Großeltern vielfach schon hier im Unternehmen tätig waren. Oft haben diese Familien mehr als ein halbes Jahrhundert an der gleichen Stelle, vielleicht sogar im gleichen Haus gewohnt. Daß gerade sie sich nur mit sehr viel Schwierigkeiten dazu überwinden können, in einen anderen Stadtteil oder gar in einen anderen Ort zu ziehen, liegt auf der Hand. Auch die Abteilung Wohnungswesen bezeichnet eine solche Reaktion als „menschlich verständlich“. Hier alle Wünsche zu befriedigen ist wirklich ein Kunststück. Allein mit den werbenden Worten „Bessere Wohnungen — höherer Wohnwert“ kommt man nicht viel weiter. Gefühle kann man schlecht mit Zahlen überwinden.

Die Abteilung Wohnungswesen hat sich dafür etwas Besonderes einfallen lassen. Wenn es sein muß, spricht sie mit jedem einzelnen der betreffenden Mieter. Man bietet ihnen Ersatzwohnungen an, die entweder in der Nähe des bisherigen Wohngebietes liegen oder auch in anderen Stadtteilen. Aus dem erfreulich großen Bestand, über den man bei der ATH verfügt, findet sich im allgemeinen immer eine Wohnung, die den Betroffenen zusagt. Bis jetzt hat es jedenfalls noch keine ernsthaften Schwierigkeiten gegeben, auch wenn die Verhandlungen manchmal sehr zähflüssig waren.

Da sich die zuständigen Stellen in unserem Unternehmen über diese Schwierigkeiten durchaus im klaren sind, ist man bestrebt, in allen Fällen, in denen es wirtschaftlich vertretbar ist, die Wohnungen selbst zu modernisieren. Das geschieht beispielsweise jetzt in der großen Siedlung Ratingsee. Hier werden alle Wohnungen mit Heizungen versehen und dabei erheblich aufgewertet.

Tausend kamen zur „Urania“

Thyssen-Film-Matinee in Berlin mit Altbier und Röttgelchen

Nachdem in den letzten Monaten im Rahmen des Marketing-Arbeitskreises die Verkäufer der Gruppe in den großen Städten der Bundesrepublik und Berlin zusammengeführt wurden (die Werkzeugung hat wiederholt von diesen Tagungen berichtet), starteten jetzt die Berliner Verkäufer ihre erste größere gemeinsame Veranstaltung.

Auf Initiative der Thyssen Eisen- und Stahl-GmbH Berlin führten die in Berlin vertretenen Unternehmen der Thyssen-Gruppe gemeinsam am 15. November eine Film-Matinee für ihre Kunden durch. Günter Pfitzmann, der schon in dem während der Hannover-Messe gezeigten Film „Thyssen '70“ als spritziger Kommentator auftrat, führte wieder durch das Programm, diesmal im Film und „in natura“.

Bis auf den letzten Platz gefüllt war der fast tausend Besucher fassende Kinosaal der „Urania“, als Direktor Hans Müser die Geschäftsfreunde mit ihren Frauen willkommen hieß. Er wies auf die schon traditionelle Verbindung zwischen Berlin und der Thyssen-Gruppe hin. Schon 1884 gründete dort August Thyssen seine erste Handelsgesellschaft, die heutige Thyssen Eisen- und Stahl-GmbH.

Zu den Berliner Unternehmen der Thyssen-Gruppe gehören ferner die aus der Borsigrohr GmbH hervorgegangene Bandstahl Berlin GmbH und die Berliner Schrotthandel GmbH. Daneben sind in Berlin die meisten Unternehmen der Thyssen-Gruppe mit Niederlassungen und Verkaufsstellen vertreten. Die Thyssen-Gruppe beschäftigt dort rund 1300 Mitarbeiter.

Aber die Thyssen-Gruppe produziert und verkauft nicht nur in der Stadt Berlin, wie Direktor Hans Müser erwähnte, sondern sie ge-

hört auch zu den besten Kunden der Berliner Wirtschaft. Der von der Wirtschaftsvereinigung Eisen und Stahl jährlich gestiftete „Goldene Bär“, den das Unternehmen der eisenverarbeitenden Industrie erhält, das in Berlin die großen Einkäufe tätigt, ist inzwischen dreimal an Unternehmen der Thyssen-Gruppe verliehen worden.



Der Film „Thyssen '70“ — die Werkzeugung hat ihn in Heft 4/5 vorgestellt — fand auch in Berlin sein Publikum, das in Beifall ausbrach, als Günter Pfitzmann „aus dem Zelluloid“ auf die Bühne stieg. Auch der ATH-Film „Nur der Nebel ist grau“ und der Film der Thyssen Handelsunion „Ein Tag im März“, die Günter Pfitzmann jeweils mit launigen Worten ankündigte, wurden von den Berlinern mit großem Beifall aufgenommen. Anschließend konnten die Gäste sich bei Düsseldorfer Altbier und „Röttgelchen“ mit den Verkäufern der Berliner Thyssen-Niederlassungen und Verkaufsstellen über die Filme, über Stahl und Geschäfte unterhalten.

Ähnliche Veranstaltungen in den großen Städten der Bundesrepublik werden im nächsten Jahr folgen.

Neuer Name:

Thyssen Niederrhein Hütten- und Walzwerke

Die aus der Niederrheinische Hütte AG und der Hüttenwerk Oberhausen AG hervorgehende neue Gesellschaft wird „Thyssen Niederrhein GmbH Hütten- und Walzwerke“ firmieren. Sitz des Unternehmens wird Oberhausen sein. Es ist vorgesehen, die GmbH später in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln.



Für eine Viertelmilliarde DM Aufträge hat die Thyssen-Gruppe im vergangenen Jahrzehnt nach Berlin vergeben. Diese Mitteilung machte Hüt-tendirektor Professor Dr. Walter Cordes anlässlich der 41. Arbeitssitzung der Einkäufer des Thyssen-Konzerns, die in Zusammenarbeit mit der Berliner Absatz-Organisation (BAO) zum viertenmal in Berlin stattfand.

Einkäufer zum viertenmal in Berlin

Thyssen-Gruppe vergab von 1960 bis 1970 für 250 Millionen DM Aufträge nach Berlin

Nach einer internen Arbeitssitzung konnte Prof. Dr. Cordes zahlreiche Repräsentanten von Bund, Ländern, Verbänden und der Berliner Industrie begrüßen. Sein besonderer Gruß galt dabei dem Senator für Wirtschaft, Senatsdirektor Dr. Brunner, dem Präsidenten der Industrie- und Handelskammer von Berlin, Konsul Cobler, sowie dem Vizepräsidenten der IHK Berlin, Dr. Milich, der den Teilnehmern der Tagung über die wirtschaftliche und politische Lage Berlins berichtete.

Die Thyssen-Gruppe, so betonte Prof. Dr. Cordes in seiner Begrüßungsansprache, werde auch in Zukunft ihre Bemühungen fortsetzen, die wirtschaftlichen Beziehungen zu Berliner Unternehmen auszubauen. Allein in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 1969/70 hätten die Hauptwerke der Thyssen-Gruppe — die ATH, die Deutschen Edelstahlwerke und die Niederrheinische Hütte mit dem Hüttenwerk Oberhausen — mit insgesamt fast 45 Millionen DM doppelt soviel Aufträge nach Berlin vergeben als im gesamten Geschäftsjahr 1967/68.

Seit Bestehen des Berlin-Wettbewerbs der Stahlindustrie sei es einem Unternehmen der Thyssen-Gruppe zum dritten Male gelungen, den „Berliner Bären“ zu erringen. Er wurde jetzt für das Kalenderjahr 1968 der Niederrheinischen Hütte AG zugesprochen, nachdem ihn 1965 die Stahlwerke Bochum AG und 1962 die ATH selbst hatte erringen können.

Über drei Berliner Unternehmen, unterstrich Prof. Dr. Cordes, halte die Thyssen-Gruppe Kontakt zur Berliner Wirtschaft: über die Band-

stahl Berlin GmbH, die Thyssen Eisen und Stahl GmbH sowie über die Berliner Schrotthandel GmbH. 1300 Thyssen-Mitarbeiter arbeiteten zur Zeit ständig in Berlin. In diesen Unternehmen seien allein im Geschäftsjahr 1969/70 über sechs Millionen DM investiert worden. Darüber hinaus habe man bei Bandstahl Berlin weitere Investitionen in Höhe von etwa 23 Millionen DM, insbesondere für den Ausbau des Bandwalzwerkes, eingeleitet.

Die Bandstahl Berlin GmbH, ein in diesem Jahr neu gegründetes Unternehmen, gehört hundertprozentig zur Thyssen-Gruppe. Es ist aus der Borsigrohr GmbH hervorgegangen, die Röhren-Produktion der ehemaligen Borsigrohr GmbH wird im Zuge der Arbeitsteilung mit Mannesmann von Bandstahl

Berlin über einen Betriebsführungs- und Lohnwartzvertrag für Stahlform Berlin, eine Tochtergesellschaft der Mannesmannröhren-Werke GmbH, betrieben. Diese neue Röhrengesellschaft, in die Thyssenrohr eingebracht wurde, gehört zu einem Drittel der Thyssen-Gruppe und zählt zu ihren wichtigsten Beteiligungen. Deshalb fühle man sich auch mit der Stahlform Berlin eng verbunden, betonte Prof. Cordes.

Zur allgemeinen Wirtschaftslage der Stahlindustrie sagte Prof. Dr. Cordes, daß auch die Stahlindustrie vom allgemeinen Aufschwung der letzten drei Jahre profitiert habe. Die Rohstahl-Erzeugung der Welt, die 1967 bei rund 500 Millionen Tonnen gelegen habe, werde 1970 etwa 600 Millionen Jahres-

tonnen erreichen. Die Produktion in der Bundesrepublik sei von 37 auf 46 Millionen Tonnen geklettert, bei der Thyssen-Gruppe allein von zehn auf 12,5 Millionen Tonnen.

Die weltweite Stahlknappheit habe sich stabilisierend auf die Preisentwicklung ausgewirkt und die Tal-fahrt der Erlöse gestoppt. Ihre Erholung habe den Stahlunternehmen bessere Ergebnisse beschert, auch wenn die Kosten nicht stehengeblieben seien. Auch die Thyssen-Gruppe habe 1969/70 noch einmal gute Erfolge erzielt.

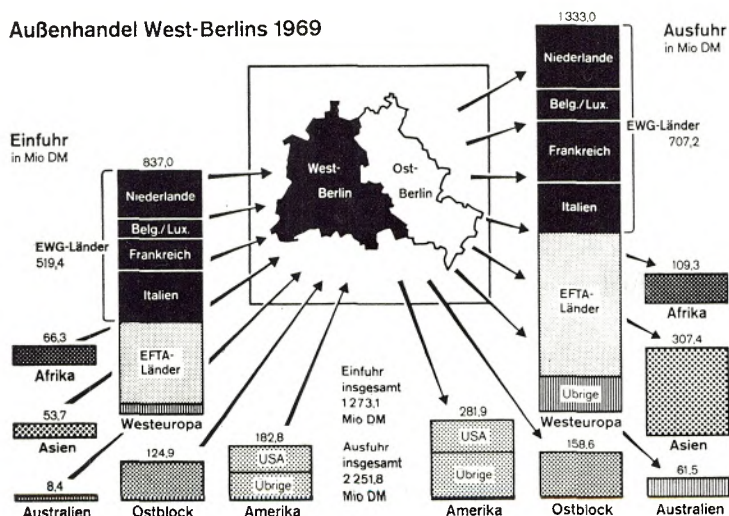
Das ungewöhnlich lang anhaltende Hoch am Stahlmarkt sei jetzt jedoch vorbei. Der Stahlverbrauch der Bundesrepublik halte sich zwar noch auf hohem Niveau, die Zuwachsraten seien aber bereits rückläufig. Hinzu komme, daß die Im-

DIE BILDER

zeigen die Einkäufer der Thyssen-Gruppe bei ihrer Herbst-Arbeitssitzung in Berlin und ihrer gemeinsamen Tagung mit Vertretern der Berliner Behörden und Wirtschaft, die Professor Dr. Cordes begrüßte (linke Seite); rechte Seite unten: Beim Rundgang in der AEG-Großmaschinenfabrik Brunnenstraße, in der Mitte der Leiter der Abteilung Materialwirtschaft der ATH, Direktor Rühl



Außenhandel West-Berlins 1969



Zwanzig Jahre Berliner Absatz-Organisation

Zwanzig Jahre bestand die Berliner Absatz-Organisation im September 1970. Kurz nach der Neugründung der Industrie- und Handelskammer zu Berlin war sie 1950 ins Leben gerufen worden. Ihre Aufgabe lag darin, den Absatz von West-Berliner Erzeugnissen im In- und Ausland zu fördern. Aus einer solchen reinen Absatzförderung ist im Laufe der Jahre ein umfangreiches Programm des Marketing für die Wirtschaft West-Berlins geworden.

Im Bereich der Absatzförderung hat die BAO heute zahlreiche Aufgaben zu erfüllen, die sich aus der besonderen Situation der West-Berliner Wirtschaft ergeben. Über die reine Absatzförderung hinaus ist es das Bestreben der BAO, Impulse auszu-

lösen und Anregungen zu geben, die direkt oder indirekt zu einer Ausweitung des Absatzes der West-Berliner Wirtschaft führen.

Der hohe Anteil der Investitionsgüter-Industrien am gesamten Industriepotential West-Berlins wirkt sich günstig auf die Entwicklung des Außenhandels der Stadt aus. Insbesondere die Elektro-Industrie, der Maschinenbau, die exportintensive chemische Industrie sowie die Textilindustrie verzeichneten 1969 ein erhebliches Wachstum ihrer Lieferungen in das Ausland. Wie in den Vorjahren übertrafen auch 1969 die Ausfuhrwerte mit 2,25 Milliarden DM beträchtlich die Werte der Einfuhr, die bei 1,27 Milliarden DM lagen.

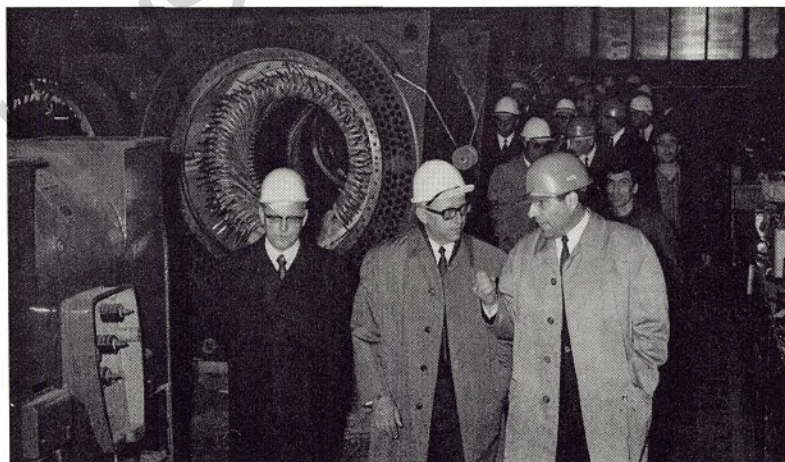
porte wieder stärker auf den deutschen Markt drängten. Schon im August habe man bei der ATH die Produktion zurücknehmen müssen, um nicht am Markt vorbeizuproduzieren.

Die nächsten Monate würden — auch für die Thyssen-Gruppe — nicht leicht sein; denn die Kosten- und Gehaltserhöhungen aus der letzten Lohnrunde. Zum anderen bedeute die Ankündigung der Bundesregierung, die Ruhrkohle-Beihilfe für 1971 nicht mehr zu gewähren, eine weitere Verteuerung für die Stahlindustrie. Schließlich führe die Preisentwicklung bei Anlagegütern zu höheren Investitionskosten.

Dr. Milich dankte der Stahlindustrie und insbesondere der Thyssen-Gruppe für ihre Treue zu Ber-

lin. Die Wolken, die heute die Stahlindustrie am Himmel aufziehen sehe, so erklärte er, hätten Geltung für alle Industriezweige. In Berlin betrachte man diese Entwicklung mit großer Sorge. Trotz aller Probleme, welche die Berliner Wirtschaft habe, sei ihre Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit jedoch durchaus mit der anderer Wirtschaftsräume gleichzusetzen. „Auch auf Berlin“, sagte Dr. Milich, „regnen Aufträge nicht wie Manna, sondern müssen unter dem Druck der Konkurrenz beschafft werden.“

Am Nachmittag hatten die Teilnehmer der Einkäufer-Tagung Gelegenheit, das AEG-Werk Brunnenstraße zu besichtigen. Hier wurden sie von dem Vorstandsmitglied der AEG, Dr. Schuller, begrüßt und konnten einen Einblick in die vielfältige Fertigung dieses Berliner Betriebes nehmen.



Wirtschaftsthema

Was wäre, wenn die Unternehmer die Lust an ihrer Arbeit verlieren würden?

Unternehmer sein heute — mit diesem Thema befaßte sich Dr. Hans Otto Wesemann in einer seiner letzten Vorträge im Rahmen der wirtschaftspolitischen Sendereihe „Soll und Haben“. Aus diesem Vortrag veröffentlichen wir einen längeren Auszug.

Politik ist das Geld fremder Leute — man wird diesem prägnanten Satz schwerlich widersprechen können. Wenn Parlamente und Regierungen Steuern einführen oder ändern, wenn sie hier mit Belastungen und dort mit Subventionen operieren, wenn sie Milliarden-Summen in die Bildung oder in den Straßenbau lenken — in ihrem eigenen Portemonnaie sind sie davon meistens gar nicht oder nur mit winzigen Beträgen betroffen.

Man hat das oft beklagt, und nicht wenige Leute haben schon den Standpunkt vertreten, daß gerade die Volksvertreter die von ihnen beschlossenen Belastungen mindestens ebenso empfindlich verspüren müßten wie alle anderen Bürger.

Dem sei, wie es wolle; keinen Zweifel kann es darüber geben, daß der Staat, dieses meistzitierte Gebilde in der öffentlichen Diskussion, höchstens indirekt an der Wertschöpfung einer Volkswirtschaft beteiligt ist. Er baut Straßen, sorgt für Bildung und Sicherheit und schafft auf diese Weise wichtige Voraussetzungen dafür, daß eine Volkswirtschaft sich entfalten kann.

Aber auch dafür wie für alle anderen Verrichtungen, die ihm zu fallen, läßt er sich das Geld von seinen Bürgern geben, denen im wesentlichen die Sorge dafür überlassen bleibt, wie sie das Geld herbeischaffen.

Hier gibt es sehr bemerkenswerte Unterschiede; denn damit ein Beamter sein Gehalt und ein Arbeiter seinen Lohn beziehen kann, genügt es keinesfalls, daß beide fleißig, zuverlässig und gut ausge-

bildet sind. Vielmehr muß es Leute geben, die die Voraussetzungen dafür schaffen, daß sie beide und Millionen andere Menschen ihre Fähigkeiten überhaupt an den Mann bringen können.

Man nennt diese Leute Unternehmer. Wie gut oder wie schlecht man von ihnen denken mag — sie sind nun einmal eine unentbehrliche Minderheit, denen die Aufgabe zufällt, durch eine richtige Zusammenfügung von Arbeit und Kapital die Wirtschaft so produktiv wie nur möglich zu machen.

Sie haben dafür zu sorgen, daß der Laden läuft, nicht nur ihr eigener, sondern der Laden der gesamten Volkswirtschaft. Von ihren Talenten hängt vieles ab, so zum Beispiel die Höhe des Einkommens für jeden von uns, die Höhe der Steuern, die dem Staat als dem Vertreter der Allgemeinheit zufließen, und der Umfang der sozialen Vorkehrungen, die sich unser Land leisten kann.

Wir würden es an allen Ecken und Enden spüren, wenn hier lauter Flaschen säßen oder wenn diese Leute die Lust an ihrer Arbeit verlören. Nun ist es ein auffallendes Zeichen der Zeit, daß davon fast nie geredet wird. Kaum jemals stößt man auf Überlegungen, wie man die Unternehmer in den Stand setzen könnte, noch mehr als bisher den volkswirtschaftlichen Gewinn zu steigern — vornehmer ausgedrückt, das Sozialprodukt zu erhöhen, das doch die Grundlage dafür abgibt, daß wir unsere recht anspruchsvollen Vorhaben, seien sie privater oder öffentlicher Natur, in Zukunft auch verwirklichen können. Alle Aufmerksamkeit konzentriert sich vielmehr auf das Problem der Verteilung, auf die Frage, wieviel jeder von dem Kuchen abbekommen soll.

Man kann nicht oft genug betonen, wie sehr gerade von der Tüchtigkeit, Intelligenz und Leistungsfähigkeit der Unternehmensführung unser aller Wohlstand abhängt, und deshalb kann man sich nicht

genug darüber wundern, wieso dieser Gesichtspunkt in allen sonst so wortreichen Debatten einfach nicht vorkommt. Jedermann weiß, daß ein Unternehmen Gewinne machen muß, und zwar im Interesse seiner Mitarbeiter.

Tatsache ist, daß sich der Unternehmer nicht abschaffen läßt. Wenn wir ihn als Manager bezeichnen, dann bemerken wir zugleich, daß auch das sozialistische Lager ohne ihn nicht auskommen kann und daß er auch dort Gewinne zu machen hat. Aber während dort eine Staats- und Parteibürokratie darüber entscheidet, ob er seinen Posten behält oder nicht, besorgen das bei uns der Markt und der Wettbewerb.



Die Psychologen belehren uns immer wieder darüber, daß der Mensch nur dann ausgezeichnete Leistungen vollbringt, wenn ihm die Arbeit Freude macht. Wer müffig, indolent und mit sich und der Welt zerfallen ist, hat noch selten etwas Außerordentliches zustande gebracht. Auch Unternehmer sind in diesem Sinne Menschen.

Man weiß, daß viele kleine und mittlere Betriebe im Lauf der vergangenen Jahre aufgegeben haben, und sicherlich war der Grund oft genug mangelnde Konkurrenzfähigkeit, also schlichtes berufliches Versagen. Immer häufiger aber machen sich andere Gründe bemerkbar. Söhne haben keine Lust mehr, den Betrieb vom Vater zu übernehmen — nicht etwa, weil es ihnen an Talent fehlt, sondern weil sie sich ein angenehmeres Leben vorstellen können.



Man mag dazu stehen, wie man will; aber sicherlich hatten sie in dem einen Punkte recht, daß der unternehmerischen Arbeit weder von der Politik noch von weiten Teilen der öffentlichen Meinung Verständnis und Unterstützung zuteil werden. Es gilt eben als selbstverständlich, daß diese Leute mit allen Schwierigkeiten fertig werden, auch wenn ihnen noch so viele davon aufgepackt werden.

Aber woher weiß man eigentlich, daß man immer so weitermachen kann?



Kulturring Hamborn

Das Klever Theater am Niederrhein brachte zwei unterschiedliche Leistungen

Die neue Spielzeit 1970/71 des Kulturrings Hamborn wurde am 17. September im Fritz-Woike-Haus mit Molières Komödie „Tartuffe“ eröffnet.

Der größte französische Lustspiel-dichter nahm Stoff und Charaktere zu „Tartuffe“ aus dem Leben, in dem Scheinheiligkeit und Heuchelei zu allen Zeiten und in allen Bereichen wirksam sind.

Im Mittelpunkt des Geschehens steht der große Heuchler und Emporkömmling „Tartuffe“, der unter dem Mantel der Frömmigkeit und Tugendhaftigkeit versucht, sich in einer vornehmen Umgebung festzusetzen. Er will unter großem Mißbrauch von Religion und guter Sitte Haus, Geld und Ehefrau seines reichen Gastgebers an sich reißen.

Dabei kommen seiner teuflischen Begierde die Zeitgenossen mit ihrer nur äußerlich festgefahrenen Religiosität geradezu entgegen.

Erst als ihm eine Falle gestellt wird, fängt er sich darin und wird als das entlarvt, was er in Wirklichkeit ist, nämlich ein raffinierter, abgefeimter und habgieriger Betrüger.

So gesehen und verstanden bietet das Stück viele Möglichkeiten, die auszuschöpfen dem Theater am Niederrhein, Kleve, nicht eben ganz gelungen ist. Wie der „Tartuffe“ geboten wurde, entsprach nicht dem Geist der Entstehungszeit; er wirkte fast verfremdet und irgendwie unausgegoren. Es wurde einfach zu steif gespielt, manchmal zu lässig, wo doch gerade Molière Eleganz, Leichtigkeit und Beschwingtheit, mehr Ironie und wohl dosierte Leidenschaft verlangt.

Wilfried Szubries als „Tartuffe“ hielt nicht das, was man von diesem sonst guten Schauspieler erwartete. Alles war eher Deklamation als überzeugendes Spiel. Temperament hatte eigentlich nur die Zofe Dorine (Gunhild Eichhorn), während die lebhaftes Mutter (Ellen Sohmer) des betrogenen Ehemanns Orgon (Hans-Lutz Hildmann) zu viel des Guten tat.

In einer Zeit, da Schiller und andere Großen der Literatur mitleidlos „korrigiert“ oder „ergänzt“ werden, hätte ein geschickter Regisseur auch hier zumindest für ein flotteres Tempo sorgen müssen. Die Schwäche des Abends — wie sie auch von einem Teil der Zuschauer empfunden wurde — lag nicht beim Stück, sondern bei den Schauspielern und der Regie. Von einem Hommage à Molière, dem bedeutendsten französischen Komödienproduzenten konnte daher kaum die Rede sein. Schlicht gesagt — fast ein Mißverständnis!

Daß Bertolt Brecht schon mit fünfzehn Jahren einen Einakter („Die Bibel“) geschrieben hat, nimmt

bei diesem außergewöhnlich fruchtbaren Dramatiker, Roman-, Lied- und Briefautor nicht wunder. Das Theater am Niederrhein, Kleve, brachte nach längerer Brecht-Abstinenz sein Lustspiel „Mann ist Mann“ im Oktober im Fritz-Woike-Haus.

„Mann ist Mann“ ist kein Lustspiel im herkömmlichen Sinne, obwohl manche sehr realistische komische Szenen geboten werden, sondern eher eine „ernste Komödie“ oder eine Parabel aus einer unharmonischen Welt, wie die später erfolgte Bezeichnung des Dichters selbst ja auch lautet. Der leidenschaftliche Kriegsgegner Brecht läßt einen Soldaten — um nun das schreckliche und gegenwärtig bis zur Unerträglichkeit strapazierte Wort anzuwenden — völlig „umfunktionieren“.

Es handelt sich um einen Vorfall, der sich 1925 in der indischen Stadt Kilkoa abgespielt hat. Ein harmloser Packer (Galy Gay) wurde von drei Soldaten, die den vierten Kameraden verloren hatten, mit ziemlich unsanften Methoden in eben diesen Vermißten, Jip, verwandelt. In dem 1926 entstandenen Stück verläßt ein einfacher Mann seine Wohnung, um einen Fisch zu kaufen, gerät aber in eine Gruppe von rüden Landsknechten. Er verliert trotz Eingreifens seiner Frau und unter verschiedenen Schockeinwirkungen sein eigenes Ich und wird ein anderer Mensch. Er nennt sich gegen alle Vernunft und unter dem Zwange eines neuen Bewußtseins Jip und gibt damit ein Beispiel für den Höhepunkt von Anpassung und Verwandlung.

Brechts „Mann ist Mann“ ist ein grellfarbiger Appell an Auge und Ohr der Zuschauer, die sicher nicht alle die Realistik der Figuren als solche, sondern zum Teil auch als künstlich aufgefaßt haben. Sein sehr drastisches und kritisches Verhalten zur Umwelt wird vom Autor in der ihm eigenen Originalität verdeutlicht, stellt aber durch die Länge des Stückes entsprechende Anforderungen an die Aufnahme-fähigkeit des Publikums, was die Regie nicht einfach macht.

In der Rolle des Galy Gay bewährte sich eindrucksvoll Jochen Nix und als seine Frau Gunhild Eichhorn, ebenso Hans-Lutz Hildmann als Jeraiah Jip; gut eingebendet als Bonze Wang Hans Doerry. Die sich laut und ungehobelt gebärdende Soldateska stellte eine überzeugende, wenn auch nicht außergewöhnliche Kollektivleistung dar. Freilich blieb am Ende trotz lebensnaher und bedeutungsvoller Sinngebung und bohrender Gewissensfragen der Gesamteindruck der Parabel für manchen Besucher zwiespältig. Der gut besuchte Saal wußte die diesmal befriedigenden Darsteller des ausgesprochenen „Antistückes“ durch starken Beifall zu würdigen.

Dr. Fu.



UNSERE BILDER zeigen Ausschnitte aus Bert Brechts „Mann ist Mann“

Auf den Tag genau drei Jahre nach Gründung des Unternehmens konnte die Ertsverslagbedrijf Europoort C.V., an deren Kapital die ATH zu fünfzig Prozent, Fried. Krupp Hüttenwerke zu dreißig Prozent und Mannesmann zu zwanzig Prozent beteiligt sind, ihre Erz-Umschlaganlage in Rotterdam-Europoort offiziell in Betrieb nehmen. Diese Anlage, die mit einem Investitionsaufwand von rund sechzig Millionen Gulden errichtet wurde, trägt den stets größer werdenden Massengutfrachtern beim Seetransport von Erz Rechnung. Sie ist für einen jährlichen Umschlag von elf bis zwölf Millionen Tonnen Erz ausgelegt. Der Seekai ist 600 Meter lang und bietet zwei Seeschiffen bis zu einem Tiefgang von 18,65 Metern Platz. Der Binnenkai ist 550 Meter lang und für die Aufnahme größter Schubeinheiten geeignet.



Einen großen Kreis von Gästen konnte Direktor Zepter als Mitglied der Geschäftsführung der Ertsverslagbedrijf am 1. Dezember in der festlich geschmückten Werkshalle begrüßen. Zu ihnen zählten Bürgermeister Thomassen mit dem Collegium der Stadträte der Stadt Rotterdam, der Leiter des Rotterdamer Hafenbetriebs, Direktor Posthuma, der Generalkonsul der Bundesrepublik, Dr. König, Vertreter der Rijkswaterstaat, der Hafen- und Lotsenverwaltung sowie ihres Dienstes und Vertreter der Wirtschaft, nicht zuletzt der See- und Binnenschiffahrts-Reedereien sowie der bei dem Projekt beteiligten holländischen und deutschen Bau- und Lieferfirmen.

Direktor Zepter, der seine Ansprache in holländischer Sprache hielt, erinnerte daran, daß die vier Hüttenwerke ATH, HOAG, Fried. Krupp und Mannesmann im April 1967 die Stadt Rotterdam um ein geeignetes Umschlaggelände gebeten hätten und daß die Anlage heute — nach nur zwei Jahren der Planung und Fertigung und einem knappen Jahr der Montage — in Betrieb genommen werden könne. Sie sei ein wertvolles Glied in der langen Kette von den Erzgruben in Europa oder in Übersee bis zu den Hochöfen.

„Wenn die Rhein-Hüttenwerke diesen Platz“, so sagte Direktor Zepter, „als den vorgeschobenen Möllerplatz ihrer Roheisen-Erzeugung betrachten, so zeigt das deutlich die enge Bindung, die Europoort und Rotterdam mit dem Hinterland am Rhein verknüpft.“

Allen, die beim Aufbau beteiligt waren, sprach er den herzlichen Dank aus, vor allem den holländischen Behörden, ihren Technikern und Ingenieuren. Mit ihnen hätten die Bauprobleme in beispielhafter Zusammenarbeit geklärt und Lösungen zugeführt werden können, die alle Beteiligten zufriedenstellten. Besonderer Dank gelte auch

In drei Jahren geplant und gebaut

„Ertspoort“ für deutsche Hüttenwerke in Rotterdam-Europoort in Betrieb

den Planern der Anlage und dem Ingenieurteam der Hüttenwerke, allen Lieferanten, nicht zuletzt allen Männern, die auf dieser Baustelle in enger Kameradschaft ohne Rücksicht auf Hitze, Sturm, Regen oder Schnee gearbeitet hätten.

„Ob sie als Taucher die Kaimauern untersuchten, die 34 Meter langen Kaipfähle rammten oder in siebzig Meter Höhe die Umlenkseilen auf den Seeschiffs-Entla-

dern montierten, ob sie Kabel zogen oder diffizile Elektronica überprüften — sie alle haben dazu beigetragen, daß aus einem Sand- und Dünengebiet der ‚Ertspoort‘ geworden ist.“

Auch Prof. Dr. Cordes, Aufsichtsratsvorsitzer der Ertsverslagbedrijf, sprach Bürgermeister Thomassen und der Stadt Rotterdam herzlichen Dank aus für die tatkräftige Unterstützung und ver-

trauensvolle Zusammenarbeit beim Bau dieser Anlage. Sein Dank galt auch Hafendirektor Posthuma, mit dessen Hilfe alle im Laufe der Bauzeit eingetretenen Schwierigkeiten hätten beseitigt werden können.

Mit der Erz-Umschlaganlage in Rotterdam-Europoort, so sagte Prof. Dr. Cordes, würden die großen deutschen Hüttenwerke am Rhein ihre von Übersee abhängige Rohstoffversorgung beim Umschlag vom Seeschiff aufs Binnenschiff so koordinieren, daß eine wirtschaftlich beste Lösung erreicht werde.

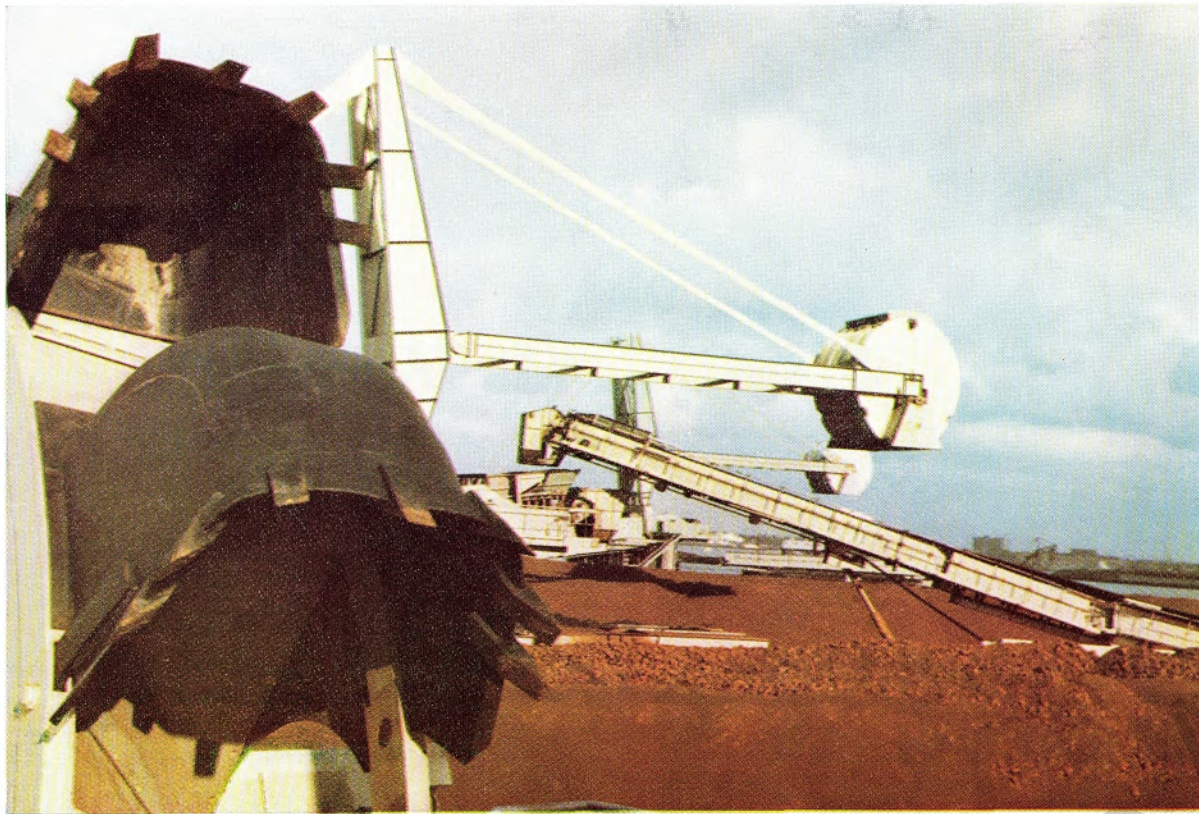
Die technische Entwicklung im Schiffsbau könne naturgemäß schneller sein als bei den Hafenanlagen. Sie stelle aber an die Belader und an die Entladehäfen mit ihren Löschanlagen ständig steigende Anforderungen. Gefordert werde vor allem eine Verkürzung der Liegezeit. Angesichts der hohen Kapitalkosten werde in Zukunft nur der Hafen mit den kürzesten Liegezeiten das Rennen machen. Man sei deshalb der Stadt Rotterdam besonders dankbar, daß sie die Genehmigung erteilt habe, einen dritten Entladeturm auf dieser Umschlaganlage zu errichten.

Wenn es gelinge, den berg- und talfahrenden Schubschiffverkehr so zu rationalisieren, daß eine programmierte Abfahrt der bei den Hütten benötigten Erzmengen erfolgen könne, dann erhalte die Erz-Umschlaganlage Europoort ihre volle Bedeutung. Sie sei ein erster Schritt zu einer wirtschaftlich arbeitenden Transportkette und werde damit zum Bindeglied zwischen den am Rhein liegenden Hüttenwerken und der Welt.

Nachdem Professor Cordes Bürgermeister Thomassen eine Spende



DIE BILDER ZEIGEN die beiden See-Schiffsentlader am 600 Meter langen Seekai der Erz-Umschlaganlage Europoort

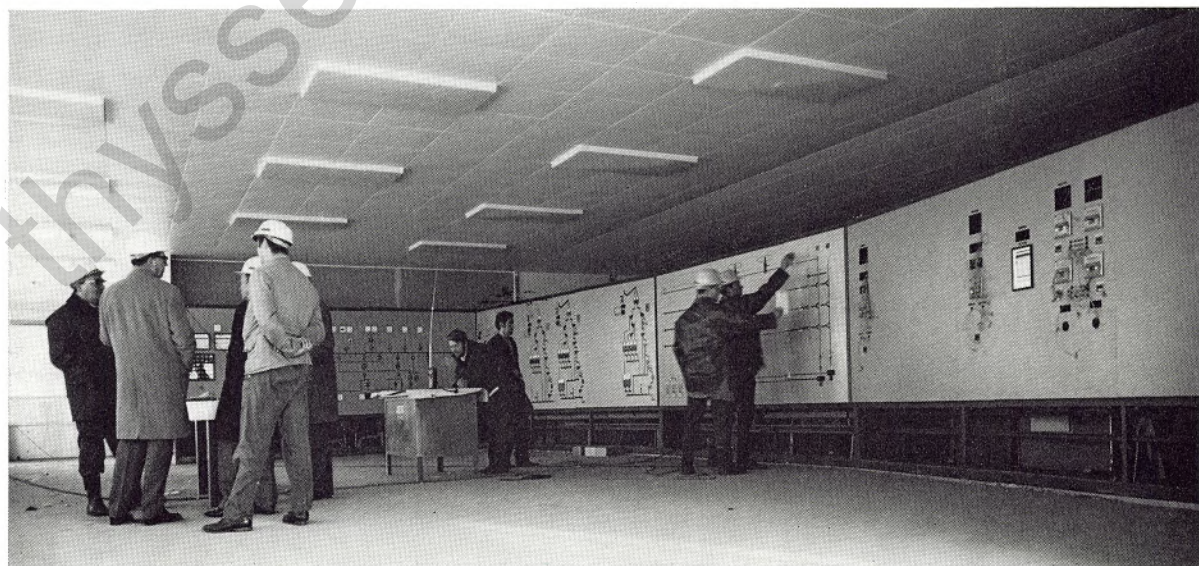
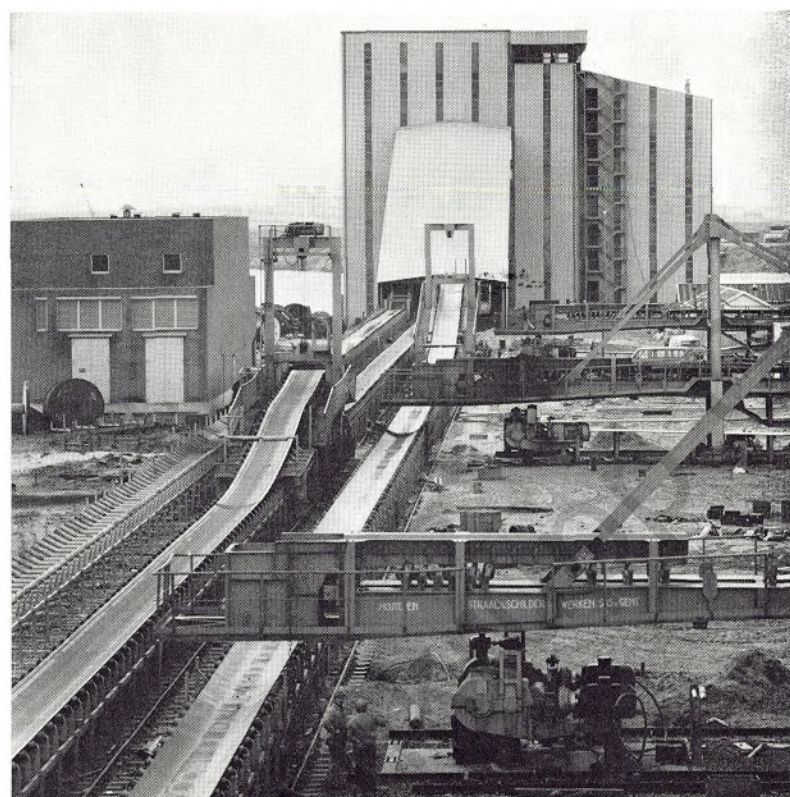


der Gesellschafterwerke zur Betreuung der Jugend im Maas-Mündungsgebiet überreicht hatte, schloß er mit dem Wunsch nach einer weiteren engen Zusammenarbeit und unterstrich ihn mit dem holländischen Sprichwort: „Rust roest“ (wer rastet, rostet).

Bürgermeister Thomassen sprach die herzliche Gratulation der Stadt Rotterdam aus. Er freue sich, so sagte er in seiner in Deutsch gehaltenen Ansprache, daß er bereits 26 Monate nach dem Einrammen des ersten Pfahls die offizielle Inbetriebnahme der Erz-Umschlaganlage vornehmen könne.

Bürgermeister Thomassen unterstrich die enge Verbindung Rotterdams und seiner Entwicklung mit der wirtschaftlichen Entwicklung an der Ruhr, wobei der Rhein der dritte im Bunde sei. Rotterdam und sein Hafen hätten im Laufe der letzten Jahrzehnte den Strukturwandel sichtbar miterlebt, der sich im Transport von Erz und Kohle ergeben habe. Heute dominierten die Erzzufuhren.

Er freue sich, daß die neuen Hafenanlagen in der Lage seien, die



größten Überseeschiffe aufzunehmen und ihre Fracht über den Rhein weiterzuleiten. Er hoffe, daß die Inbetriebnahme dieser neuen Anlage ein Anstoß für weitere wirtschaftliche Entfaltungen auch im Interesse Gesamtwesteuropas sei.

Dann eröffnete er die Anlage mit den traditionellen Worten: „Hiermit erkläre ich im Namen der Stadt Rotterdam die Erz-Umschlaganlage der Ertsoverslagbedrijf Europoort für eröffnet. Ich wünsche Ihnen Erfolg für Ihre Betriebe und für unsere rheinische Gemeinschaft.“

Bürgermeister Thomassen setzte mit einem Knopfdruck dann die Sirenen der Umschlaganlage in Bewegung, das große Tor der Halle öffnete sich und die Bulldozer passierten davor Revue. Zugleich in-

tonierte das fünfzig Mann starke Orchester „Ahoy“ Rotterdam, das die Veranstaltung mit festlicher Musik umrahmt hatte, zum Abschluß der Feier den Europoort-Marsch.

Anschließend lernten die Gäste auf einer Rundfahrt die wichtigsten Teile der Anlage kennen. Am Entladekai lag der größte deutsche Massengutfrachter, die „Stadt Bremen“ (138 700 t), der auf seiner Jungfernfahrt von Tubarao 132 000 Tonnen brasilianisches Erz nach Rotterdam gebracht hatte.

Die Erz-Umschlaganlage Europoort, deren technische Anlagen von der Werkzeitung bereits bei früherer Gelegenheit vorgestellt wurden, liegt auf einem 28 Hektar großen Gelände gegenüber Hook van Holland am Caland-Kanal in nächster Nähe der offenen See. Binnenseitig ist der Dintelhafen mit der Alten Maas und den Binnenwasserwegen ins Hinterland verbunden. Hier lag am Eröffnungstag das Schubboot „Wasserbüffel“, das auf dem Rhein als erstes Schubboot die echte Schubschiffahrt einleitete.



DIE BILDER

zeigen Einzelanlagen des Erz-Umschlagbetriebes in Europoort; auf der linken Seite die Schiffsentlader (Mitte rechts), von denen aus über eine 5000 Meter lange Bandstraße das Erz auf Lager (oben) genommen oder über die Probenahme- und Aufbereitungseinrichtungen (Mitte links) zur Beladung der Schubleichter am Binnenkai (rechte Seite oben) geht — Linke Seite unten: Von dieser Steuerzentrale aus überwacht ein Mann die gesamte Anlage; die Verbindung zu den beweglichen Geräten erfolgt über Funk — Die Bilder auf der rechten Seite zeigen Momentaufnahmen von der Eröffnung am 1. Dezember; Mitte links: Prof. Dr. Cordes (rechts) überreicht Bürgermeister Thomassen eine Spende für die Rotterdammer Jugend — Rechts: Bei der Eröffnung wirkte ein Rotterdammer Orchester mit — Unten während der Eröffnungsfeier (von rechts): Dir. Petersen, Generalkonsul Dr. König, Dir. Zepter, Prof. Dr. Cordes, Bürgermeister Thomassen, Hafendirektor Posthuma, Bergassessor a. D. Dr. Kaup, Dir. Oudkerk, Dr. Mintrop und Dir. Siering



Die gesetzlichen Krankenkassen sind jetzt für alle Angestellten geöffnet

Am 4. November hat der Bundestag das Zweite Krankenversicherungs-Änderungsgesetz beschlossen. Durch dieses Gesetz wird der Krankenversicherungsschutz in der gesetzlichen Krankenversicherung ab 1. 1. 1971 wesentlich erweitert und verbessert.

Das neue Gesetz enthält eine Fülle von Bestimmungen, die vorwiegend die Angestellten betreffen. Darüber hinaus gibt es aber auch Neuregelungen, die sowohl die Arbeiter als auch die Rentner betreffen. Unsere Betriebskrankenkassen haben die wichtigsten Punkte nachstehend zusammengestellt.

I.

Die Versicherungspflicht-Grenze für Angestellte und die Beitragsbemessungs-Grenze werden ab 1. Januar 1971 erhöht. Sie beträgt dann 75 Prozent der Beitragsbemessungs-Grenze in der gesetzlichen Rentenversicherung. Durch diese Bindung erfolgt eine laufende Anpassung an die Lohn- und Gehaltsentwicklung; das heißt für 1971 gilt eine Versicherungspflicht- und Beitragsbemessungs-Grenze von 1425,— DM. Angestellte, die im Laufe des Jahres die Versicherungspflicht-Grenze überschreiten, scheiden nicht mehr mit Ablauf des Monats des Überschreitens aus der Versicherungspflicht aus, sondern erst mit Ablauf des Jahres des Überschreitens. Sie scheiden ebenfalls dann nicht aus, wenn das Entgelt die Versicherungspflicht-Grenze nicht übersteigt, die vom Beginn des nächsten Kalenderjahres an gilt.

II.

Angestellte, die durch Anhebung der Versicherungspflicht-Grenze wieder versicherungspflichtig werden, inzwischen aber privat versichert sind, können sich von der Versicherungspflicht befreien lassen. Hierzu ist ein Antrag bei der zuständigen gesetzlichen Krankenkasse erforderlich, für unsere Belegschaftsmitglieder also bei der jeweiligen Betriebskrankenkasse. Dieser Antrag muß binnen eines Monats nach Eintritt der Versicherungspflicht gestellt werden, also bis zum 31. Januar 1971.

Wer jedoch Mitglied unserer Betriebskrankenkasse werden will, hat die Möglichkeit, sich von seiner privaten Krankenversicherung zu lösen. Er kann diese zum Ende des Monats kündigen, in dem er den Eintritt der Versicherungspflicht nachweist.

III.

Wer erstmals eine Beschäftigung als Angestellter aufnimmt, aber wegen der Höhe seines Arbeitsverdienstes nicht krankenversicherungspflichtig ist, also über 1425,— DM verdient, kann während der ersten drei Monate seiner Beschäftigung der gesetzlichen Krankenversicherung (unseren Betriebskrankenkassen) freiwillig beitreten. Dieses sog. dauernde Beitrittsrecht für Berufsanfänger ist gültig ab 1. Januar 1971.

Angestellte, die wegen der Höhe ihres Verdienstes auch nach dem 1. Januar 1971 nicht versicherungspflichtig werden, also über 1425,— DM verdienen, können von Jahresanfang bis zum 31. März 1971 der ge-

setzlichen Krankenversicherung beitreten. Man nennt dies das einmalige Beitrittsrecht für nichtversicherungspflichtige Angestellte.

Besteht in diesem Fall ein privater Versicherungsvertrag, so beginnt die Mitgliedschaft in der gesetzlichen Krankenversicherung mit dem Zeitpunkt der frühestmöglichen Lösung dieses Vertrages, spätestens jedoch ein Jahr nach dem Beitritt. Das Beitrittsrecht zu derjenigen Krankenkasse, die im Falle der Pflichtversicherung zuständig wäre, gilt im übrigen auch für diejenigen Angestellten, die bisher freiwilliges Mitglied einer anderen RVO- oder Ersatzkasse waren. Diese Mitglieder können also bis zum 31. März 1971 die Kasse wechseln.

IV.

Alle Angestellten erhalten ab 1. Januar 1971 einen Arbeitgeberanteil zu dem Krankenversicherungs-Beitrag. Dieser Arbeitgeberanteil beläuft sich auf 50 Prozent der Beitragsaufwendungen, jedoch nicht mehr als der Arbeitgeber bei einer Krankenversicherung - Pflicht des Angestellten zahlen müßte. Diese Regelung gilt sowohl für die Angestellten, die freiwillig in der gesetzlichen Krankenversicherung sind, als auch für diejenigen, die einen Versicherungsvertrag bei einer privaten Krankenkasse abgeschlossen haben.

V.

Auch für Rentner gibt es eine wichtige Bestimmung. Bekanntlich hatten alle Rentner vom 1. Januar bis 30. Juni 1968 die Möglichkeit, in die gesetzliche Krankenversicherung einzutreten.

Wer diesen Zeitpunkt damals verpaßte, konnte nicht mehr in die Betriebskrankenkasse. Für diese Rentner sind auf Grund des neuen Gesetzes die Tore der Betriebskrankenkasse erneut geöffnet worden. Sie haben zwischen dem 1. Januar und dem 31. März 1971 noch einmal die Möglichkeit, der gesetzlichen Krankenversicherung beizutreten.

VI.

Bei stationärer Krankenhaus-Behandlung wird statt des bisherigen Hausgeldes das volle Krankengeld gezahlt. Das bedeutet durchweg eine finanzielle Besserstellung.

VII.

Ab 1. Juli 1971 werden bestimmte Vorsorgeleistungen als Pflichtleistungen der gesetzlichen Krankenversicherung eingeführt. Das betrifft bei Kindern bis zum vierten Lebensjahr eine Untersuchung zur Erkennung von angeborenen oder von Entwicklungsschäden. Die Vorsorgeuntersuchungen bei Frauen und Männern betreffen die Früherkennung von Krebs. Solche Untersuchungen können als zukünftige Pflichtleistung der Kasse bei Frauen mit dem Beginn des 30. und bei Männern mit dem Beginn des 45. Lebensjahres durchgeführt werden.



Mit dieser Fülle der Bestimmungen muß sich natürlich jeder erst vertraut machen. Inzwischen ist in den Tageszeitungen und in sonstigen Publikationen bereits eine Fülle über diesen gesamten Themenkomplex veröffentlicht worden. Vielleicht wirkt das alles etwas verwirrend. Wer aus diesem Grund nicht weiß, wie er sich zu dem wichtigen Stichtag 1. Januar 1971 verhalten soll, wende sich an die für ihn zuständige Betriebskrankenkasse der ATH Hamborn bzw. Ruhrort oder der Betriebskrankenkasse des Walzwerks Grillo Funke in Gelsenkirchen. Hier wird man ihn informieren.

FÜR DIE KUNDEN DER ATH hat die Werbeabteilung eine Broschüre herausgebracht, in der an Hand wichtiger Illustrationen den Verarbeitern verzinkter Bleche Tipps für die richtige Behandlung dieser Bleche gegeben werden.

Die kleinen Broschüren werden zur Zeit allen Sendungen mit verzinkten Blechen beigelegt, die unsere Verzinkungsanlagen in Bruckhausen, Beeckerwerth und Fintrop verlassen

THYSSSEN

Tips

für Lagerung und Transport von sendzimir-verzinktem Feinblech in Tafeln und Rollen



In Fabrikations- und Lagerhallen Taupunktmesser installieren

Die Hallentemperatur soll grundsätzlich über dem von der Wetterlage abhängigen Taupunkt liegen; deshalb die relative Luftfeuchtigkeit regelmäßig kontrollieren und beim kritischen Punkt die Raumheizung einschalten, damit sich kein Kondensat bildet.





Es war eigentlich ein Tag wie jeder andere. Und zwar passierte an jenem Tag — nun, eigentlich passierte gar nicht so viel. Es war ein Unfall, der glücklicherweise glimpflich ausging — ein Unfall, dessen Folgen aber schrecklich hätten sein können, wenn nicht schon lange vorher Vorsichtsmaßregeln getroffen worden wären.

„Keine nennenswerten Schäden“

Griff zur Flasche rettete Augenlicht

ZU DEN BILDERN

Wir haben die wichtigsten Szenen dieses „Beinahe-Unfalls“ nachgestellt. Oben links ist Frau Voß gerade damit beschäftigt, die auf der Heizplatte kochenden Proben mit Kaliumpermanganat zu oxydieren — Oben rechts: Tropfenweise wird schweflige Säure zugesetzt. Hierbei mußte die Schutzbrille abgenommen werden, da sie stark beschlagen war — Unten: Schnell eine Augenspülung! So konnte sich Sylvia Voß vor schweren Verletzungen bewahren

Um den Vorgang zu schildern, lassen wir zunächst das nüchterne Protokoll sprechen, das für diesen Tag im Chemischen Laboratorium des Werkes Ruhrort angefertigt worden ist. Ein solches Protokoll wird stets bei ungewöhnlichen Vorfällen ausgestellt. So heißt es hier: „Tagesprotokoll vom 22. 10. 1970. In der Abteilung Roheisen, Stahl und Ferro-Legierungen im Chem. Laboratorium Ruhrort wird die Arbeit pünktlich aufgenommen. Frau Sylvia Voß hatte an diesem Tage eine Serie von Bohrspänen von der Qualitätsstelle Ruhrort auf ihren Phosphor-Gehalt zu untersuchen. Nach der Einwaage begann sie mit dem Lösen der Späne in Salpetersäure, die sich in 50 ml

Meßkölbchen befand (1 ml = 1 Milliliter = 1 Tausendstel Liter). Entsprechend der Arbeitsvorschrift wird dieser Lösungsvorgang später auf einer Heizplatte im Abzug vorgenommen, wobei entstehende stark giftige nitrose Gase gefahrlos abgesaugt werden.

Die auf der Heizplatte inzwischen kochenden Proben wurden alsdann vorschriftsmäßig mit Kaliumpermanganat oxydiert, und nach ca. 2 bis 3 Minuten wurden die überschüssigen Permanganationen durch tropfenweisen Zusatz schwefliger Säure reduziert.

Eine der zu untersuchenden Proben reagierte bei dem beschriebenen Oxydationsvorgang unnormal heftig. Ausgefallenes Brauneisen-

stein bedeckte sehr schnell den Boden des Meßkölbchens und schoß dann, wahrscheinlich durch die sich schnell am Kolbenboden entwickelnde Hitze bedingt, explosionsartig aus dem Kolbenhals.

Frau Voß wurde durch die kochende Lösung im rechten Auge getroffen, als sie für einen Moment ihre Schutzbrille abnahm, die leider durch die eigene Körpertemperatur vor der heißen Kochplatte beschlägt. Die sich in unmittelbarer Nähe befindende, immer griffbereite und gebrauchsfertige Augenwaschflasche konnte sofort dank ihres günstigen Standorts eingesetzt werden.

Nach gründlicher Augendusche mit 3prozentigem Borwasser als erster

Hilfe wurde Frau Voß durch die Unfallstation am Tor 8 in wenigen Minuten mit dem inzwischen alarmierten Krankenwagen der Ruhrorter Werksfeuerwehr zum Augenarzt gebracht. Der behandelnde Arzt stellte keine nennenswerten Schäden fest.“

Soweit also das Protokoll. Unwillkürlich tauchen einige Gedanken auf, wenn man sich mit diesem Unfall befaßt.

Da ist zunächst einmal der richtige Standpunkt der rettenden Flasche: Lange hatte man nach dieser Stelle gesucht; wo man die Flaschen aber auch hinstellte — sie wurden im Drang der täglichen Arbeit immer wieder beiseite gesetzt und standen daher nie dort, wo man sie



vermuten sollte. Endlich aber fand man einen solchen Standpunkt, nämlich am Kopf einer jeden Reihe von Arbeitsplätzen, griffbereit in der Nähe der Heizplatten.

Das also war die erste Voraussetzung, um die Unfallfolgen minimal zu halten.

Als zweiten Punkt, den man positiv beleuchten muß, kann man anführen: Der Griff zur Flasche ist regelrecht eingeübt worden, so daß er gewissermaßen instinktiv erfolgt, wenn sich wirklich einmal ein Unfall ereignet. Mit geschlossenen Augen konnte diese Borwasser-Flasche gefunden werden.

Und ein drittes kam hinzu: Die richtige Reaktion des Heildieners. Er erkannte sofort, daß in diesem Fall die Untersuchung durch einen Augenfacharzt unumgänglich war und rief den Krankenwagen herbei. Bereits nach nur etwa einer Minute (!) war er zur Stelle, und die Fahrt konnte unter Blaulicht — schließlich war höchste Eile geboten — vonstatten gehen.

Der sofortige und sachgemäße Einsatz der Augendusche im Labor hatte Frau Voß vor schweren gesundheitlichen Schäden gerettet, hatte ihr vielleicht sogar das Augenlicht bewahrt. Die blonde Frau Sylvia konnte eine Stunde nach dem Zwischenfall ihre Arbeit wieder aufnehmen.

Friedland braucht weitere Hilfe

In der Zeit vom 1. Oktober 1969 bis 30. September 1970 betreuten die Verbände der freien Wohlfahrtspflege 27 200 Übersiedler in den Lagern Friedland, Nürnberg, Gießen und Berlin. Die Mittel hierfür erhielten sie von der Friedlandhilfe e. V. Sie wurden von vielen Menschen, Unternehmen und Organisationen mit großen und kleinen Spenden aufgebracht und dienten satzungsgemäß dazu, den über die Grenzdurchgangs- oder Notaufnahmelager in die Bundesrepublik oder nach West-Berlin kommenden Übersiedlern oder Flüchtlingen erste Hilfe durch Geld- oder Sachspenden zu gewähren.

Es muß damit gerechnet werden, daß die Zahl der Übersiedler auf Grund der Verhandlungen der Bundesregierung sowie des Deutschen Roten Kreuzes über die Familienzusammenführung, insbesondere mit Polen, ansteigen wird. Für diese Menschen sind die Grenzdurchgangslager der erste Berührungspunkt mit dem Land, in das einzureisen sie sich oft seit Jahren bemühten. Meistens sind sie völlig mittellos und müssen sich von Grund auf eine neue Existenz aufbauen. Ihnen bei ihrer Ankunft eine erste Hilfe zuteil werden zu lassen, ist unsere Aufgabe.

Geldspenden, die steuerbegünstigt sind, werden erbeten auf das Postcheckkonto Köln Nr. 11 65 der Friedlandhilfe e. V., Friedland/Leine, Sachspenden direkt an die Friedlandhilfe e. V., Friedland/Leine, Grenzdurchgangslager.



Brände im Nu gelöscht

Neuer Schaumgenerator hilft Flammen schnell zu ersticken

Ihre Vielseitigkeit und ihren Ausbildungsstand zeigte die Ruhrorter Werksfeuerwehr am 21. Oktober in einer kleinen Übung, als sich Personaldirektor Billen einen Überblick über die Einsatzmöglichkeiten der Wehr verschaffen wollte. Auch Betriebsratsvorsitzender Eberhard Sauerbier, 2. Betriebsratsvorsitzender Michael Schwarz sowie der Leiter des Werksschutzes und der Werksfeuerwehr, X. Liebhart, waren zugegen, als plötzlich dunkelrote Flammen und dichte Rauchwolken in den Nachmittags Himmel stiegen.



DIE BILDER ZEIGEN oben: Nach dem Einsatz des Schaumgerätes wird der brennende Lastwagen mit Wasser abgelöscht — Mitte: Der Generator wird in Tätigkeit gesetzt, bald wird sich die Halle im Hintergrund mit Schaum füllen — Unten: Wie eine dicke weiße Wurst sieht die Plastikhülle aus. Im Hintergrund sieht man durch die Fenster, daß der Raum dicht mit Leichtschaum angefüllt ist



Es begann damit, daß Hauptbrandmeister Packeiser über Funk Alarm gab. Und wenig später brausten dann auch die Löschfahrzeuge heran. Kurze, knappe Kommandos ertönten. Inzwischen war ein ausgewrackter Lkw in Brand gesteckt worden, der vorher mit Öl präpariert worden war. Schwarzrote Flammen leckten erst zögernd und dann heftiger am Wagenaufbau empor. Mit zwei Pulverlöschgeräten griffen die Wehrleute zunächst an, um die brennbare Flüssigkeit — in diesem Fall Dieselöl — zu löschen. Mit einem S-Rohr (Schnellangriffsrohr) war dann der Brand schnell gelöscht.

Auf Teerpappenbahnen und in Ölwannen wurde anschließend ein neuer Brand entfacht. Auch hier stieg schwarze Rauchwolken. Die eingesetzten Pulverlöschgeräte taten schnell ihre Pflicht. Beachtenswert hierbei, daß ein weiterer Pulverlöschgerät als „Mannschutz“ zur Verfügung stand. Er brauchte jedoch nicht eingesetzt zu werden.

Bei einem dieser Brände in einer Ölwanne setzte die Ruhrorter Werksfeuerwehr demonstrativ einen CO₂-Löschgerät (Kohlensäure) ein. Es sollte gezeigt werden, daß Kohlensäure zwar Flammen ersticken kann, sich aber im Freien durch den ständigen Zutritt von Sauerstoff nicht bewährt. CO₂ ist also vorwiegend für geschlossene Räume einsatzfähig.

Als drittes wurde dann ein Holzstoß in Flammen gesetzt. Mit einem S-Rohr und 2 C-Rohren (52 mm lichte Weite) gingen die Feuerwehrleute dem Brand zuleibe und hatten ihn bereits gelöscht, ehe man richtig hingesehen hatte —

Verbesserungsvorschläge machten sich auch diesmal wieder hoch bezahlt

Der Kalender meinte es an diesem Tag für Abergläubische gar nicht gut, er zeigte an: Freitag, der 13. November. Aber daran störten sich weder die elf Belegschaftsmitglieder, die an diesem Tag ausgezeichnet werden sollten, noch Arbeitsdirektor Doese, Personaldirektor Billen und Betriebsratsvorsitzender Sauerbier.

Wieder einmal galt es, Belegschaftsmitglieder, die sich um ihren Arbeitsplatz besondere (und erfolgreiche) Gedanken gemacht hatten, zu ehren. Sie hatten Verbesserungsvorschläge eingereicht, die vom Hauptausschuß für das betriebliche Vorschlagswesen für prämienswürdig befunden worden waren.



Arbeitsdirektor Doese unterstrich die Bedeutung betrieblicher Verbesserungsvorschläge. Auch in unserer so hochtechnisierten Welt gelte noch das Wort, daß vier Augen mehr sähen als zwei und daß, folgerichtig weitergedacht, 40 000 Augen eben noch mehr sehen könnten. So auch sei der Ef-

fekt größer, wenn 30 000 Gehirne angestrengt würden, statt nur wenige, selbst wenn diese wenigen auf besondere Probleme spezialisiert seien.

Natürlich könne nicht jeder ein Erfinder sein, aber sehr oft komme es gerade auf die kleinen Dinge an und darauf, nicht betriebsblind zu werden. Vor allem das letztere könne man von den anwesenden elf Belegschaftsmitgliedern sagen.

Auf dem Gebiet des Vorschlagswesens unterschied der Arbeitsdirektor zwei wichtige Bereiche: einmal den der Arbeitssicherheit und zum anderen denjenigen, der sich auf Erleichterung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen beziehe. In dieser Hinsicht, so sagte er, sei jeder der elf anwesenden Belegschaftsmitglieder ein Pionier, wobei man einige von ihnen als bereits zum „Stamm der Erfinder“ gehörig bezeichnen könne.

Für die Mühe, die sich jeder gemacht habe, gebühre ihm der Dank des Unternehmens, den er hiermit aussprechen wolle. Diesen Dank könne eine Prämie, und sei sie auch noch so hoch, nur annähernd wiedergeben. Man sei im Unternehmen bemüht, die Berechnung dieser Prämien zu überdenken, um

den. Die Flammen werden dadurch erfolgreich erstickt.

Die Zuschauer werden von der Wirkungsweise dieses Luftschaumgenerators voll überzeugt. Er soll vor allem bei Kabelbränden, bei Feuern in Schachtkanälen und in schwer zugänglichen Räumen eingesetzt werden. Übungsmäßig wurde der Generator bereits mehrfach erprobt, seine eigentliche Feuerprobe brauchte er bisher glücklicherweise noch nicht abzulegen.

In einem abschließenden Gespräch zeigte sich Personaldirektor Billen von der Demonstration aller eingesetzter Geräte einschließlich der beiden Löschfahrzeuge sehr überzeugt. Er sprach Hauptbrandmeister Packeiser und Oberbrandmeister Böker seinen Dank aus mit der Bitte, diesen an die eingesetzten Wehrleute weiterzuvermitteln. Dieser Probealarm habe gezeigt, daß man sich auch im Ernstfall auf die Ruhrorter Feuerwehr verlassen könne.



zu versuchen, eine möglichst gerechte Lösung zu finden.



Insgesamt konnten diesmal elf Belegschaftsmitglieder ausgezeichnet werden. Sie erhielten zusammen eine Prämie in Höhe von 5140,- DM. Der höchste Betrag lag bei 3370,- DM — vor Weihnachten eine besonders angenehme Überraschung. Diejenigen Belegschaftsmitglieder, deren Prämie unter 100,- DM lag, hatten erstmals Gelegenheit, statt des Geldes auch ein Sachgeschenk auszusuchen. So standen Warmhaltekannen, Barometer und Tischuhren zur Auswahl. Wie richtig man mit dieser Wahlmöglichkeit gelegen hatte, bewies die Tatsache, daß sich zwei Mitarbeiter für ein solches Sachgeschenk entschieden.



Auch Betriebsratsvorsitzender Eberhard Sauerbier gratulierte namens des Betriebsrats seinen Kollegen und dankte ihnen für ihren Einfallsreichtum. Er gab seiner Freude darüber Ausdruck, daß eine neue Form der Übergabe gefunden worden sei. Besondere Anerkennung zollte er den Belegschaftsmitgliedern, deren Vorschläge mitgeholfen hätten, Unfallquellen auszuschalten.



Diesmal wurden, nach der Reihenfolge des Eingangs der Vorschläge, folgende Mitarbeiter ausgezeichnet:

Friedrich Kode, Maschinenbetrieb Walzwerke, für eine „wassergekühlte Schlackenrinne an der Flammmaschine der Halbzeugzurichtung 6“. Hierdurch konnte eine störanfällige Stelle ausgeschaltet werden. Kolonnenführer Theodor Walther, Zentraler Stahlbau, für „Verschleißschutz an den Stachelbrechernaben in der Ruhrorter Sinteranlage“. Dieser Vorschlag hat sich bewährt und ist inzwischen sogar noch weiterentwickelt worden.

Angestellter Hans-Gerd Graffmann, Betriebswirtschaft Ruhrort, „Neues Verfahren zur Vervielfältigung von Eilberichten“. Hierbei handelt es sich um einen Einsparungsvorschlag.

Johann Scholten, Maschinenbetrieb Stranggießanlage, „Zusätzliche



Treibwasserleitung am Kniestück unter dem Zyklon der Stranggießanlage“. Dieser Vorschlag stellt eine Verbesserung des Arbeitsablaufes dar.

Gerhard Splitt, Maschinenbetrieb Hochofen, „Rüttlerbefestigung an den Erz- und Koksunkern der Ruhrorter Sinteranlage“. Durch diesen Vorschlag wurde eine wesentliche Arbeitererleichterung erreicht.

Kurt Schmidt, Zentraler Stahlbau, „Sicherheitskette an Hakenkette“. Dieser Vorschlag zog die Anregung zu einer weiteren Verbesserung nach sich.

Theo Schulte, Energiewirtschaft und Datentechnik, „Auskleidung der Ölbrennerstützen in der Sinteranlage“. Durch diesen Vorschlag konnte eine konstruktive Verbesserung erzielt werden.

Herbert Schürings und Fritz Wehner, beide aus der Zurichtung der Ruhrorter Straße 4, brachten gemeinsam einen Vorschlag ein, nämlich „Lager und Abfuhrmulden hinter der Rollenrichtmaschine in der Zurichtung der Straße 4“. Die Verwirklichung dieses Vorschlags erbrachte einmal eine Erhöhung der Arbeitsleistung, zum andern führte sie aber auch zu einer Verminderung der Unfallgefahr.

Helmut Krick, Maschinenbetrieb Hochofen Energie, „Schutz-Unterbringung von Meßinstrumenten im Bereich der Wasserwerke Laar, Pontwert und Südseite Nordhafen“.

Werner Westermann, Elektrobetrieb Stahlwerke, „Federspannvorrichtung für Heckelbahnstromabnehmer“. Durch dieses neu entwickelte Werkzeug konnte sowohl eine Arbeitererleichterung als auch eine Verminderung der Unfallgefahr erreicht werden.

1 Million Tonnen Walzdraht

Eine Million Tonnen Walzdraht erzeugte die Drahtstraße IV der Niederrheinischen Hütte, die Ende 1967 in Betrieb genommen wurde, in knapp drei Jahren bis 1. Oktober 1970. Die Anlage ist mit einer Jahresleistung von über 350 000 Tonnen Walzdraht die modernste und leistungsfähigste ihrer Art in der Welt.

Brände im Nu gelöscht

(Schluß von Seite 16)

schneller also, als man es eigentlich haben wollte.

Und dann kam etwas völlig Neues, neu zumindest für die anwesenden feuerwehrtechnischen Laien. In einem leerstehenden Gebäude wurde ein Brand angenommen, und es wurde weiter angenommen, daß man dieses Gebäude nicht betreten könne. In solchen Fällen kann mit Leichtschaum gearbeitet werden. Verblüffend die Wirkung! Ein Plastikschaum mit etwa 80 Zentimeter Durchmesser wurde mit einem Ende durch die Tür ins Gebäude geschoben und am anderen Ende an einen Generator angeschlossen. Dieser mischt Wasser mit Schaummittel und Luft; der auf diese Weise entstehende Leichtschaum wird durch den Plastikschaum zum Brandherd gefördert. In einer Minute können so rund fünfzig Kubikmeter Schaum entwickelt wer-

Förderung vermögenswirksamer Leistungen ist ab 1971 neuregelt

Für das Kalenderjahr 1970 war letztmalig für vermögenswirksame Leistungen (bis zu 624,— DM jährlich) eine Befreiung von Steuer- und Sozialabgaben vorgesehen. Von 1971 ab wird die gesetzliche Förderung der vermögenswirksamen Leistungen grundlegend umgestellt. Für die vermögenswirksamen Leistungen sind dann wie für normales Arbeitsentgelt Steuer- und Sozialversicherungsbeiträge im Rahmen der allgemeinen Bestimmungen abzuführen.

Die bisher steuerfrei gezahlte Vermögensbildung ist demnach ab Januar 1971 voll steuerpflichtiges und sozialversicherungspflichtiges Entgelt. Als Ausgleich für den Fortfall der bisherigen Steuer- und Sozialversicherungsvergünstigung erhält der Arbeitnehmer jedoch in Zukunft eine sogenannte Sparzulage. Diese Arbeitnehmer-Sparzulage beträgt dreißig Prozent, im Falle von mehr als drei Kindern 40 Prozent der vermögenswirksamen Leistung bis zum Höchstbetrag von 624,— DM jähr-

lich. Maßgebend hierfür sind die Eintragungen auf der Lohnsteuerkarte. Diese Sparzulage wird jedoch nur gewährt, wenn der zu versteuernde Einkommensbetrag im Kalenderjahr der vermögenswirksamen Leistung 24 000,— DM bei Alleinstehenden, bei zusammenveranlagten Ehegatten 48 000,— DM nicht übersteigt.

Die Umstellung ab Januar 1971 wird sich bei der Lohn- und Gehaltsabrechnung wie folgt auswirken:

1. Der bisher als „tarifliche Vermögensbildung“ ausgewiesene Betrag wird in Zukunft in den Bruttolohn einbezogen und normal versteuert und versichert.
2. Auf Grund des Antrages an den Arbeitgeber wird der monatlich zu überweisende Vermögensbildungsbetrag wie bisher einbehalten, wobei dieser Betrag tarifliche sowie private Vermögensbildung beinhalten kann.
3. Auf den monatlich einbehaltenen Vermögensbildungsbetrag wird eine Sparzulage in Höhe von dreißig bzw. vierzig Prozent gewährt, die mit der Lohn- bzw. Gehaltsabrechnung zur Auszahlung kommt.

a) ohne Gewährung der Zusatzprämie

AN = Arbeitnehmer	Sparhöchstbetrag im Mon. DM	Sparhöchstbetrag im Jahr DM	in 6 Jahren DM	Prämien %	Prämien DM	Zinsen DM	Ges.- betrag DM	Wert- zu- wachs DM
Familienstand								
Alleinstehende (AN)								
unter 50 Jahren	52	624	3 744	20	749	1 376	5 869	2 125
über 50 Jahre	52	624	3 744	20	749	1 376	5 869	2 125
Ehepaare (1 AN)								
ohne Kinder	52	624	3 744	20	749	1 376	5 869	2 125
mit 1—2 Kindern	52	624	3 744	22	824	1 390	5 958	2 214
mit 3—5 Kindern	52	624	3 744	25	936	1 403	6 083	2 339
mit 6 u. m. Kindern	52	624	3 744	30	1 124	1 435	6 303	2 559
Ehepaare (2 AN)								
ohne Kinder	104	1 248	7 488	20	1 498	2 750	11 736	4 248
mit 1—2 Kindern	104	1 248	7 488	22	1 648	2 772	11 908	4 420
mit 3—5 Kindern	104	1 248	7 488	25	1 872	2 806	12 166	4 678
mit 6 u. m. Kindern	104	1 248	7 488	30	2 247	2 862	12 597	5 109

b) mit Gewährung der Zusatzprämie

Alleinstehende (AN)								
unter 50 Jahren	52	624	3 744	28	1 049	1 421	6 214	2 470
über 50 Jahre	52	624	3 744	28	1 049	1 421	6 214	2 470
Ehepaare (1 AN)								
ohne Kinder	52	624	3 744	28	1 049	1 421	6 214	2 470
mit 1—2 Kindern	52	624	3 744	30,8	1 154	1 440	6 338	2 594
mit 3—5 Kindern	52	624	3 744	35	1 311	1 462	6 517	2 773
mit 6 u. m. Kindern	52	624	3 744	42	1 573	1 504	6 821	3 077
Ehepaare (2 AN)								
ohne Kinder	104	1 248	7 488	28	2 097	2 840	12 425	4 937
mit 1—2 Kindern	104	1 248	7 488	30,8	2 307	2 871	12 666	5 178
mit 3—5 Kindern	104	1 248	7 488	35	2 621	2 918	13 027	5 539
mit 6 u. m. Kindern	104	1 248	7 488	42	3 146	2 997	13 631	6 143



Zweiter Bahnübergang wurde umgebaut

Ein weiterer Bahnübergang wurde vom Gemeinschaftsbetrieb Eisenbahn und Häfen umgebaut. Es handelt sich hierbei, wie Ortskundige unseren Fotos entnehmen können, um den Übergang Feldstraße/Prinz-Eugen-Straße. Seit der Fertigstellung des Hamborner Teils der Nord-Süd-Straße ist dieser Bahnübergang sehr stark befahren. Nicht zuletzt war deshalb der Übergang in der letzten Zeit so zerfahren, daß man ihn dem Kraftfahrer nicht mehr zumuten konnte. So mußten hier 160 000 DM aufgebracht werden, um den Bahnübergang in einen Zustand zu bringen, ähnlich

dem auf der Weseler Straße, über dessen Umbau die Werkzeitung in ihrer letzten Ausgabe ausführlich berichtete. Auch beim Bahnübergang an der Feldstraße wurden insgesamt 28 sogenannte Gleistrageplatten mit einem Gewicht von rund fünf Tonnen verlegt. Die Umbauarbeiten hierfür erstreckten sich über einen Zeitraum von drei Wochen. Während dieser Zeit blieb der Übergang für den Verkehr aus Richtung Walsum gesperrt. An den Wochenenden wurde sogar der gesamte Verkehr umgeleitet. Zweifellos sind derartige Umleitungen für den Autofahrer unangenehm; doch ist die Freude nachher um so größer, wenn man mit dem Fahrzeug in zügiger Fahrt auch einen Bahnübergang passieren kann.

Die finanzielle Auswirkung der neuen Vermögensbildung sieht im Normalfall so aus, daß zum Beispiel von der tariflichen Vermögensbildung in Höhe von 26,— DM, Lohnsteuer- und Sozialversicherungsbeiträge von ca. dreißig Prozent einbehalten werden.

Für die Anlage der vermögenswirksamen Leistung auf ein Sparkonto werden dreißig Prozent von 26,— DM als Sparzulage wieder erstattet.

Bei Verheirateten mit drei und mehr Kindern wird sich dagegen bei der neuen Verrechnung ein Vorteil gegenüber früher ergeben, da diese Belegschaftsmitglieder oft steuerfrei sind, und außerdem vierzig Prozent der vermögenswirksamen Leistung als Sparzulage erhalten.

Mit nebenstehenden Tabellen möchten wir nochmals zeigen, mit welchem Wertzuwachs bei einer jährlichen Vermögensbildung von 624,— DM nach dem Sparprämien-Gesetz gerechnet werden kann.

Bei der Gewährung der Zusatzprämie, die vierzig Prozent der

Grundprämie beträgt, kommt es auf das zu versteuernde Einkommen im Jahr vor dem Vertragsabschluß an. Das Jahreseinkommen darf nachstehende Beträge bei dem jeweiligen Familienstand nicht übersteigen:

Familienstand	Jahres- ein- kommen bis DM
Alleinstehende Arbeitnehmer:	
unter 50 Jahren	
ohne Kinder	8 400
mit 1 Kind	16 800
mit 2 Kindern	18 480
über 50 Jahre	
ohne Kinder	15 240
Ehegatten (1 Arbeitnehmer)	
ohne Kinder	15 600
mit 1 Kind	16 800
mit 2 Kindern	18 480
mit 3 Kindern	20 280
mit 4 Kindern	22 080
mit 5 Kindern	23 880
mit 6 Kindern	25 680
Ehegatten (2 Arbeitnehmer)	
ohne Kinder	16 800
mit 1 Kind	18 000
mit 2 Kindern	19 680
mit 3 Kindern	21 480
mit 4 Kindern	23 280
mit 5 Kindern	25 080
mit 6 Kindern	26 880

In dieser Tabelle sind Pauschbeträge für Werbungskosten, Sonderausgaben, außergewöhnliche Belastungen, Arbeitnehmer- und Weihnachtsfreibetrag eingebaut. Das zu versteuernde Einkommen darf für die Gewährung der Zusatzprämie nicht mehr als 6000,— DM bei Alleinstehenden unter 50 Jahren ohne Kinder (unter 18 Jahren), sowie 12 000,— DM von allen übrigen Personen betragen.

Lageplan der ATH-Werke in Hamborn, Ruhrort und Meiderich

Dieser Weihnachtsausgabe der Werkzeitung liegt der neue Lageplan bei, der die Hamborner Werke (Bruckhausen und Beckerwerth) sowie die Werke Ruhrort und das Hochofenwerk Hüttenbetrieb in Meiderich mit ihren einzelnen Betrieben zeigt.

Fünzig Jahre Seereederei Frigga AG Erzfahrt für die Hochöfen der ATH

Am 9. Dezember kann die Seereederei Frigga AG, Hamburg, auf ein fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken. Durch den Erztransport für die Hüttenwerke ist sie auch eng mit der ATH verbunden, die zu einem Drittel an ihrem Grundkapital beteiligt ist.

Die Seereederei Frigga verfügt heute über eine Flotte von Massengutfrachtern mit einer Tonnage von insgesamt über 457 000 Tonnen. Wenn der „Neubau 875“, der mit 145 700 Tonnen der größte Trockenmassengutfrachter der deutschen Hochseeflotte sein wird und mit dessen Fertigstellung im Frühjahr 1971 zu rechnen ist, dieser Flotte eingereiht wird, steigt die in Fahrt befindliche Tonnage auf über 600 000 Tonnen. Heute rangiert die Reederei an achter Stelle in der Bundesrepublik. Im Geschäftsjahr 1969/70 hat die Seereederei Frigga insgesamt 3,7 Millionen Tonnen Erz für die ATH aus Skandinavien, Afrika und Amerika herangeholt. Es wurde überwiegend in Rotterdam auf Schubleichter umgeschlagen.



Die Gründung der Frigga erfolgte unmittelbar nach dem Ende des Ersten Weltkrieges in einer Zeit, als die Wirtschaftslage des damaligen Deutschen Reiches alles andere als golden war, obwohl man das zweite Jahrzehnt unseres Jahrhunderts als die „Goldenen Zwanziger Jahre“ bezeichnet. Zu den Gründern der Reederei gehörten vor allem die Westfälische Transport AG, Dortmund, und die Reederei Raab-Karcher, Karlsruhe, die insgesamt 9 980 000 Mark — Reichswährung, wie es auf der Aktie hieß — von dem auf 10 Millionen Mark festgesetzten Grundkapital hielten.

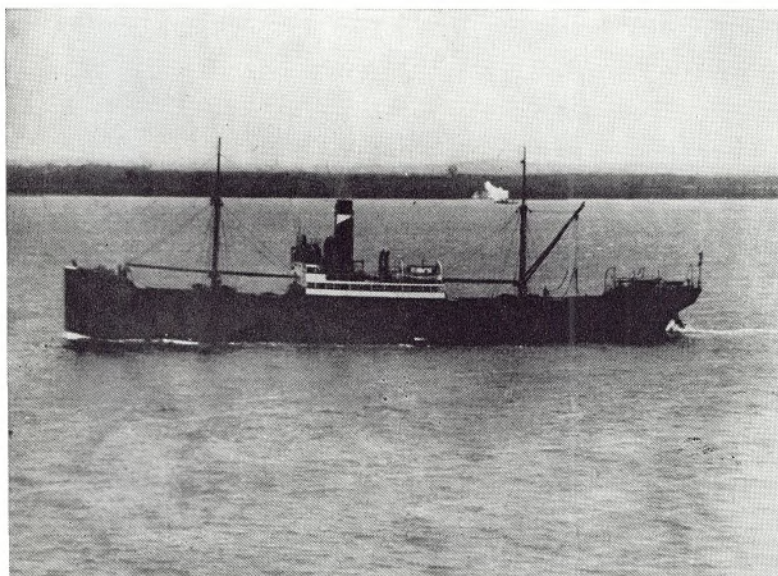
Im Protokoll der Gründungsurkunde, die vor dem hamburgischen Notar Dr. juris Christian Gottfried Wöll Wäntig in dessen Amtsstube Adolfsbrücke 4 unterzeichnet wurde, werden die Namen der Direk-

toren Kölven und Diederichs der WTAG, des Geschäftsführers Roeber von Raab-Karcher, der Geschäftsführer Verdh und Böckelmann der Deutsches Kohlendepot GmbH, Hamburg, und des Geschäftsführers Junge sowie des Prokuristen Wenk der Frachtcontor GmbH, Hamburg, genannt. Die Gründerunternehmen wollten mit der neuen Reederei der von der WTAG kurz vor Kriegsausbruch mit zwei Dampfern von je 3000 Tonnen aufgenommenen Seeschiffahrt eine breitere Basis geben und sich stärker am Transport von Kohle und Erz beteiligen, als das bisher möglich war. Die Gründungsversammlung wählte zu Mitgliedern des ersten Aufsichtsrates die Direktoren Bergassessor a. D. Franz Burgers, Gelsenkirchen, Karl Diederichs, Dortmund, Oscar Goddefroy, Hamburg, geh. Berggrat Max Grassmann, Bonn, Albert

Janus, Essen, Ernst Kramer, Bonn, Regierungs- und Baurat Otto Skalweit, Essen, Ernst Trowe und Bergassessor a. D. Hermann Wenzel, Dortmund. Den Vorsitz übernahm Direktor Janus. Zum ersten Vorstand wurden bestellt Fritz Roeber, Duisburg, und Anton-Günther Lübsen, Hamburg. Ihren Standort erhielt die Reederei in der Freien und Hansestadt Hamburg.

Schon im ersten Jahr nach der Gründung beteiligten sich auch große Montanunternehmen des Ruhrgebietes an der Frigga, wie die Gelsenkirchener Bergwerks AG, die Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten AG Dortmund, die Phoenix AG für Bergbau- und Hüttenbetrieb Hoerde sowie Hoesch. Später kam auch noch der Bochumer Verein hinzu.

Die wechselvolle Geschichte der Frigga schildert eine Schrift, die



ZU DEN BILDERN:

Direktor Robert Petersen, Vorstandsmitglied der Seereederei Frigga AG, mit der Schiffsglocke des ersten Dampfers der Reederei mit Namen „Frigga“ (Baujahr: 1924). Der Dampfer überstand den letzten Krieg als Wrack, wurde am 24. November 1949 als erste Schiffseinheit der Reederei wieder in Fahrt gesetzt und 1962 verschrottet

Unten: Im Oktober 1927, nach Gründung der Vereinigten Stahlwerke, wurde der 1923 gebaute Dampfer „August Thyssen“ (3500 Tonnen) in die Reederei Frigga eingebracht. Das Schiff lief Mitte Januar 1940 in den Schären vor Stockholm auf eine Mine und sank

anlässlich des Firmenjubiläums herausgegeben wurde. Anhand von zahlreichen Bildern und Dokumenten gibt sie ein sehr lebendiges Bild vom Wachsen und Werden der Seereederei in dem verflochtenen halben Jahrhundert.



Die Reederei begann mit den drei Dampfern „Baldur“ (3100 Tonnen Tragfähigkeit), „Heimdal“ (3300 Tonnen), beide aus dem Jahre 1921, sowie „Harald“ (3000 Tonnen), der fast zwanzig Jahre alt war. Der Neubau „Odin“ (6500 Tonnen), der im gleichen Jahr erworben wurde, vergrößerte die Flotte beträchtlich. Später kamen hinzu die Dampfer „Thor“ (4000 Tonnen), „Braga“ (6130 Tonnen), „Aegir“ (6550 Tonnen) und „Frigga“ (8430 Tonnen). Der Dampfer „Frigga“ trug nicht ohne Grund als erstes Schiff den Namen der Reederei; denn er war der erste Neubau, den die Gesellschaft selbst in Auftrag gab und in enger Zusammenarbeit mit der Bauwerft für die Kohle- und Erzfahrt entwickelte. Bei seiner In-



dienststellung konnte niemand ahnen, welche Rolle dieser aus dem Jahre 1924 stammende Neubau in der Firmengeschichte spielen sollte. Den Zweiten Weltkrieg überstand er, auf Grund gesetzt, als Wrack in Schulau, um dann 1949 als damals größte Einheit der deutschen Handelsflotte wieder seinen Dienst aufzunehmen. Ab Mitte 1950 ging er wieder auf Erz- und Kohlefahrt. Ein schwerer Einschnitt, auch für die Reederei, war die Inflation nach dem Ersten Weltkrieg und die Stabilisierung der Mark zu einem Kurs von einer Billion Mark für eine neue Mark. Das Geschäftskapital, das zwischenzeitlich bis auf 31 Millionen Mark erhöht worden war, wurde auf 2,1 Millionen Goldmark umgestellt und 1925 auf 4,3 Millionen Reichsmark erhöht. Als 1926 die Vereinigten Stahlwerke gegründet wurden, hielten die in ihr zusammengeschlossenen Unternehmen fast dreißig Prozent des damaligen Gesamtkapitals. Im Oktober 1927 kam der 1923 gebaute Dampfer „August Thyssen“ (3500 Tonnen), der bis dahin unter der Thyssen-Flagge vor allem in der Kohle- und Mittelmeerfahrt eingesetzt worden war, zur Frigga-Flotte.



Die folgenden Jahre stellten die Reederei vor besonders schwierige Situationen. 1928 streikten die Arbeiter in den schwedischen Erzgruben; das Jahr 1929 begann mit einer ungewöhnlichen Kälte. Die Reederei wurde gezwungen, vier Schiffe stillzulegen. In diesem Jahr konnten zwei Neubauten, „Odin“ (9296 Tonnen) und „Baldur“ (10 353 Tonnen), in Dienst gestellt werden. Wie für die gesamte Weltwirtschaft waren diese Jahre jedoch mit erheblichen Verlusten auch für die Frigga verbunden. Die Ertragslage besserte sich erst 1936.

Die Flotte, aus der der Dampfer „Harald“ abgewrackt worden war, vermehrte sich um die Frachter „Widar“ (9300 Tonnen), „Hödur“ (9600 Tonnen), „Brage“ (9300 Ton-

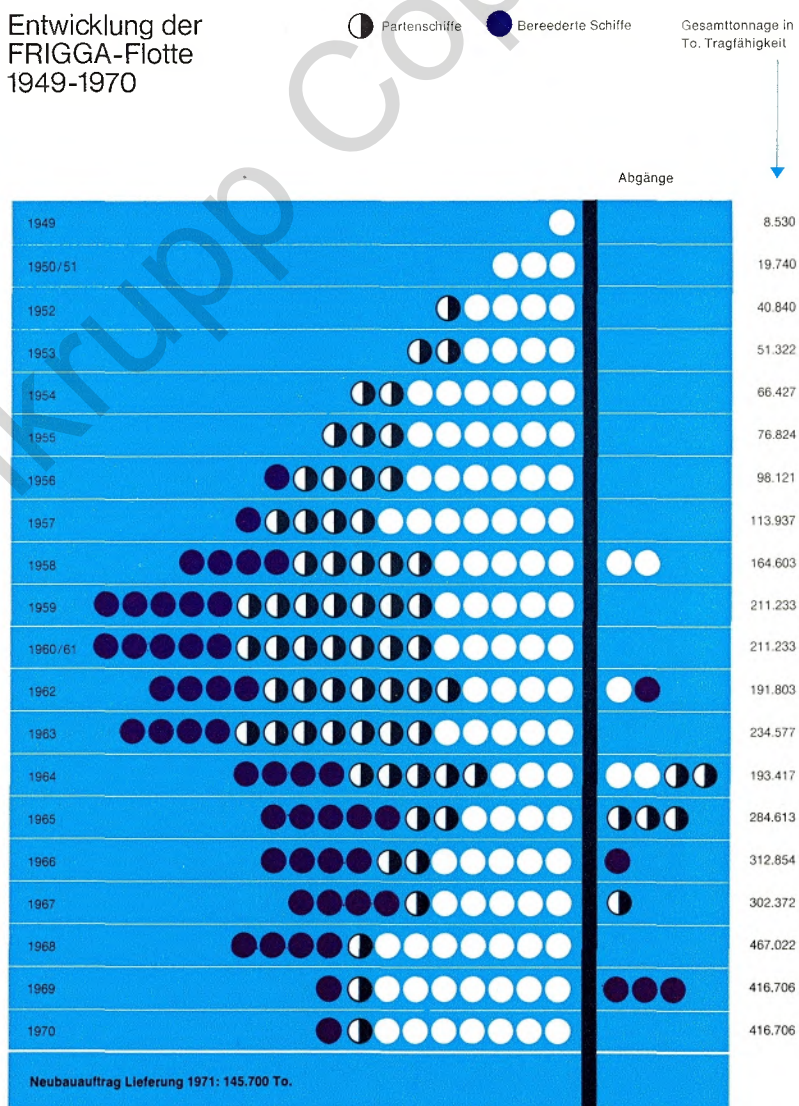
nen) und „Hermod“ (8330 Tonnen). Das Schwergewicht des Transports verlagerte sich in diesen Jahren immer mehr zum Erz.

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges verfügte die Frigga über zwölf Schiffe mit 91 500 Tonnen Tragfähigkeit. Von ihnen waren am Ende nur noch zwei Wracks übrig.

Bereits am 18. Januar 1940 ging die „August Thyssen“ durch Mi-

nentreffer in den Schären vor der schwedischen Küste verloren. Einen Monat später geriet der Dampfer „Baldur“ vor Norwegen in Kontakt mit englischen Seestreitkräften. Die Mannschaft versenkte befehlsgemäß ihr Schiff und ging in die Gefangenschaft. Drei Monate später lief die „Brage“ in der Nähe des Kieler Feuerschiffs auf eine Mine und im Oktober 1940 ging der Dampfer „Heimdal“ vor

Entwicklung der FRIGGA-Flotte 1949-1970



der holländischen Küste durch einen Minentreffer verloren. Im Frühjahr 1941 sank die „Widar“ in der Emsmündung nach einem Luftangriff.

Während bei all diesen Schiffsverlusten die Besatzungen gerettet werden konnten, fanden beim Untergang des Dampfers „Hödur“ vor der norwegischen Küste am 20. April 1942 nach zwei Torpedotreffern 48 Besatzungsmitglieder und Lotsen den Tod. 1943 sank in der Nordsee der Dampfer „Aegir“ nach einem Minentreffer, 1944 vor der norwegischen Küste der Dampfer „Thor“ nach Torpedotreffern. 21 Besatzungsmitglieder kamen um, als am 2. Mai 1944 der Dampfer „Odin“ vor Narvik auf eine Mine lief. Schließlich ging am 9. April 1945 der Dampfer „Vale“ in Pillau verloren, als er bei einem Bombenangriff getroffen wurde.



Nach dem Kriege waren der Frigga nur die Wracks der beiden Dampfer „Frigga“ und „Hermod“ übriggeblieben. Zwar hatten die Besatzungsmächte zu Beginn 1948 verfügt, daß sie zum Verschrotten nach England kommen sollten, aber den verzweifelten Bemühungen des Vorstandes — er bestritt den Besatzungsmächten das Recht, über die beiden Frigga-Schiffe zu verfügen, da sie in keiner Liste der Alliierten erfaßt waren — gelang es schließlich, Mitte 1949 wieder endgültig in den Besitz der Wracks zu gelangen.

Ende November 1949 konnte dann der Dampfer „Frigga“ als erster unter Kapitän de Buhr auf Fahrt gehen — mit Roggen von Hamburg nach Dubrovnik, mit Mais von Rijeka nach Emden, mit Schrott von Emden nach England, mit Rohzucker von Kuba nach Bremen und Rotterdam, bis er 1950 dann wieder auf Erz- und Kohlefahrt ging.

Unter der Flagge des Norddeutschen Lloyd lief die „Hermod“ Ende Februar 1950 als erstes deutsches Schiff nach dem Kriege nordamerikanische Häfen an. Der Oldtimer erregte im Kreise der modernen ausländischen Linienschiffe einiges Aufsehen. Aber mit dem Wiederinfahrtsetzen der beiden alten, damals größten Schiffe der deutschen Handelsflotte war der erste Schritt zum Wiederaufbau der Seereederei Frigga getan.



Das in Aussicht stehende Wiederaufbau-Gesetz für die deutsche Seeschifffahrt ließ die Frigga dann bald an den Bau neuer Schiffe denken. Die beiden Neubauten von je 10 000 Tonnen Tragfähigkeit gingen 1952 als MS „Odin“ und MS „Baldur“ in Fahrt. „Diese ersten Neubauten nach dem Kriege“, so heißt es in der Festschrift der Reederei mit berechtigtem Stolz, „sind als Marksteine in der Reedereigeschichte anzusehen. Mit ihnen wurde nicht nur der Übergang vom Dampf- zum Motorschiff vollzogen. Sie fanden im Hinblick auf ihre besonders starke und zweckmäßige Bauausführung auch Beachtung in Schiffahrtskreisen.“

Weitere Motorschiffe, „Widar“, „Hödur“, „Aegir“ und „Brage“, nahmen zwischen 1953 und 1956 ihren Dienst auf. Zu diesen Neubauten kam ein 1946 gebauter schwedischer Dampfer aus einer Serie von Schiffen, die während des Krieges von deutschen Reedern in Schweden in Auftrag gegeben wurden, aber nicht mehr zur Ablieferung gelangt waren.

Mit dem Motorschiff „Vale“ (15 000 Tonnen) überschritt die Seereederei Frigga 1957 erstmals die 10 000-Tonnen-Grenze. 1956 betraute die ATH die Frigga mit der Übernahme und Bereederung des von der Hütte angekauften, früheren griechischen Dampfers „August Thyssen“ sowie mit der Bauaufsicht und Bereederung eines Neubaus von 15 000 Tonnen, der 1958 als MS „Fritz Thyssen“ abgeliefert wurde. Die Frigga-Flotte vermehrte sich in diesen und den folgenden Jahren, so daß sie 1959 über zwölf eigene Schiffe und Partenschiffe mit einer Ladekapazität von rund 135 000 Tonnen verfügte, außerdem fünf Schiffe mit 76 000 Tonnen bereederte. Insgesamt siebzehn Schiffe mit 211 000 Tonnen Tragfähigkeit fuhren unter der Flagge der Frigga. Damit war der eigentliche Wiederaufbau abgeschlossen. Die neugeschaffene Transportkapazität übertraf den Vorkriegsstand.



Die internationale Massengutfahrt tendierte schon damals zur größeren Schiffseinheit. Das führte auch bei der Frigga zu Überlegungen, ihre Flotte der Marktentwicklung anzupassen. Trotz zahlreicher, nicht übersehbarer Risiken, die mit dem Bau und dem Betrieb großer Massengutfrachter verbunden sind, tat die Frigga im Oktober 1960 den ersten Schritt in die Zukunft mit größeren Schiffen. Sie bestellte einen 40 000-Tonner. Am 11. Juni 1963 wurde dieses Schiff mit Namen „Frigga“ aus der Taufe gehoben, das Ende September in die Erzfahrt ging.

Der „Frigga“ folgte 1965 MS „Odin“, ein Massengutfrachter mit 61 000 Tonnen, der unter Kapitän Toben erstmals eine Erzladung für die ATH von Liberia nach Europa brachte. Ein Nachbau des Motorschiffs „Frigga“ mit dem Namen „Baldur“ ging 1966 in Fahrt, nachdem zuvor im Dezember 1965 MS „Fritz Thyssen“ (61 225 Tonnen) der Flotte eingegliedert worden war. In den gleichen Jahren wurde der Plan verwirklicht, acht kleinere Einheiten, die angesichts der Entwicklung zur größeren Schiffseinheit für die Aufgaben der Reederei nicht mehr geeignet waren, zu verkaufen.

1966 tat die Frigga einen weiteren Schritt zur Vergrößerung der Schiffseinheiten. Sie bestellte einen Massengutfrachter von 82 000 Tonnen, der 1968 als „Aegir“ und größter Trockenfrachter der Bundesrepublik in Dienst gestellt werden konnte. Im gleichen Jahr wurde ein Nachbau, MS „Brage“, abgeliefert.



Da die Hüttenwerke in zunehmendem Maße Erz aus weiter entfernt liegenden Vorkommen beziehen, entschloß sich die Reederei, sich dieser Entwicklung der Rohstoff-Versorgung durch den Bau eines Großfrachters anzupassen. Bei der Hamburger Werft Blohm + Voss AG befindet sich in diesen Monaten ein Massengutfrachter mit einer Tragfähigkeit von 145 700 Tonnen und einem Tiefgang von 16,31

Meter in Bau, der im Mai 1971 fertiggestellt sein wird. Gleichzeitig wird die Reedereiflotte um ein Schiff von 138 000 Tonnen vergrößert, das für einige Jahre gechartert wird.

Anfang Oktober 1970 hat die Reederei einen Nachbau ihres 145 000 Tonnen tragenden Massengutfrachters in Auftrag gegeben. Mit seiner Indienststellung Ende 1973 wird sie neben kleineren Einheiten

DIE BILDER ZEIGEN:

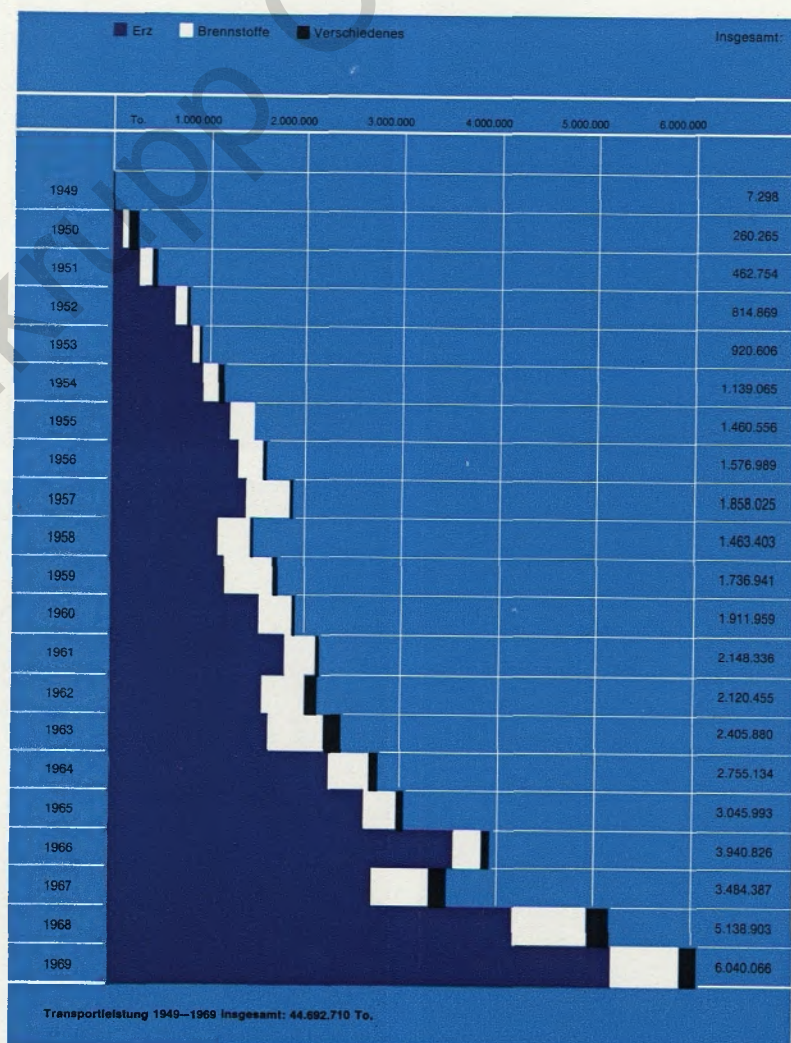
Frigga-Schiffe (auf der linken Seite) am Erzkaai im norwegischen Eismeerhafen Kirkenes und (auf der rechten Seite) am Kai des mauretanischen Erzhafens Port Etienne



über zwei Massengutfrachter von je 40 000 Tonnen, 60 000 Tonnen, 80 000 Tonnen und 145 000 Tonnen verfügen.



Transportleistung der FRIGGA-Flotte einschließlich Partenschiffe 1949-1969



„Die Aufgaben am Ende eines fünfzigjährigen Abschnitts der Firmengeschichte“, so heißt es in der Jubiläumsschrift der Seereederei Frigga, „sind größer denn je geworden. Die Frigga-Flotte bedarf der weiteren Anpassung an die noch nicht zum Abschluß gelangte Entwicklung zu größeren Schiffseinheiten in der Massengutfracht. Der Weg zur großen Schiffseinheit ist der Weg in die Zukunft.“

Kapitän Toben erzählt...

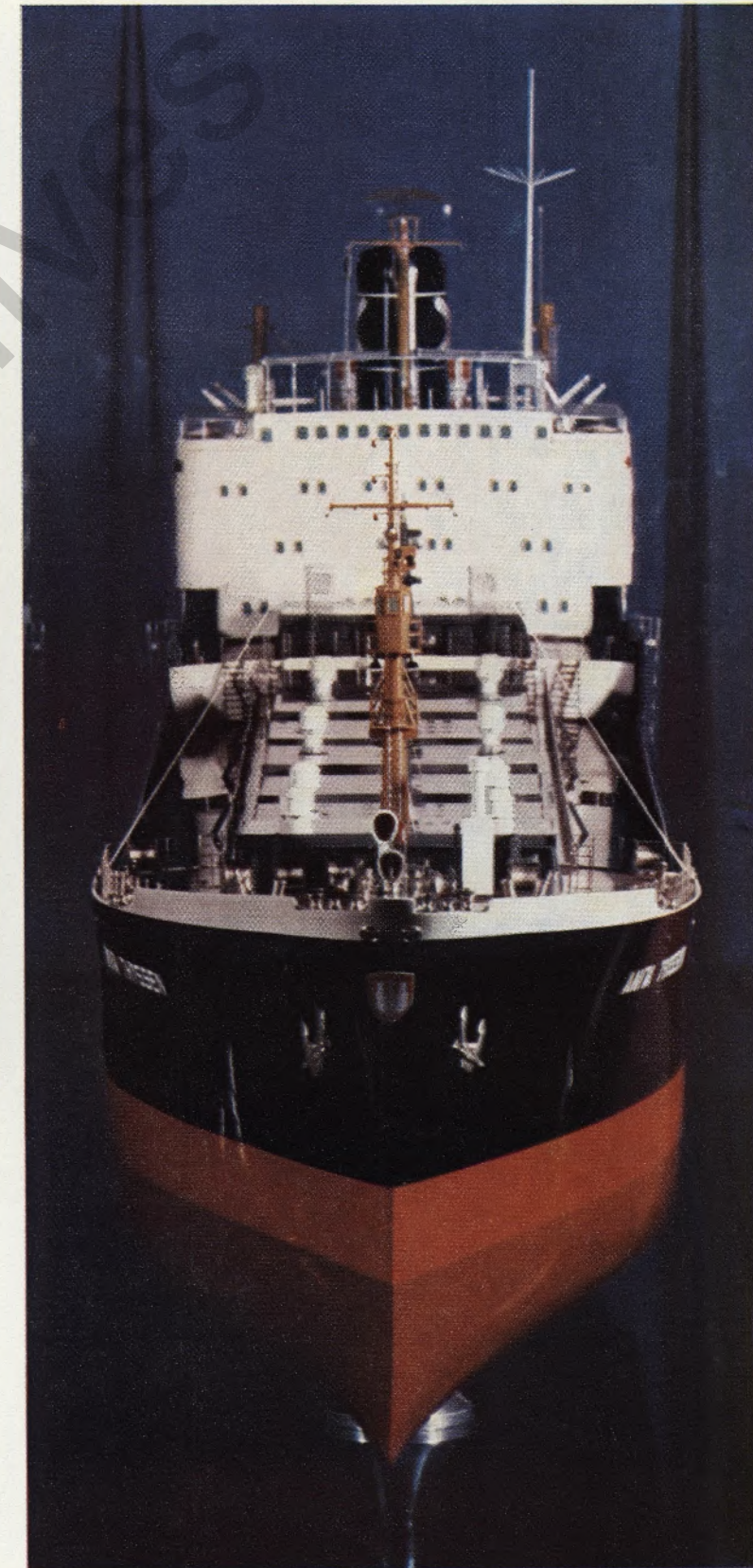
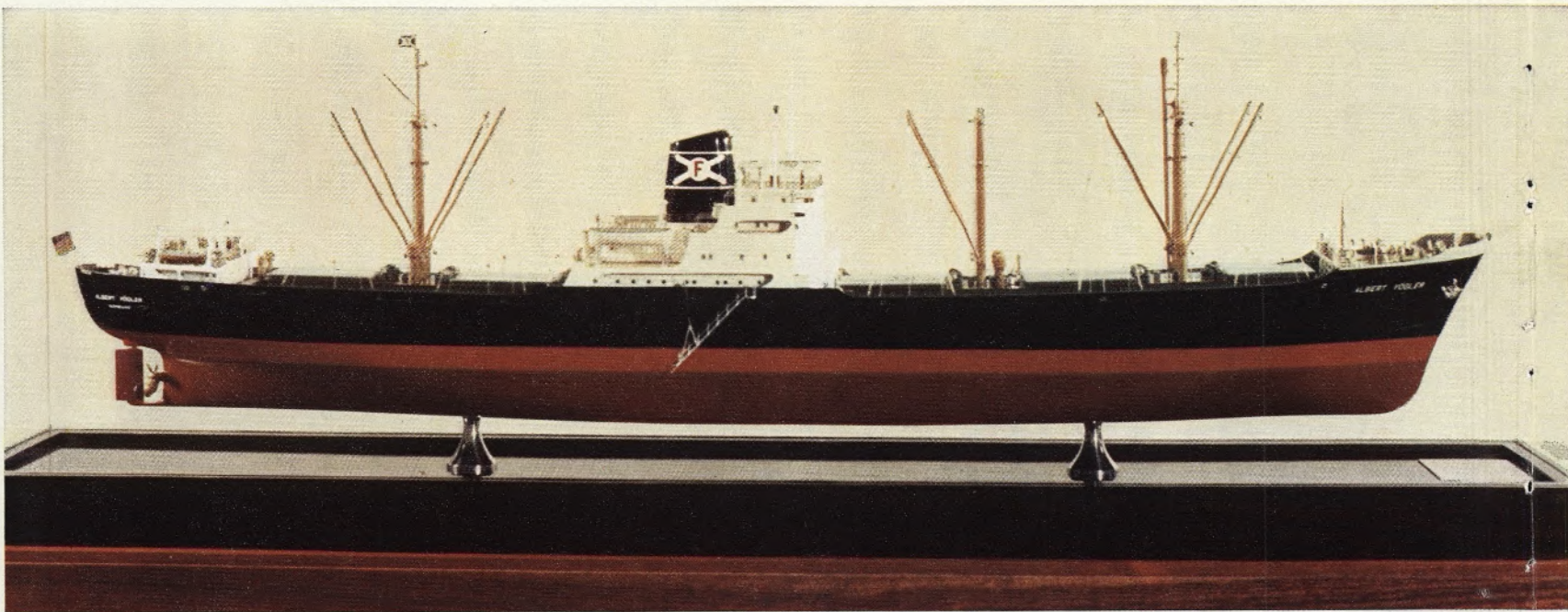
Fünfzig Jahre lang ist Kapitän Johannes Toben zur See gefahren, davon vierzig Jahre bei der „Frigga“. Heute lebt er im Ruhestand in seinem Haus, das er sich in Loga bei Leer an der Ems gebaut hat.

Ich würde mich jederzeit wieder für meinen Beruf entscheiden — versichert Kapitän Toben. „Schon mein Vater war Fahrersmann und hatte es sogar zum eigenen Schiff gebracht“, berichtete er und man merkt, wie schwer ihm der Abschied von der See gefallen ist.

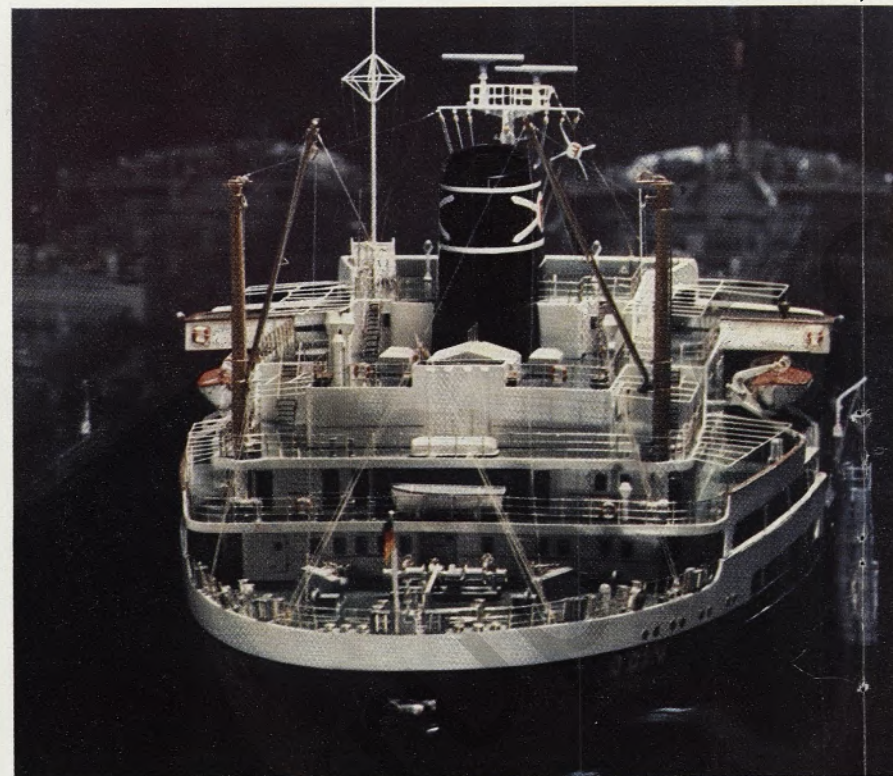
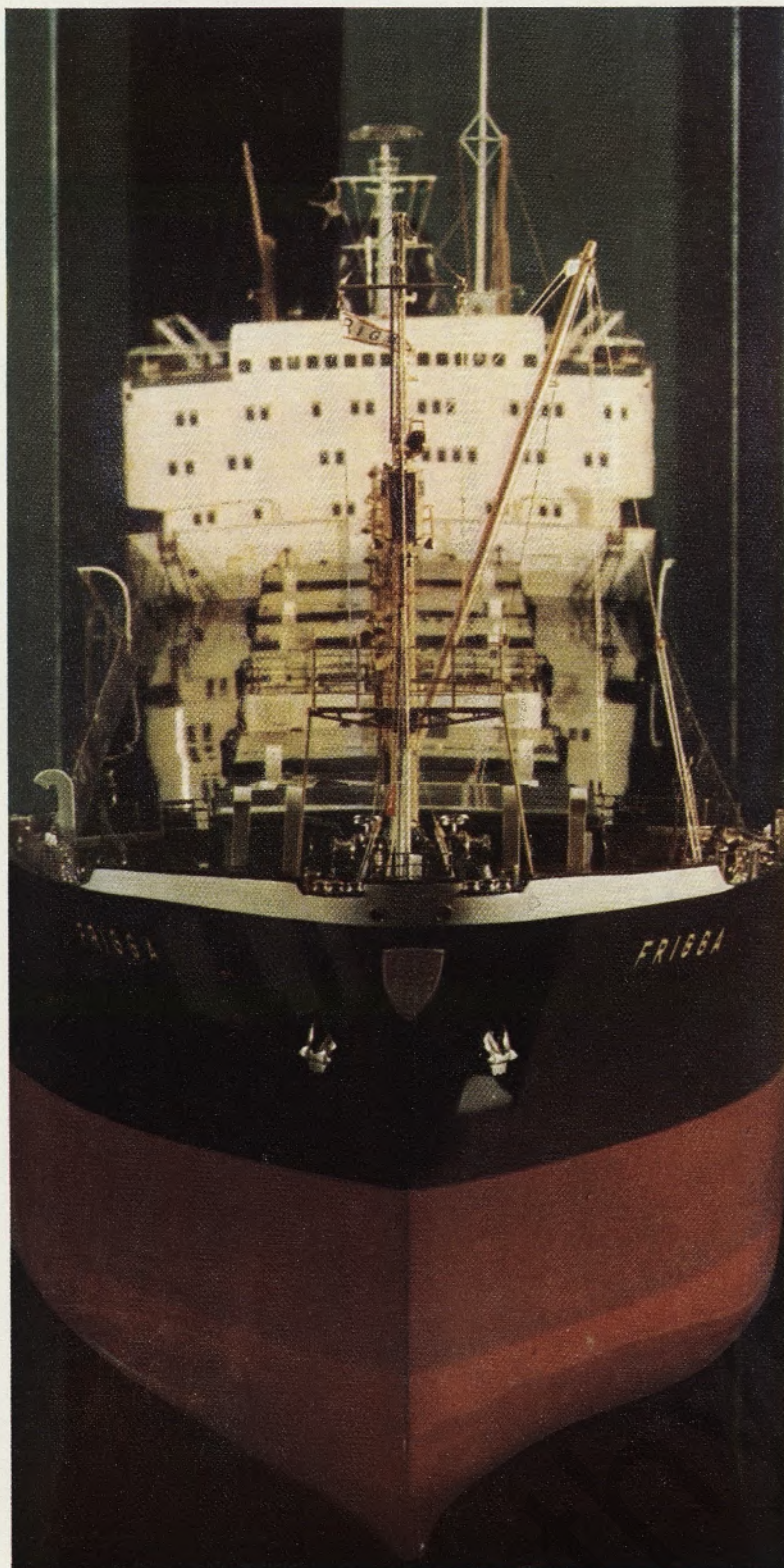
Kapitän Toben ist ein Seemann, wie er im Buche steht: Ostfrieser mit stattlicher Figur — der Bauch stammt von der kräftigen Seemannskost —, mit wettergegerbter Haut, gutmütigem Gesicht und lustigen blauen Augen, denen man ansieht, daß sie oft in die Ferne geschaut haben.

Heute sitzt er am liebsten in seinem Arbeitszimmer, umgeben von

(Fortsetzung des Berichtes Seite 24)



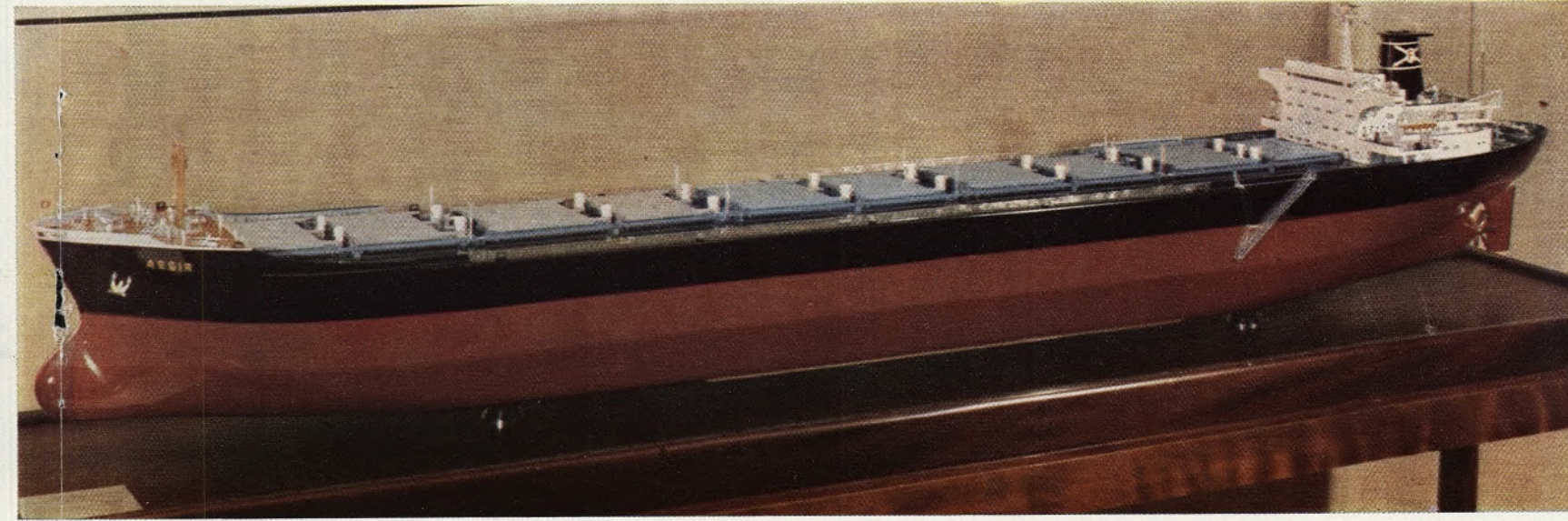
Zeugen einer Epoche



Zeugen aus fünfzig Jahren Seeschifffahrt sind Schiffsmodelle, die in den Kontoren der Seereederei Frigga am Ballindamm 17 in Hamburg wie Kleinodien sorgsam unter Glas aufbewahrt werden. Es ist eine alte Tradition in der Schifffahrt, daß die Werft beim Bau eines neuen Schiffes auch ein Schiffsmodell in Auftrag gibt. Im Maßstab 1:100 entspricht es genau dem großen Bruder. Selbst die kleinsten Dinge, wie etwa die Treppenstufen am Brückenaufgang oder die Position einer kleinen Antenne, sind nach dem Bauplan in maßstabgerechter Größe am Modell angebracht. Mit der Übergabe eines Schiffsneubaus an die Reederei wird auch das Modellschiff übergeben.

Der Dampfer „Vale“ (unten Mitte) wurde 1940 gebaut und hatte 9400 Tonnen. Das Schiff fuhr nur fünf Jahre; denn im Hafen Pillau wurde es am 9. April 1945 versenkt. Was den Krieg heil überstand, war nur das Modell. Von ihm ausgehend ist deutlich zu erkennen, welcher Wandel sich im Schiffsbau vollzog. Oben links das Modell von MS „Albert Vögler“, 1958 gebaut, mit der damals

beachtlichen Größe von 13 130 Tonnen. Mit dem Namen „Padma“ fährt dieses Schiff heute unter pakistanischer Flagge. Ein weiterer Schritt zu neuen Formen und Größen war für die Erzfrachter die 1959 gebaute MS „Anita Thyssen“ (rechts). Die Größe von 16 750 Tonnen erwies sich bei der fortschreitenden Entwicklung der Erzfrachten jedoch mit der Zeit als nicht besonders günstig. So wurde auch die „Anita Thyssen“ verkauft und fährt heute unter dem Namen „Nortrans Unity“ unter griechischer Flagge. Wie das Modell der MS „Frigga“ (links) zeigt, gab es keine große Formänderung. Dafür war die Größe von 42 774 Tonnen bei diesem 1963 gebauten Schiff beachtlich. Das erste Schiff mit Wulstbug bei der Seereederei Frigga war die 1965 gebaute MS „Odin“ (oben Mitte), ein Schwesterschiff der MS „Fritz Thyssen“. Dieser Bautyp gehört mit 61 305 Tonnen schon zu den großen Einheiten. Überflügelt wurde diese Größe zuletzt von der 1968 gebauten MS „Aegir“ (rechts unten). Mit 82 325 Tonnen ist dieses Schiff beinahe zehnmal so groß wie der Dampfer „Vale“.



ZU DEN BILDERN:

Unten rechts: Der Vorstand der Frigga Seereederei AG, Robert Petersen (Mitte), Erwin Eitel (rechts) und Dr. Nikolaus Rother — Unten links: Kapitän Toben begrüßte am 20. Mai 1958 an Bord von MS „Fritz Thyssen“ im Hafen von Monrovia in großer Uniform an der Staats-
 treppe den liberianischen Staatspräsidenten Tubman als Gast. In seiner Begleitung befanden sich der liberianische Vizepräsident, der Präsident des liberianischen Parlamentes sowie fünf Minister der liberianischen Regierung. Von deutscher Seite nahmen der damalige Botschafter in Monrovia, Dr. Bottler, sowie aus dem Bereich der Thyssen-Gruppe Dr. Wecker und Dr. Plotzki teil

Tage- und Gästebüchern, Fotoalben und Souvenirs. Sie lassen die Erinnerung an viele Reisen um die Welt wieder aufleben. Nahezu fünfzig Jahre auf See, das ist eine lange Zeit: „Durchschnittlich bin ich jedes Jahr wohl zwei- bis zweieinhalbmal um die Erde gefahren.“

An den Wänden erinnern vergilbte Fotografien an die Schiffe, auf denen er sein Leben verbrachte. „Mit dem 9000 Tonnen tragenden Dampfer ‚Odin‘ machte ich meine erste Reise als Kapitän.“ Von dieser erlebnisreichen Fahrt erzählt er noch heute:

„Es war im Oktober 1936. Ein furchtbares Wetter tobte, als wir in der Frühe das Feuerschiff Elbe I passierten. Der Nordwestwind entwickelte sich im Laufe des Tages zum schweren Orkan. Seit mehr als zehn Jahren hatte die Deutsche Bucht ein solches Wetter nicht erlebt. Ich stand auf der Brücke, als der Funker mit der schrecklichen Nachricht heraufgestürzt kam. Eine gewaltige See hatte das Feuerschiff gegen Mittag aus der Ankervertäuerung gerissen. Es kenterte und nahm die gesamte Besatzung mit in die Tiefe. Nach vier nicht enden wollenden Tagen, an denen jeder an Bord sein letztes gab, konnte Dampfer ‚Odin‘ mit leeren Bunkern nach Rotterdam einlaufen.“ Mit dieser ersten Fahrt hatte der damals 31 Jahre alte Kapitän seine Feuerprobe bestanden.

Während seiner langen Dienstzeit bei der „Frigga“ fuhr er auf fast

allen Schiffstypen der Reederei — vom alten kohlebrennenden Dampfer bis zum modernen Motorschiff.



„Den ‚Hödur‘ hatte ich besonders gern. Auf diesem Schiff führte ich am längsten das Kommando. Mein größtes Schiff war MS ‚Aegir‘. Die

Reederei hatte mir für den 82 325 Tonnen tragenden Riesen die Bauaufsicht übertragen. Anschließend habe ich ihn eingefahren. MS ‚Aegir‘ galt zu der Zeit als größter deutscher Massengutfrachter.“

Stundenlang konnte der „Frigga“-Kapitän weiter erzählen: von Wirbelstürmen im Pazifik, von der Rettung Schiffbrüchiger vor der

Westküste Afrikas, von mancherlei Erlebnissen mit Fahrgästen an Bord — aber auch von der Mannschaft, ohne die er seine verantwortungsvollen Aufgaben nie hätte erfüllen können. Er weiß, daß ein Schiff jede Fahrt und alle Gefahren nur dann bestehen kann, wenn jeder an Bord seinen Mann steht.

(Aus der Jubiläumsschrift der „Frigga“)





Der erste Massengutfrachter, mit dem die Seereederei AG „Frigga“ die Grenze von 100 000 Tonnen Tragfähigkeit bei einem ihrer Schiffe überschreitet, entsteht seit einigen Monaten auf der Hamburger Werft Blohm + Voss AG. Das Unternehmen ist seit vielen Jahren mit der Thyssen-Gruppe verbunden. Im Zuge der Verschmelzung von Thyssenrohr mit der ATH wurde die Beteiligung von der ATH direkt übernommen. Von dem um 30,7 Millionen DM erhöhten Grundkapital von Blohm + Voss — eine außerordentliche Hauptversammlung faßte am 17. November diesen Beschluß — haben die ATH 29,7 Millionen DM und die Verwaltungsgesellschaft Elbe (Blohm-Gruppe) eine Million DM übernommen. Zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates wurde Professor Dr. Cordes gewählt, zum Stellvertreter Dipl.-Ing. Bernhard Plettner, stellv. Vorstandsvorsitzender der Siemens AG. In den Aufsichtsrat trat ferner Dr. Brandt ein. Vorstandsvorsitzer von Blohm + Voss ist, wie die Werkzeugzeitung bereits berichtete, Dr.-Ing. Walter Bartels, der früher bei Thyssenrohr, zuletzt als Geschäftsführer der Stahlform Berlin GmbH tätig war, kaufmännisches Vorstandsmitglied Dr. jur. Michael Budczies, vorher Leiter der Zentralrevision der ATH.

Die Werft Blohm + Voss AG ist mittlerweile 93 Jahre alt und zählt heute zu den drei größten Werften in Deutschland. 7331 Mitarbeiter sind in den beiden Unternehmensbereichen Schiffbau und Maschinen-

Bisher größter Neubau einer Hamburger Werft

Auf der Werft Blohm + Voss AG entsteht der neue 145 000-t-Erzfrachter der Frigga

bau beschäftigt (einschl. der Tochtergesellschaft Ottensener Eisenwerk). Die Werft besitzt ein Areal von rund 670 000 Quadratmeter, das mitten im Hamburger Hafen gegenüber den Landungsbrücken liegt.

Im Schiffsbau entstehen Frachtschiffe aller Arten und Größen, Containerschiffe, Fahrgastschiffe; hier werden Schiffe in den Docks umgebaut, ausgebaut oder repariert. In der sogenannten schiffbaulichen Nebenfertigung werden Hänge- und Faltdecksysteme für den Autotransport über See, Ladegeschirre aller Arten, vorgefertigte Inneneinrichtungen sowie Produkte aus der eigenen Kunststoff-Fertigung, wie Rettungsboote und Treppen, hergestellt.

Der Maschinenbau fertigt einerseits die notwendigen Motore, Kessel, Turbinen und Schiffsstabilisierungs-Anlagen für die eigenen Schiffe, aber auch für fremde Werften. Andererseits werden sie auch an die Industrie geliefert. Dieses „Landprogramm“ wird ergänzt durch Spiralrohr-Schweißanlagen, Schweißmaschinen aller Arten, Plantagenmaschinen für die Aufbereitung von Kaffee, Tee und Sisal bis zu den Produkten des allgemeinen Apparatebaues, wie Schalldämpfer, Kondensatoren u. a.

Aus der Fülle des vielfältigen Werftgeschehens zeigen diese Beispiele einige bemerkenswerte Ereignisse aus dem Jahre 1970.

Zur Anpassung an den Trend zu immer größer werdenden Schiffen

ZU DEN BILDERN:

Linke Seite oben: Das von der Werft Blohm + Voss gebaute Motorschiff „Fritz Thyssen“ mit Wulstbug auf der Helling; im Hintergrund der „Michel“, Hamburgs Wahrzeichen an der Elbe — Rechte Seite: Ein Großtanker verläßt nach seiner Ausrüstung die Werft

schuf die Werft durch Zusammenlegung zweier Helgen einen neuen Großhelgen. Der erste Schiffsbau hierauf wird Anfang 1971 fertiggestellt: ein mit 145 000 Tonnen Massengutfrachter Tragfähigkeit für den Erztransport der „Frigga“.

Dieses Schiff wird der bisher größte Frachterneubau aller Hamburger Werften sein. Seine technischen Daten sind:

Länge über alles 303,1 Meter, Länge zw. d. Loten 287,0 Meter, Breite auf Spanten 43,0 Meter, Seitenhöhe 22,5 Meter, Tiefgang max. 16,31 Meter, Geschwindigkeit ca 16,3 Knoten, Inhalt der Erzladeräume ca. 2 600 000 Kubikfuß (cbf), Stahlgewicht ca. 24 000 Tonnen.

Als Antriebsanlage dient der erste Motor der MAN-Großmotoren-Neu-

**Neubau
876**

Die Seereederei „Frigga“ Aktiengesellschaft, Hamburg, hat — vorbehaltlich der Gewährung eines Bundeszuschusses — bei der Blohm + Voss AG den Nachbau eines im Mai 1971 zur Ablieferung gelangenden und 145 000 Tonnen tragenden Massengutfrachters in Auf-

trag gegeben. Das Schiff, das die Bau-Nr. 876 erhielt, soll Ende 1973 in Dienst gestellt werden. Eine Diesel-Antriebsanlage von 32 000 PS gibt dem Schiff eine Dienstgeschwindigkeit von 16,3 Knoten. Die Maschinenanlage wird für wachfreien Betrieb eingerichtet.



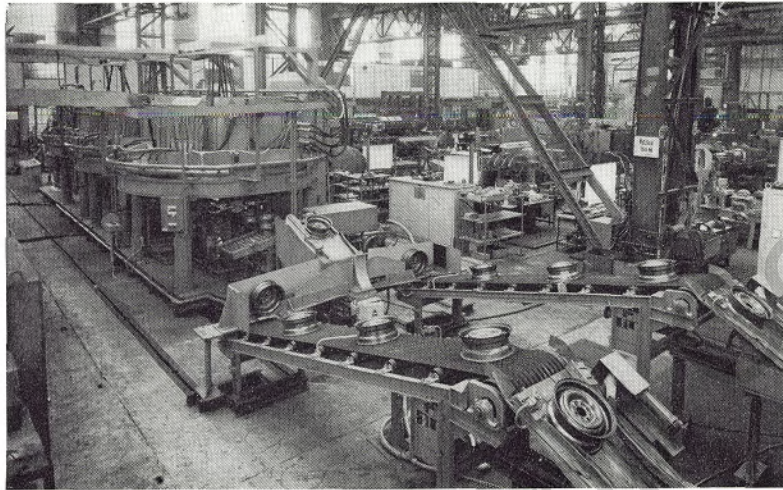


auch für die Container müßte die Bahn 754 Spezialwaggons einsetzen. Die Schiffsladung wird in zwanzig Stunden gelöscht (22 600 Tonnen).

Die 39köpfige Besatzung wird in Einzelkammern untergebracht, deren Einrichtung den Passagierkabinen mancher Luxusliner gleicht.

Erstmalig im gesamten Schiffbau war in seiner Größe mit 360 Tonnen das vorgefertigte Einzelteil des gesamten Brückenaufbaus. Der Antrieb erfolgt durch eine Stal-Laval-Dampfturbine mit 32 450 PS. Alles in allem ein Schiff, von dem die Fachwelt spricht.

Die Problematik der Containerschiffe ist bekannt: bei hoher Geschwindigkeit betragen die Widerstandsteile ca. fünfzig Prozent Reibung, ca. vierzig Prozent Form und bereits zehn Prozent Windwiderstand, wovon etwa die Hälfte auf die Aufbauten entfällt. Ebenso ist die Entwicklung der Geschwindigkeit gravierend: von 19 Knoten der ersten Generation bis zu mindestens 26 Knoten, die die Schiffe der sogenannten dritten Generation fahren wollen. Nur Großwerften mit ausreichender technischer

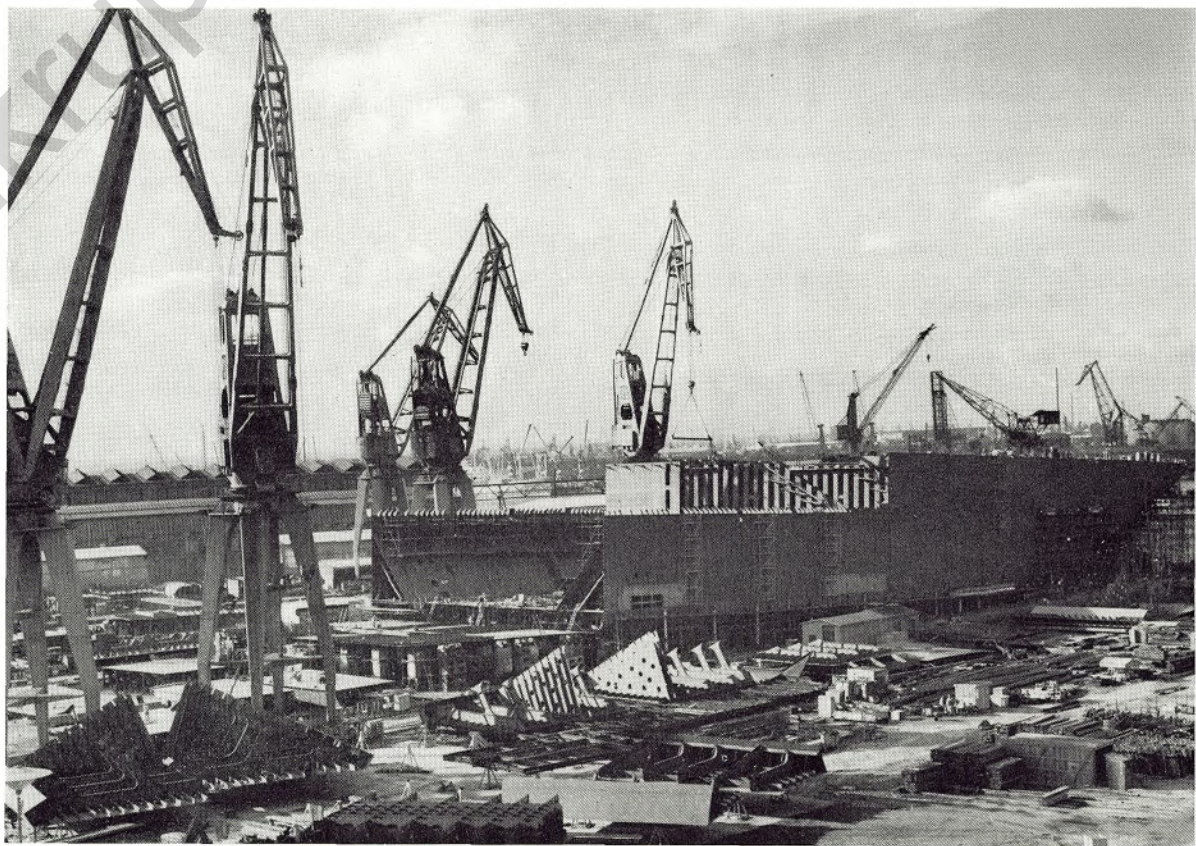


entwicklung mit einer Leistung von 32 000 PS.

Zum Bauablauf: Das Schiff wird in zwei Hälften gebaut. Die erste Hälfte ist am 4. Dezember vom Stapel gelaufen und wird jetzt ausgerüstet, so daß beim Stapellauf des vorderen Schiffsteiles — der zweiten Hälfte — das Hinterschiff bereits weitgehend fertiggestellt sein wird. Dadurch ist es möglich, das Schiff nur ca. zwei Monate nach dem zweiten Stapellauf abzuliefern. Der Zusammenbau beider Teile erfolgt im Trockendock „E 17“.



Etwa 25 000 Menschen besichtigten an der Hamburger Überseebrücke die „Sydney Express“, ein von Blohm + Voss gebautes Vollcontainerschiff der sogenannten zweiten Generation. Dieser Frachter ist mehr als zwei Fußballfelder lang (225 Meter) und faßt 1589 20'-Container, das entspricht einer Ladung von etwa 1130 Eisenbahnwaggons. Er läuft 22 Knoten. Das Schiff verkehrt zwischen Hamburg und Australien. 22 Güterzüge wären notwendig, wenn die Ladung nicht in Containern gestaut würde. Aber

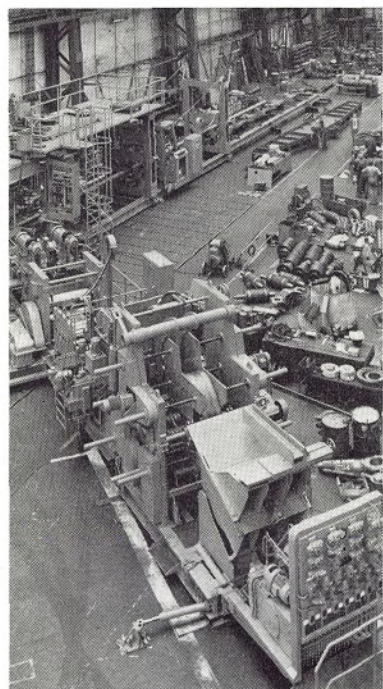


und wissenschaftlicher Kapazität sind in der Lage, sich am Bau derart großer Spezialschiffe zu beteiligen — Blohm + Voss zählt dazu.



Das zweite von drei „Schwimmenden Parkhäusern“ wurde am 31. Oktober 1970 abgeliefert: „Torinita“ für eine norwegische Reederei. Auch dieses Schiff kann — ebenso wie die anderen beiden — in zehn Etagen etwa 3000 Autos laden. Wie in einem Parkhochhaus fahren die Wagen über Seitenpforten und Laderampen auf die zehn Decks.

Das erste Schiff „Laurita“ verkehrt bereits zwischen Savona (Italien) und den USA. Die Be- bzw. Entladung dauert nur etwa sechs Stunden (bei Einsatz von 120 Leuten). In Savona selbst baut Fiat ein Parkhochhaus für 2800 Fahrzeuge, um die Beladung noch schneller und reibungsloser vornehmen zu können. Mit seiner großen Geschwindigkeit (ca. 22 Knoten) und den umfassenden Parkdecks ist das Schiff in der Lage, im Jahr rund 50 000 Autos zwischen Europa und den USA zu befördern.



Blohm + Voss beschäftigt sich bereits seit Jahren mit dem Auto-transport auf Schiffen. So entstanden schon früher Lösungen für Auto-Faltdecks bzw. Auto-Hängedecks. Die jüngste Lösung — nach vorausgegangenen umfangreichen Operations Research Arbeiten — ist dieses Roll on / Roll off-Schiff.



Am 22. Juni 1970 verließ MS „S. A. Vergelegen“ die Werft, nachdem für eine südafrikanische Reederei ein 250 t Stülcken-Mast eingebaut, erprobt und übergeben worden war. Dies war das 250. Stülcken Ladegeschirr, seit im Jahre 1953 zum ersten Male ein 120 t durchschwenkbares Ladegeschirr und ein 30 t Mast gleichen Typs eingebaut wurde.

Das Ladegeschirr wurde entwickelt, um die großen Zeitverluste beim Lastenumschlag zu reduzieren und

die Frachtschiffahrt von hafenseitigen Verladeeinrichtungen unabhängig zu machen. Sie besitzen eine Tragfähigkeit bis über 500 Tonnen. Ergänzt wird dieses Ladegeschirr durch den Stülcken Containermast, der speziell für die Be- und Entladung von Containern mit bordeigenen Mitteln entwickelt wurde. Seine Vorteile sind schnelle Arbeitsbereitschaft, hohe Um-

schlaggeschwindigkeit und sicheres, präzises Arbeiten.

Die überragende technische Leistung des Ladegeschirrs hat sich bei fast allen Reedereien der Welt durchgesetzt, und wird mit Ausnahme von Brasilien, USA und Japan, wo die Fertigung ganz oder teilweise durch Lizenznehmer erfolgt, von Hamburg aus in alle Schiffbauländer exportiert.



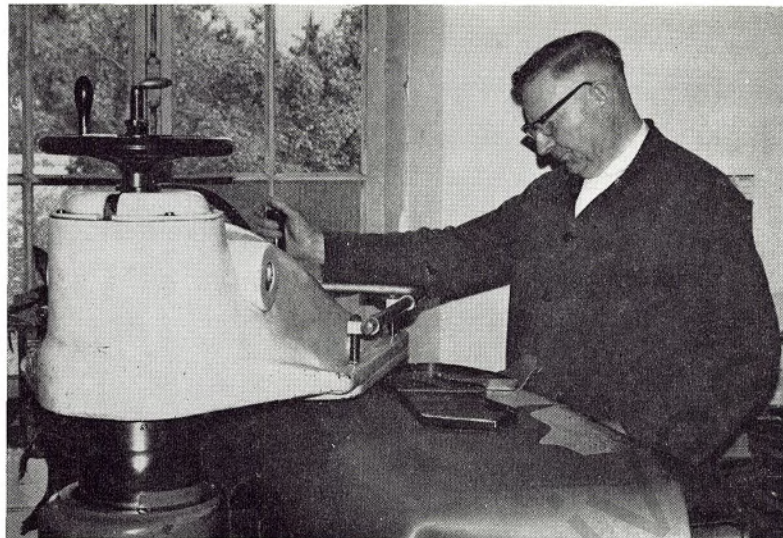
DIE BILDER ZEIGEN:

Linke Seite oben: Das Dock „Elbe 17“ der Werft Blohm + Voss — Unten: Durch Zusammenfassen von zwei Helgen zu einem Großhelgen wurde Blohm + Voss in die Lage versetzt, den Neubau des 145 700 Tonnen tragenden Massengutfrachters für die Seereederei „Frigga“ zu bauen — Mitte rechts: MS „Laurita“ transportiert Autos von Italien in die USA — Mitte links: Zur Produktion der Blohm + Voss-Tochtergesellschaft Ottensener Eisenwerke gehören Autofelgen (im Bild eine für Rußland bestimmte Räderstraße) sowie (rechte Seite Mitte) diese Spiralrohr-Anlage — Durch den Bau von Großsektionen — im Bild oben rechts der Brückenaufbau des Container-Schiffes „Sydney Express“ — kann die Bauzeit beträchtlich verkürzt werden — Ladegeschirr gehört zu der in aller Welt bekannten Spezialfertigung der mit Blohm + Voss verbundenen Stülcken-Werft (Mitte unten)

In Deutschland dürfte die Tagesproduktion von PKW's bei 10 000 bis 12 000 Wagen liegen; für einen Wagen mit Reserverad und Ersatz rechnet man mit mindestens sechs Rädern. Daraus ergibt sich die statliche Summe von 60 000 bis 70 000 Rädern, die täglich benötigt werden. Und damit hat auch Blohm + Voss bzw. das Tochterunternehmen Ottensener Eisenwerk zu tun: sie bauen vollautomatische Schweißstraßen für die Herstellung von Autorädern.

Das Rad besteht meistens aus zwei Teilen, dem Felgenreing und der Radschüssel. Die Schweißstraße verbindet in selbsttätiger Punktschweißung Scheibe und Felge und fertigt im Rahmen der kompletten Räderstraße (zwei Stumpfschweißmaschinen, Beschickungsanlage, Transporteinrichtung, Entgratmaschinen, Profilermaschinen) je Stunde 800 Räder! Für die Sowjetunion zur Herstellung von Fiat-Wagen

(Schluß des Berichtes siehe Seite 34)



„Ungewöhnlich hohe Ansprüche“ — mit einem solchen Attribut werden die Sicherheitsschuhe versehen, die in unserem Unternehmen getragen werden. Diese Charakterisierung fand Heinz van Elten, der Hersteller unserer Schuhe. Wie wird überhaupt ein solcher Schuh gefertigt, wie wird die Stahlkappe eingebaut? Diesen Fragen ist die Werkzeitzung kürzlich einmal nachgegangen, als sie sich an Ort und Stelle informierte.

Tausende von Sicherheitsschuhen

Hohe Qualitätsansprüche und strenge Norm garantieren ein Höchstmaß an Sicherheit

Sicherheitsschuhe gibt es eigentlich schon lange, auch wenn man früher nicht in diesem Maße Wert darauf gelegt hat. Die Ansprüche sind im Laufe der Zeit immer größer geworden. Ein solcher Schuh soll nämlich — so wandelte sich allmählich die Ansicht — nicht nur schützen, sondern er soll gleichzeitig auch gut tragbar sein und die volle Bewegungsfähigkeit garantieren, soll benzin-, öl- und säurebeständig sein und eine Temperaturbeständigkeit bis 150 Grad Celsius haben.

Über die bei uns verwendeten Sicherheitsschuhe gibt es sogar eigene Normblätter, in denen von den Abteilungen Arbeitssicherheit die wichtigsten Merkmale für das Material, die Verarbeitung und die Verwendbarkeit enthalten sind. Darin ist unter anderem das Leder vorgeschrieben, die Lederdicken sind angegeben, die Abriebfestigkeit der Laufsohle ist aufgeführt.



Das Normblatt erläutert sogar, welche Ausführung zum Beispiel der Schnürsenkel zu haben hat und wie groß seine Zerreißfähigkeit sein muß.



Diese Merkmale gelten für alle Schuhe, gleich welcher Größe, ob es sich nun um Schuhgröße 39 oder um 50 oder gar darüber handelt. Bei der letzten Zahl wird sicherlich mancher mit dem Kopf schütteln, aber das ist mit Sicherheit kein Druckfehler. Schuhe und Größe 51½ sind kürzlich — allerdings als Sonderanfertigung — von einer Uedemer Schuhfirma geliefert worden.

Aber auch Größe 48 ist schon ganz beachtlich. Besitzer solcher außergewöhnlich großen Schuhe ist zum Beispiel Werner Golz. An dieser Stelle soll nicht etwa ein wenig schmeichehafter Vergleich gesucht und gefunden werden. Mit solchen

Worten hat sich Werner Golz oft genug auseinanderzusetzen. Wir wollen damit sagen, daß die Anforderungen an unsere Sicherheitsschuhe immer gleich hoch sind, unabhängig von der Schuhgröße.

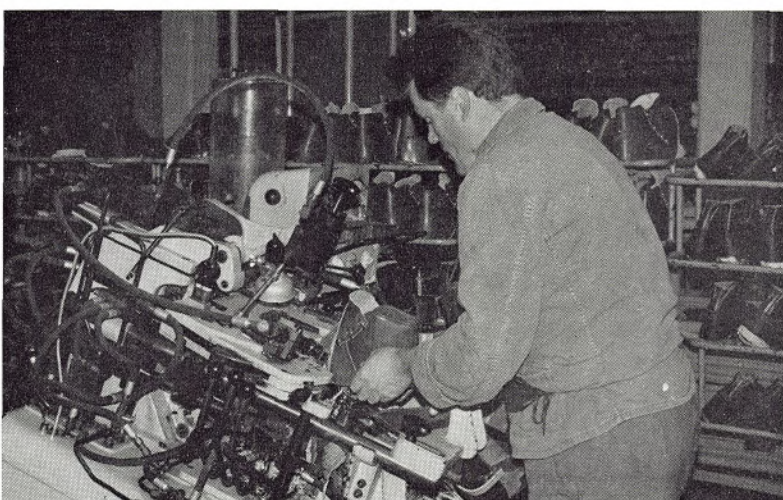
Übrigens Schuhgrößen: Die vorhin genannte Größe von 51½ bedeutet eine Länge von 33 cm. Man unterscheidet heute im allgemeinen zwei Größen. Der sog. „Pariser Stich“ ist die Schuhgröße, die den meisten wohl geläufig sein dürfte. Hierbei hat jede weitere Nummer etwa zwei Drittel Zentimeter mehr. Anders ist es bei der „englischen Größe“. Sie ist unterteilt in jeweils ein Drittel Zoll, das sind rund 8,5 Millimeter. Daher also die unterschiedliche Bezeichnung für die gleichen Schuhgrößen.



Wie entsteht nun ein solcher Schuh? Man könnte eine grobe Dreiteilung der Fertigung vornehmen:

1. Oberleder-Zuschneiderei,
2. Stepperei (Schaftnähen),
3. Bodenabteilung (Fertigung des Schuhbodens).

Am Anfang steht die Auswahl des Oberleders, an das ebenso wie an die andern Schuhteile ebenfalls entsprechend hohe Ansprüche gestellt werden. Dieses ausgesuchte gute Oberleder wird dann zugeschnitten. Allerdings trifft dieser Ausdruck eigentlich nicht mehr die eigentliche Tätigkeit, weil die einzelnen Teile heute maschinell ausgestanzt werden. Der sog. „Zu-



ZU DEN BILDERN

Linke Seite oben links: Sorgfältig wird das Leder für unsere Sicherheitsschuhe ausgesucht, hier von Sicherheitsmeister Brendt (Mitte) mit begutachtet — Rechts: Der Zuschneider. Mit einer Stanzpresse werden die Einzelteile ausgeschnitten — Mitte: In der Schaftnäherei. Die ausgestanzten Einzelteile werden zusammengesetzt — Unten links: Mit sorgsam gezieltem Hammerschlag wird die Stahlkappe eingesetzt — Rechts: Mit Hilfe dieser komplizierten Apparatur wird das Oberleder faltenfrei über die „Innereien“ einschließlich der Stahlkappe gezogen

Rechte Seite oben: Zu heiß darf es an den Füßen nicht werden, eine isolierende Sohle wird zwischengenäht — Unten: Im Schuhlager der Uedemer Firma lagern sie zu tausenden, nach Art und Größe geordnet

schneider“ bedient die Stanzmaschine und sorgt dafür, daß möglichst wenig Verschnitt übrig bleibt. Da es sich bei den Häuten um ein Naturprodukt handelt, gibt es im Leder manchmal Fehlerstellen, die beim Ausstanzen ausgespart werden müssen.

So werden nun die einzelnen Schuhteile wie Blatt, Zunge, Unterriemen, Innenfutter usw. aus den verschiedensten Ledersorten ausgestanzt und anschließend egalisiert, also auf eine gleichmäßige Dicke gebracht. Sodann müssen die einzelnen Teile „angeschärft“ werden; das heißt, die Stücke des Oberleders, die beim Zusammensetzen übereinanderliegen, werden flacher abgeschliffen, damit eine solche Doppellage nicht zu dick wird und später auf den Fuß drücken kann. In der Stepperei werden die einzelnen Teile dann zusammengenäht. Das ist — um einen Vergleich aus der Autoindustrie zu wählen — gewissermaßen der Zusammenbau der Karosserie. Hier

werden dann auch die Osen und Haken eingesetzt.

Parallel dazu arbeitet die Bodenabteilung. Hier ist inzwischen die Lederbrandsohle auf den Leisten gezogen worden. Jetzt kommt der zusammengenähte Schaft hinzu, der über den Leisten gezogen wird. Nun erst wird die Form, ob rechter oder linker Schuh, bestimmt. Auch die Breite und Weite wird hier dem kommenden Schuh mitgegeben.

Wichtig ist vor allem der faltenlose Sitz der „Innereien“. Mit einem kräftigen Schlag wird die Stahlkappe zwischen Futter und Oberleder hineingetrieben und befestigt. Sie wird unsere Mitarbeiter später vor Zehenverletzungen schützen. Auch diese Stahlkappen unterliegen bestimmten Normen. Sie müssen sich vorher recht rauen Tests unterziehen.

Inzwischen sieht das Gebilde schon richtig nach Schuh aus, aber es fehlt doch noch einiges, bis es fertig ist. Eine gute Leder-Zwischensohle, mit Rahmen versehen, wird nun mit dem Schuh vernäht. Und jetzt erst kommt die Laufsohle, welche die schon genannten Eigenschaften haben muß, nämlich Hitze-, Säure-, Öl- und Benzinbeständigkeit. Diese sorgsam aus-



gewählte Sohle wird mit dem Schuh verklebt.

Nun ist unser „Thyssen-Schuh“ im Prinzip fertig. Was jetzt noch geschieht, verleiht dem Schuh ein gefälligeres Aussehen. So werden die Sohlenkanten nachgearbeitet, gefräst und geschliffen, die Deckbrandsohle wird eingeklebt und die eine oder andere Stelle farblich etwas aufgefrischt.

Da stehen sie, unsere Sicherheitsschuhe, zu Hunderten und zu Tau-

senden, sorgsam nach Größen geordnet, und warten auf den Abruf unserer Abteilung Arbeitssicherheit. In den einzelnen Werken werden Lager unterhalten, um immer einen bestimmten Vorrat greifbar zu haben. Der ständige Bedarf ist beachtlich. So sind beispielsweise im letzten Geschäftsjahr allein für Hamborn, Ruhrort und Hüttenbetrieb 17 415 Stück der verschiedenartigsten Sicherheitsschuhe ausgegeben worden.

Verband oberer Angestellter besteht seit zwanzig Jahren

Der Verband oberer Angestellter der Eisen- und Stahlindustrie (VOE), Essen, einer der acht in der Union leitender Angestellter zusammengeschlossenen Verbände, kann in diesem Jahr auf ein zwanzigjähriges Bestehen zurückblicken.

Vor zwei Jahrzehnten nach dem Vorbild des Verbandes oberer Bergbeamter gegründet, hatte er sich von Anfang an die Aufgabe gestellt, die wirtschaftlichen, sozialpolitischen und rechtlichen Interessen seiner Mitglieder zu vertreten. Heute gehören ihm etwa 6000 der rund 11 000 oberen Angestellten der Stahlindustrie an, unter ihnen etwa 600 aus dem Bereich der ATH. Seit Oktober 1969 tariffähig, setzt er sich seither vor allem für den Abschluß eines Rahmentarifvertrages ein, um diesen Kreis der Angestellten durch eine entsprechende Gehaltsentwicklung, einen angemessenen Urlaub und Sicherung im Krankheitsfalle oder bei Rationalisierungsmaßnahmen abzusichern.

Anläßlich der Jahrestagung zum zwanzigjährigen Bestehen des Ver-

bandes in Essen unterstrich der Vorsitzende Dr. Paschmann, durch den angestrebten Abschluß eines Rahmentarifvertrages für Außer-tarif-Angestellte wolle man einer Verschlechterung des gesamten sozialen Status vorbeugen. Es sei nicht daran gedacht, einen echten Gehaltstarif abzuschließen; denn dabei müsse immer noch die persönliche Qualifikation und Leistung gewertet werden.

Der Verband lehnt den Referenten-Entwurf für eine Novellierung des Betriebsverfassungsgesetzes ab, da er die Zahl der sogenannten leitenden Angestellten sehr stark einschränkt und die besondere Stellung der oberen Angestellten nicht berücksichtigt, die in ihrer Funktion im Betrieb unternehmerische Aufgaben wahrnehmen, zugleich aber auch Arbeitnehmer seien.

Sich allein vom Betriebsrat vertreten zu lassen, so wurde erklärt, werde dieser Sachlage nicht gerecht. Es werden deshalb eine gesetzlich verankerte, funktionsfähige Vertretung der Interessen dieser Gruppe von Angestellten gefordert und Sprecher-Ausschüsse angestrebt, die mit ähnlichen Rechten wie die Betriebsräte ausge-

stattet werden sollten. Nach dem im neuen Gesetz vorgesehenen Proporz bleibe die Minderheit der leitenden Angestellten, für die — bis auf diejenigen der höchsten Ebene — eine theoretische Mitwirkungsmöglichkeit im Betriebsrat bestehe, in diesem Gremium jedoch ohne durchschlagendes Gewicht und Stimme.

In einem Vortrag anläßlich der Jahrestagung vertrat der Präsident des Bundesarbeitsgerichts, Prof. Dr. Gerhard Müller, als seine persönliche Ansicht, die „engere Gruppe“ der leitenden Angestellten habe nicht das Recht, mit Streiks gegen ihre Unternehmer vorzugehen. Ähnlich wie bei den Beamten werde bei einem Streik dieser an das Unternehmen besonders gebundenen Angestellten das Bindungsverhältnis gestört. Den übrigen oberen Angestellten, die schon auf Grund ihrer großen Anzahl nicht in diesem besonderen Verhältnis stünden, sei indes das Streikrecht nicht abzusprechen.

Erste-Hilfe-Kurse

Der Werksärztliche Dienst für die Werke Hamborn und Beeckerwerth führt im Winterhalbjahr 1970/71 im Gesundheitszentrum Hamborn Erste-Hilfe-Kurse durch. Belegschaftsmitglieder, die an diesen Lehrgängen teilnehmen wollen, können sich im zuständigen Betriebsbüro melden.





900 Mark

Sie spielten im Regen und halfen Sorgenkindern

Am 28. Oktober gab es in Ham-
born ein sportliches Ereignis.
Wenn es nach außenhin auch nur
ein kleines Fußballspiel war, so
drehte sich in Wirklichkeit doch
alles um die „Aktion Sorgenkind“.
Das Wetter war alles andere als
freundlich. Es regnete, als Perso-
naldirektor Woelke um 15.00 Uhr

den Anstoß machte. Bei den Zu-
schauern blieb trotzdem während
der anderthalb Stunden die Stim-
mung ausgezeichnet. Auf dem Spiel-
feld standen sich die Mannschaften
der Apparatewerkstatt und der
FTA-Meisterschaft gegenüber. Zum
Schluß blieben die FTA-Meister
zwar mit 3:9 die Unterlegenen,
obwohl sie auf dem Spielfeld eine
durchaus gute Figur gemacht hat-
ten; aber die Männer der Appara-

tewerkstatt verstanden es besser,
Tore zu schießen und das ist nun
einmal das Entscheidende beim
Fußball. Über die spielerischen
Qualitäten der Mannschaften kann
vielleicht auch die Fernseh-Auf-
zeichnung mehr aussagen. Jeden-
falls war den Veranstaltern dieses
Fußballereignis so bedeutend, daß
sie in eigener Regie mit eigenem
Aufnahmeteam eine Fernseh-Ma-
gnetaufzeichnung machten. Aber

ganz gleich, wer der beste Spieler
und die beste Mannschaft auf dem
Feld war — zum Schluß waren
rund 900 DM in der Kasse, die der
„Aktion Sorgenkind“ zur Verfü-
gung gestellt werden konnte.

Unsere Bilder zeigen einige Ausschnitte
aus diesem Spiel



Die Thyssen-Gruppe auf den Messen Brünn, Zagreb und Moskau



Nachdem die Thyssen-Gruppe bereits im Juni wie in den vergangenen Jahren auf der Posener Messe vertreten war, folgte im September eine Beteiligung an den internationalen Herbstmessen in Brünn (Tschechoslowakei), Zagreb (Jugoslawien) sowie an der Chemie-Ausstellung in Moskau.

Vor dem Hintergrund beginnender oder bereits laufender wirtschaftspolitischer Verhandlungen der Bundesregierung mit den sozialistischen Ländern kam der Thyssen-Präsenz auf den Ostblock-Messen besondere Bedeutung zu. Das zeigte auch der lebhafteste Besuch unserer Stände.

Im Mittelpunkt des Interesses standen die veredelten Erzeugnisse aus der Thyssen-Gruppe: Aus dem ATH-Programm bandbeschichtete Bleche (Thyssen Color) und die daraus gefertigten Dach- und Wandelemente der Thyssen Industrie, aus dem DEW-Programm plattiertes Material und Edelstahl-Legierungen, vor allem für den

Apparatebau, aus dem Programm der HOAG wetterfeste und hochfeste Stähle mit den Schweißzusatzwerkstoffen der Westfälischen Union, Hamm, auch für die Pipeline-Schweißung.

Neben der Messebeteiligung wurden erstmalig in Brünn und Zagreb Fachpresse-Konferenzen vor einem überraschend breiten Kreis von Journalisten durchgeführt. Wie groß das Interesse an dieser Unternehmung war, zeigten die anschließenden Veröffentlichungen in Funk, Fernsehen und der Fach- und Tagespresse.

Wie in den vergangenen Jahren berichteten in Brünn auch in diesem Jahr wieder Fachingenieure der DEW und der Thyssen Industrie vor zahlreichen geladenen Technikern. Dipl.-Ing. Manfred Eßer sprach über „DEW — rost- und säurebeständige Stähle und Legierungen für den chemischen Apparatebau“, Dipl.-Ing. Rolf Oberschür über „Thyssen Industrie — Moderne großflächige Bau-Elemente“.

Auch in Jugoslawien wurden in Verbindung mit der Messe Vortrags-Veranstaltungen durchge-

führt, in denen Direktor Dr. Neuhäus, Hüttenwerk Oberhausen AG, das Thema „Wirtschaftliches Konstruieren mit neuen schweißbaren Stählen“ behandelte. Das Korreferat hielt Dr. Zwintscher, Westfälische Union über „Schweißen von N-A-XTRA und witterungsbeständigen Stählen“.

Die Veranstaltungen wurden in Maribor und Slavonski Brod durchgeführt. Auch hier fanden die Ergebnisse aus Forschung und Entwicklung der Thyssen-Gruppe bei den interessierten Technikern der jugoslawischen Industrie ein lebhaftes Echo.



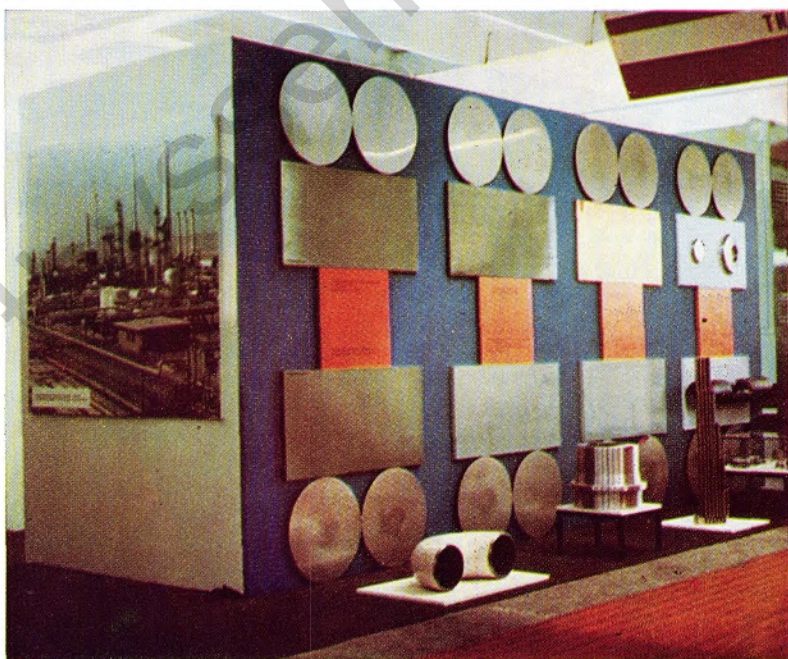
Die Chemie-Ausstellung in Moskau war für viele sowjetische Fachleute aus Moskau, aber auch aus entfernten Gebieten der UdSSR, Anziehungspunkt besonderer Art, um die Errungenschaften der eigenen sowjetischen Industrie mit dem Westen vergleichen zu können. Auch den Thyssen-Informationsstand besuchte eine große Zahl von Interessenten aus Industrie, Ministerien, Instituten, Laboratorien und Universitäten, die in ausge-

dehnten Fachgesprächen Antwort auf manche in der Sowjetunion zur Lösung anstehende Fragen erbaten. Als Ehrengäste konnten wir auf dem Messestand Minister und stellvertretende Minister des Chemie-Ministeriums, des Ministeriums für Buntmetallurgie sowie des Ministeriums für den Bau von Chemieanlagen begrüßen, außerdem offizielle Repräsentanten des Staatskomitees für Wissenschaft und Technik.

Bei einem Empfang aus Anlaß des Tages der Aussteller aus der Bundesrepublik, der im Goldenen Saal des Hotels „Rossija“, dem größten Hotel der Welt stattfand, legten in offiziellen Ansprachen Prof. Leusink, Minister für Wissenschaft und Entwicklung in Bonn, und der deutsche Botschafter in Moskau, Dr. Allardt, die Perspektiven des

DIE BILDER ZEIGEN

den Stand der Thyssen-Gruppe auf der Internationalen Herbstmesse in Zagreb (oben), der Chemie-Ausstellung in Moskau (unten links) und der 12. Internationalen Maschinenbau-Messe in Brünn (unten rechts)





DIE FARBAUFNAHME ZEIGT einen Ausschnitt der Außenfront der St.-Basilius-Kathedrale am Roten Platz in Moskau

Am Rande der Messe

Moskau — Stadt mit der angenehmen Hektik Zwischen „Gum“, Kreml und Rossija

Natalia Matinskowska dachte weder an Ersatzteile noch an Geschäfte; sie dachte ganz einfach nach, als ich ihr im „Gum“ — dem großen staatlichen Kaufhaus in Moskau — meinen „verklemmten“ Fotoapparat übergab. Und sie dachte recht lange nach! — Dann ging alles sehr schnell: sie nahm einen schwarzen Stoffschlauch, Arme und Fotoapparat verschwanden darin — dann tüchtiges Rumoren! — Jetzt begann auch ich zu denken, nicht nach sondern eher daran zu denken, daß ich meinen Fotoapparat sicherlich in mehrere Teile zerlegt zurückbekomme. Weit gefehlt! — Selbstbewußt lächelnd reichte sie mir meinen Fotoapparat zurück und

gab mit einer Geste zu verstehen, daß sie gerne geholfen habe und dieser Service natürlich kostenlos sei. Vielen Dank Natalia Matinskowska! Diese Fotos hier hätten sonst nicht in der Werkzeitung erscheinen können.

Im „Gum“, das bereits kurz vor 1900 gebaut wurde, rollt wirklich der Rubel. Hier wird alles angeboten, was der Konsument unbedingt braucht, und wie praktisch ist es für die Hausfrau in Moskau, alles unter einem Dach zu finden. Und ein bißchen Sport wird auch beim Einkauf mitgeliefert. Hier gibt es nämlich nur Treppen und keine Fahrstühle, vielleicht auch gut für die Moskauer Frauen, die

Tore nach Osten

(Schluß von Seite 31)

deutsch-sowjetischen Handels dar. Der Empfang bot darüber hinaus Gelegenheit zu einem wirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen Gedankenaustausch mit den sowjetischen Gästen. Diese Gespräche waren schon deshalb von besonderer Bedeutung, da mit Beginn des neuen Fünf-Jahres-Plans am 1. Januar 1971 das Tor zu einer weiteren Belebung des deutsch-sowjetischen Handels geöffnet ist.

Auch Wirtschaftsminister Prof. Dr. Schiller, der in offizieller Mission in Moskau weilte, besuchte die deutschen Aussteller auf der Internationalen Chemie-Ausstellung. Bei dieser Gelegenheit konnte Fräulein Freudenberg, Rußland-Delegierte der Thyssen Stahlunion-Export GmbH, auch Handelsrat E. Woltschkow, Leiter der Handelsvertretung der UdSSR in Köln, in seiner Muttersprache als langjährigen Gesprächspartner der Thyssen-Gruppe begrüßen.

Das Geschäft mit den sozialistischen Ländern erfordert viel Erfahrung. Die Thyssen-Gruppe will dazu beitragen, die wirtschaftlichen Beziehungen zu diesen Ländern zu



vertiefen und dadurch helfen, ein günstigeres Klima für anschließende wirtschaftspolitische Vereinbarungen zu schaffen. Die großen Absatz-Chancen gerade in diesen Ländern verdienen in der Zukunft unsere besonderen Bemühungen.



DIE BILDER ZEIGEN oben links: Direktor Dr. Gschwend im Gespräch mit jugoslawischen Kunden in Zagreb — oben rechts: Fragen der Journalisten beantwortet bei Konferenzen mit der Fachpresse in Brunn Direktor Dr. Hannes (unten) in Zagreb und Prokurist Podszus (oben)



DIE BILDER:

Rechts oben: Blick auf die Moskwa, im Hintergrund die Universität — Mitte: Der Rote Platz, der unendlich groß wirkt; rechts im Vordergrund die kilometerlange Schlange von Menschen, die sich fast täglich vor dem Mausoleum bildet, in dem Lenin beigesetzt ist — Unten: Das staatliche Kaufhaus „Gum“ liegt in unmittelbarer Nähe des Roten Platzes; am Fuß der Seite der Eingang zum Kaufhaus, darüber eine Innenaufnahme; die Laufgänge führen zu den einzelnen Fachgeschäften



anscheinend, wie figürlich feststellbar, gern und reichlich essen. Welch Wunder auch bei dem exzellenten Speiseeis, das überall zu bekommen ist und m. E. weitaus besser mundet als in anderen europäischen Ländern; und bei dem so schönen süßen Kuchen, von dem man gerne pfundweise mit nach Hause nehmen möchte.



Direkt an diesem Kaufhaus „Gum“ liegt der Rote Platz. Besser gesagt, am Roten Platz liegt dieses große Kaufhaus; denn noch stolzer als auf das „Gum“ sind die Moskauer natürlich auf ihren Roten Platz. Dieser Platz hat am Tag und am Abend eine faszinierende Atmosphäre: die fast unheimliche Größe des Platzes, hervorgerufen durch die hügelartige Anordnung des Platzes, eingrahmt von der so formschönen und romantischen St. Basil Kathedrale, die von 1555 bis 1560 zu Ehren Iwans des Schrecklichen nach der Besetzung von Kazan gebaut wurde, von der im roten Klinker gehaltenen Kremlmauer mit den dahinter sich auftürmenden Gebäuden und Kirchen mit den goldenen Kuppeln und von dem historischen Museum.

Ein nicht wegzudenkender Bestandteil des Roten Platzes ist die fast tägliche kilometerlange Menschenlange, die auf den Zugang zum



Mausoleum wartet, in dem Lenin aufgebahrt ist, und die anschließend dann schweigend an der Kreml-Mauer vorbeizieht, an den Ruhestätten bewährter Bürger der UdSSR. An dieser Mauer ruhen auch Stalin und die 1969 verunglückten Kosmonauten.

Ständig hört man am Roten Platz das Klicken der Fotoapparate; doch es ist nicht gestattet, im Mausoleum zu fotografieren. Die Besucher werden von der Polizei höflich gebeten, vor Betreten des Mausoleums den Fotoapparat in einem gesonderten Raum abzugeben.



Die sowohl freundliche als auch forschende Polizei hat in Moskau den Straßenverkehr fest im Griff. Autofahrer und Fußgänger benehmen sich sehr diszipliniert. Trotz des starken Autoverkehrs gibt es in Moskau auch zu den Hauptverkehrszeiten wegen der breit angelegten Straßen weder Stockungen noch Aufregungen. Das mag aber auch an der Mentalität der Moskauer liegen. Jeder weiß hier: Übereifer und Übermut sind selten gut! So ist Moskau die Stadt mit der angenehmen Hektik.

Ansonsten, was die Architektur und Stadtplanung betrifft, ist Mos-



ZU DEN BILDERN:

Oben: Vor dem Lenin-Mausoleum auf dem Roten Platz; im Vordergrund Besucher aus der Provinz — Unten: Eine typische Straße aus dem Moskauer von heute; alt und neu stehen nebeneinander: neben orthodoxen Kirchen und Gebäuden aus der zaristischen Zeit moderne Hotels (vorn links) und Hochstraßen

kau die Stadt voller Kontraste. Einmal das „alte Rußland“ mit seiner so verspielten Architektur und Farbfreudigkeit bei Kirchen und vielen anderen Gebäuden einschließlich Bahnhöfen, dann der bekannte Zuckerbäckerstil und schließlich die ganz strenge moderne Architektur.

Neuerdings schießen in Moskau gewaltige moderne Hochhäuser und große Wohnblocks wie Pilze her-

vor. Bezeichnend für diesen neuen Stil in Moskau ist das Hotel Rossija, das mit 6000 Betten wohl das größte Hotel der Welt ist. In diesem Hotel ist alles bis aufs Kleinste durchdacht und organisiert, jedes Zimmer modern und mit viel Komfort ausgestattet.

Es hat den Anschein, daß die Städteplaner bei der Neuplanung vom Stadtkern aus zur Peripherie der Stadt vorgehen. Wie München ist Moskau eine ewige Baustelle. So werden leider auch in den nächsten Jahren bereits die so idyllischen Holzhäuser, die man zum Teil noch an der Stadtgrenze Moskaus findet, der neuen Stadtplanung zum Opfer fallen.

Ja, auch Moskau ist eine Reise wert. Doch Nachtmenschen sollte man von der Reise abraten; denn Punkt 23 Uhr macht Moskau Pause, um am anderen Tag wieder fit zu sein. Claus Suhrmeyer



Kinderkuren der Krankenkasse auch im Jahre 1971

Die ATH-Betriebskrankenkasse Hamburg verschickt auch im Jahre 1971 Kinder im Alter von sechs bis zwölf Jahren in das Kinderheim „Tannenblick“ in St. Pe-

ter-Ordning an der Nordsee. Anmeldungen für diese Kinderkuren nimmt die Krankenkasse in Hamburg entgegen. Um eine persönliche Vorsprache wird gebeten. Kinder, die bereits durch die Betriebskrankenkasse verschickt worden sind, können nicht berücksichtigt werden.



Sicherheit für Menschen und Betrieb

Sechs Mitarbeiter der Kokereien mit Gasschutz-Ehrendnadeln ausgezeichnet

Die Hauptstelle für das Grubenrettungswesen in Essen zeichnete am 12. November sechs Mitarbeiter der Kokereien „August-Thyssen“ und Westende der ATH mit der goldenen und silbernen Gasschutz-Ehrendnadel aus. Sie haben sich zwanzig bzw. fünfzehn Jahre lang als Mitglieder der Gasschutzwehr um die Sicherheit der Menschen und des Betriebes verdient gemacht.

Dipl.-Ing. Kocks von der Grubenrettungsstelle sprach den sechs Männern Dank und Anerkennung aus für ihren Einsatz und überreichte ihnen die Nadeln. Betriebsdirektor Dr.-Ing. Bußmann verband — wie Dipl.-Ing. Kocks — mit dem

Dank die Hoffnung, daß sie auch in Zukunft für die Arbeit mit Gerät bereit sein werden, obwohl die Gasschutzwehren auf den beiden Kokereien aufgelöst und ihre Aufgaben auf die Werkfeuerwehr der ATH übergegangen sind. In den Kokereien werden von der Feuerwehr gewartete Geräte zum direkten Einsatz in Notfällen zur Verfügung stehen.

Mit der goldenen Ehrendnadel wurde Werner Wisotzki (im Bilde dritter von links, Kokerei Westende) ausgezeichnet, mit der silbernen Ehrendnadel (von links nach rechts) Heinz Hartmann, Horst Miskowiak und Friedhelm Wawerek (alle Kokerei „August Thyssen“), Koksmeister Franz Müller (Westende) und Karlheinz Vadjlan (Kokerei „August Thyssen“).

Blohm + Voss AG

(Schluß des Berichtes von Seite 27)

in Lizenz ist die abgebildete Räderstraße bestimmt.

Wie man absolut runde Rohre herstellt, die nicht nachgerichtet werden müssen; Rohre, die längenmäßig unbegrenzt sein können; Rohre mit großen Durchmessern wirtschaftlich fertigt; entsprechende Anlagen überall dort, wo es notwendig ist, schnell aufbauen und in Betrieb nehmen kann — dies wurde mit der Spiralrohr-Schweißmaschine gelöst.

Kanada, Kuwait, Algerien, Griechenland, Italien oder die UdSSR, überall sind solche Anlagen kontrahiert bzw. haben sie die Produktion aufgenommen.

Das System ist einfach: in einer Maschineneinheit werden die Rohre aus Blechen oder Bändern kontinuierlich gefertigt. Sie gelangen durch eine Rollen-Richtmaschine in die Besäumschere und eine Bandkannten-Fräßstation. Von dort in die Verformstation und werden dann nach dem Drei-Walzen-Biegesystem zu einem einwandfreien, runden und spannungsfreien Rohr geformt. Auf diese Weise wird ein endloser Rohrstrang produziert, der in einem Rohrtrennwagen (ebenfalls Bestandteil der Maschine) auf beliebige Rohrlängen getrennt wird.

Die erste Blohm + Voss-Spiralrohr-Schweißmaschine arbeitet seit elf Jahren in Kanada; für die bisher letzte wurde im Sommer der Vertrag zur Lieferung für Italien abgeschlossen.

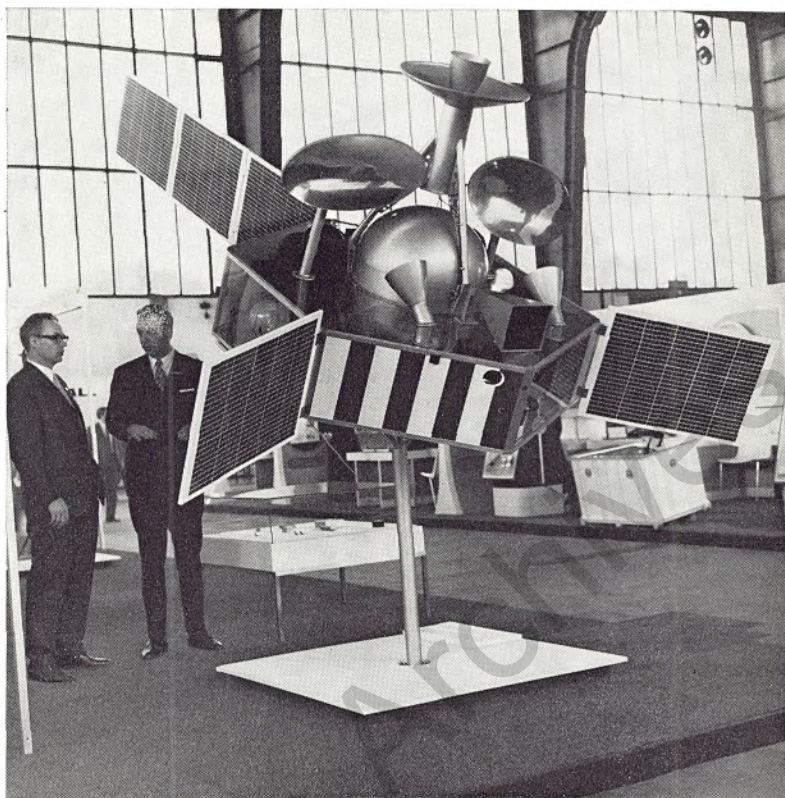
Thyssen-Gruppe zeigte auf „Interocean 70“ ihren Beitrag zur Erforschung der Weltmeere

Den deutschen Beitrag zu den internationalen Bemühungen, die Reichtümer der Meere zum Wohle der gesamten Menschheit zu nutzen, demonstrierte die „Interocean 70“, die vom 11. bis 15. November in Düsseldorf stattfand. Auf ihr war auch die Thyssen-Gruppe innerhalb der „Arbeitsgemeinschaft Meerestechnik“ vertreten.

Mit der „Interocean 70“ waren mehrere Vortragsveranstaltungen sowie eine Sonderschau im Düsseldorfer Messegelände verbunden, die über „Meeresforschung und Meeresnutzung“ berichtete. Die Bedeutung der Meere für den Menschen, seine Ernährung und Rohstoffversorgung ist seit vielen Jahrhunderten bekannt, ihre genaue Erforschung fast hundert Jahre alt, wenn man von der ersten Forderung zur Gründung eines deutschen Meeresforschungs-Instituts im Jahre 1875 ausgeht. In Düsseldorf zeigte sich jetzt sehr konkret, daß auf diesem Gebiet eine mit dem Beginn der Weltraum-Forschung vergleichbare Phase begonnen hat. Wie man in jüngster Zeit feststellen konnte, greifen beide Gebiete durch den Einsatz von Satelliten ineinander über.

Auf dem Stand der „Arbeitsgemeinschaft Meerestechnik“, auf dem auch die Thyssen-Gruppe als Mitglied dieser Gemeinschaft vertre-

ten war, wurde beispielsweise ein Satellit gezeigt, der für die Meerestechnik und Meeresnutzung künftig ein wichtiges Hilfsmittel und Bindeglied darstellt. Das Original des Satelliten, dessen Modell in der Ausstellung gezeigt wurde, ist ein Beitrag der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH zu einem deutsch-französischen Gemeinschaftsprojekt. Dieser Nachrichten-Experimentalsatellit soll 1973 unter dem Namen „Symphonie“ zum Einsatz kommen. Seinen Standort soll er über Französisch-Guayana im Norden Südamerikas haben. Von besonderer Bedeutung bei den Projekten zur Erforschung der Meere sind die Geräte, die hohen Ansprüchen gerecht werden müssen. Hier konnte die ATH-Tochtergesellschaft Deutsche Edelstahlwerke auf der „Interocean 70“ ein Material zeigen, das gegenüber Lochfraß unempfindlich und dadurch für den Einsatz im aggressiven Seewasser besonders geeignet



ist. Diese Superferrite werden bei den zukunftssträchtigen Aufgaben der Meeresforschung einen festen Platz erhalten und einen wichtigen Beitrag zur Durchführung der Projekte darstellen.

Die Ausstellung ließ erkennen, wie die Thyssenhütte auch auf diesem wirtschaftlich wichtigen und technisch bedeutsamen Gebiet recht konkret mitarbeiten kann. So zeigte Contimet, ein Spezialunternehmen der DEW, geschmiedete Titanbüchsen, aus denen Gehäuse für Gammastrahlen-Meßsonden gefertigt wurden. Bereits vor zwei Jahren, im Herbst 1968, bestand eine solche Sonde ihre Probe, als sie von Bord des deutschen Forschungsschiffes „Meteor“ im Biscaya-Graben auf 6000 Meter abgelassen wurde. Die mit dieser Sonde erreichte Meßgenauigkeit übertraf alle Erwartungen.

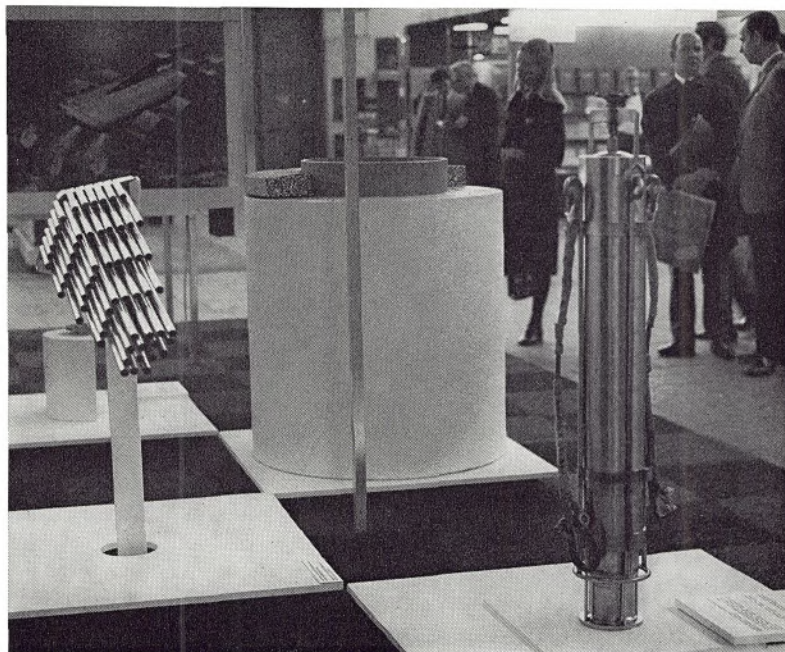
Geht man davon aus, daß die Meeresforschung — wie die Wissenschaftler glauben — in ein ent-

scheidendes Jahrzehnt eingetreten ist, so dürfte die ATH und die Thyssen-Gruppe insgesamt auch in diesem wichtigen Aufgabenbereich, in dem sie bereits heute ihren festen Platz haben, für die Zukunft noch große Aufgaben vor sich haben.

Auf Grund des außerordentlich positiven Echos dieses ersten internationalen Kongresses mit Ausstellung für Meeresforschung und Meeresnutzung wird die Zweite „Interocean“ im Jahre 1973 — ebenfalls in Düsseldorf — stattfinden.

DIE BILDER

zeigen oben das Modell des Nachrichtensatelliten „Symphonie“; unten auf dem rechten Bild eine aus DEW-Titan geschmiedete Büchse für eine „Meteor“-Meßsonde — links: Direktor Luckow im Gespräch mit Besuchern



Überprüfung der Beiträge zum Jahresende schützt vor Verlusten

Wenn sich ein Jahr dem Ende zuneigt, ist es gut zu prüfen, ob man nicht Gefahr läuft, durch nicht rechtzeitige Erfüllung von Verpflichtungen wichtige Fristen zu versäumen und hierdurch wirtschaftliche Nachteile zu erleiden. Dies gilt nicht zuletzt für den großen Personenkreis, der freiwillig der gesetzlichen Rentenversicherung der Arbeiter oder Angestellten angehört.

Wer nach Eintritt des Versicherungsfalles einen Rentenanspruch geltend machen will, muß nachweisen, daß er die Wartezeit erfüllt hat. Das bedeutet, daß bei Antrag auf Rente wegen Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit oder auf Hinterbliebenen-Renten eine Versicherungszeit von sechzig Kalendermonaten und bei Antrag auf Alters-Ruhegeld eine Versicherungszeit von 180 Kalendermonaten zurückgelegt sein muß. Anrechnungsfähige Versicherungszeiten sind Zeiten, für die Beiträge wirksam entrichtet wurden oder als entrichtet gelten sowie Ersatzzeiten, zum Beispiel militärischer Dienst, Internierung, Vertreibung.

Nach den Bestimmungen über die Nachentrichtung von Beiträgen sind freiwillige Beiträge unwirksam, wenn sie nach Ablauf von zwei Jahren nach Schluß des Kalenderjahres, für das sie gelten sollen, entrichtet werden. Sie dürfen außerdem nach Eintritt der Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit oder des Todes für vorherliegende Zeiten nicht entrichtet werden. Für Zeiten nach Eintritt der Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit können freiwillige Beiträge lediglich zur Anrechnung für das Alters-Ruhegeld und für Hinterbliebenen-Rente geleistet werden.

Zwar können Beiträge für 1969 auch noch im Jahr 1971 und Beiträge für 1970 noch in den Jahren 1971 und 1972 nachentrichtet werden, vorausgesetzt, daß der Versicherungsfall bis dahin nicht eingetreten ist. Jedoch müssen Beiträge für 1968 spätestens bis zum 31. Dezember 1970 geleistet werden. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, daß der Beitragssatz in

der gesetzlichen Rentenversicherung ab 1970 von sechzehn auf siebzehn Prozent angehoben wurde, und daß nach dem Finanzänderungsgesetz 1967 bei einer Änderung des Beitragssatzes Beiträge auch dann in den neuen, das heißt zur Zeit in den ab Januar 1970 geltenden Beitragsklassen zu entrichten sind, wenn sie für Zeiten vor der Änderung, also für die Jahre 1968 oder 1969 gelten sollen.

In der freiwilligen Weiterversicherung gelten seit 1. Januar 1970 fünfzehn Beitragsklassen: Beitragsklasse 100 bis Beitragsklasse 1200 mit Monatsbeiträgen zwischen 17 DM und 204 DM. Diese zwölf Beitragsklassen steigen von 100 um jeweils 100 bis 1200; die Beiträge erhöhen sich entsprechend von 17 DM um jeweils 17 DM bis 204 DM. Außerdem gibt es die Beitragsklassen 1400, 1600 und 1800 mit Beiträgen von 238 DM, 272 DM und 306 DM. Die früheren Beitragsklassen 1300, 1500 und 1700 bestehen nicht mehr.

Für die freiwillige Weiterversicherung werden seit Beginn des Jahres 1970 Marken nach dem gleichen Muster wie für die Pflichtversicherung ausgegeben. Werden die Marken für die Pflichtversicherung verwendet, sind sie vom Versicherten handschriftlich mit „Pf“ zu kennzeichnen. Ohne diese Kennzeichnung gelten sie als freiwillige Beiträge.

Zur Erhöhung späterer Rentenleistungen können von allen Versicherten zusätzlich Höherversicherungsmarken verwendet werden, die durch den Aufdruck „HV“ gekennzeichnet sind. Seit Januar 1970 betragen die Monatsbeiträge für die Höherversicherung 17 DM, 51 DM, 85 DM, 119 DM, 153 DM, 204 DM und 306 DM.

Der freiwillig Weiterversicherte ist ebenso wie der Pflichtversicherte in der Wahl der Beitragsklasse für die Höherversicherung frei. Er muß aber darauf achten, daß zu jedem Höherversicherungs-Beitrag ein Grundbeitrag (Pflicht- oder freiwilliger Beitrag) vorhanden ist. Zur Nachentrichtung von Höherversicherungs-Beiträgen können bis Ende 1970 noch Nachzahlungen für die Jahre 1968 und 1969 vorgenommen werden.

D. F. St.



Dr.-Ing. Werner Lückerrath

Vierzig Jahre mit der ATH

Dr.-Ing. Werner Lückerrath, der Leiter der Zentralen Forschung der ATH, berichtet heute abschließend aus seiner vierzigjährigen Tätigkeit bei der Thyssenhütte.

In meinem Berufsleben habe ich immer wieder erfahren, daß Zeiten von Stahlmangel mit solchen eines Überangebots abwechseln. In letzteren wachsen Reklamationen verständlicherweise übermäßig an, wogegen in den für uns guten Jahren des Stahlmangels Werkstofffehler oft ohne Beanstandung in Kauf genommen werden. Bei Dr. Meyer habe ich gelernt, nicht nach der Konjunktur, sondern immer unbeeinflusst und erst nach klaren Feststellungen meine Entscheidungen zu treffen. An meine Mitarbeiter habe ich dieses Erbe weitergegeben.

Eine Versuchsanstalt kann ihren guten Ruf nur dann wahren, wenn sie unabhängig von der Kunden Gunst und Haß ihr Urteil fällt. Ist man im Unrecht, soll man die eigenen Fehler sofort offen zugeben. Weiß man sich dagegen mit Sicherheit im Recht, so soll man auch einem anspruchsvollen Kunden gegenüber seinen Standpunkt sachlich und bestimmt vertreten, um zu einer wirklich echten Zusammenarbeit zu kommen. Diesem Grundsatz verdanken Phoenix und die ATH ihre jahrzehntelange, überaus freundschaftliche Verbindung mit der Firma Wuppermann in Leverkusen-Schlebusch.

Wie gerne erinnern sich meine Mitarbeiter mit mir an die vielen,

vielen Qualitätsbesprechungen, in denen man offen seine Meinung vertrat und manchmal auch ironische Bemerkungen ohne jede Verärgerung hinnahm. Besonders Dir. Steck, der jahrelang die Interessen der Firma Wuppermann energisch und bestimmt vertrat und der heute eine hohe Stellung bei Fried. Krupp in Essen bekleidet, verstand es, durch drastische Bemerkungen seine „Gegner“ oft mundtot zu machen. Ich erinnere mich noch gerne an ein kleines Erlebnis, welches für seine Schlagfertigkeit charakteristisch ist.

Jedesmal wenn unser „schlechter Stahl“ bemängelt wurde, wir aber die Fehler bei der Verarbeitung in Schlebusch feststellten, drohte Dir. Steck damit, eines Tages ein eigenes Stahlwerk zu bauen. Bei einem Werksrundgang kamen wir mit mehreren leitenden Herren an einer Baugrube vorbei, die für das neue große Verwaltungsgebäude ausgehoben worden war. Wir hatten von diesem Bauvorhaben noch nichts gehört, und unser Stahlwerksdirektor Goebel fragte in seinem bekannt lebenswürdigen Ton: „Was bauen Sie denn hier, Herr Steck?“ „Hier wird das neue Stahlwerk gebaut“, antwortete dieser schlagfertig. Goebel blieb ihm die Antwort nicht schuldig und sagte: „Das wird aber der Ruin der Firma Wuppermann sein!“ Niemand erwartete noch eine Erwiderung. Aber sie kam wie aus der Pistole geschossen: „Wir haben ja nicht vor, Sie, Herr Goebel, als Stahlwerkschef einzustellen!“ Zur allgemeinen Erheiterung hatte die



Firma Wuppermann in diesem Reduell eindeutig besiegt.

Es sei aber zum Lobe von Dir. Goebel erwähnt, daß Wuppermann in einem solchen Falle einen ausgezeichneten Fachmann als Stahlwerkschef bekommen hätte. Goebel hatte während der Wirtschaftskrise in den Jahren 1930 bis 1932 als Schmelzer in einem Siemens-Martin-Werk in Pittsburgh, USA, gearbeitet und dabei viele Erfahrungen gesammelt. Nach seiner Rückkehr war er es, der in Hamborn die sogenannte Flaschenhalskokille einführte, die sich für manche Zwecke sehr bewährt hat.

Bei der guten Zusammenarbeit mit der Firma Wuppermann dürfen auch die jährlich am Barbaratage stattfindenden Feiern nicht vergessen werden, die in Schlebusch mustergültig ausgerichtet wurden. Manche Programme sind nur mit denen des Kom(m)ödchens, der Lach- und Schießgesellschaft oder der Stachelschweine zu vergleichen. Immer wieder forderte man Phoenix auf, auch einmal ein Barbarafest zu gestalten.

Zwei Wochen vor dem Barbarafest 1954 wurde unsere Versuchsanstalt von Dr. Wuppermann und Dr. Brandi verpflichtet, diesmal das Programm zu übernehmen. Man kann sich kaum vorstellen, mit welcher Eile gearbeitet werden mußte, um das von mir in einer Woche verfaßte Theaterstück „XHP und die Wipperfrau“, in welchem alle glossierten Personen Tarnnamen erhielten, auf die Bühne zu stellen. Kulissen und Kostüme mußten angefertigt und Texte eifrig auswendig gelernt werden. Proben konnten nur in Teilabschnitten stattfinden; denn die normale Arbeit in der Versuchsanstalt lief ja weiter.

Die Generalprobe war für den Aufführungstag am 3. Dezember 1954 in Schlebusch um 15.00 Uhr angesetzt. Die schon von den Vortagen abgekämpften Mitspieler betraten mit einer verständlichen Unruhe die eigens für uns aufgebaute Bühne im Gästezimmer des Lindenhofes. Da der „personifizierte“ Konverter kräftigen braunen Rauch erzeugen mußte, hatte man unter der Bühne Druckflaschen mit 120 atü Preßluft installiert.

DIE BILDER ZEIGEN:

Linke Seite: Gespräch nach einer Barbarafeier in Ruhrort zwischen Dr. Th. Wuppermann (zweiter von links), Dr. Brandi (links), Dir. Höfges (rechts) und Dr. Hofmeier (zweiter von rechts) — Rechte Seite: Szenen aus dem Barbaraspiel „XHP und die Wipperfrau“ in Schlebusch 1954 mit „personifiziertem“ Konverter und dem „Ultrafiedler“



Die Generalprobe begann. Frau Gilles betätigte sich als Souffleuse, bediente den Vorhang, und Frau Heller sprach den Vorspruch der Heiligen Barbara. Nach wenigen Worten erfolgte ein heftiger Knall.

Ein Verbindungsstück, mit dem der Schlauch der Druckluftflasche an den „Konverter“ angeschlossen war, hatte sich gelöst und flog Frau Heller ins Auge. Das Augenglid wurde durchschlagen und die Netzhaut verletzt. Unsere Erschütterung war groß, denn jeder rechnete mit dem Verlust des

stark blutenden Auges. Ehe wir zur Besinnung kamen, hatte der immer hilfsbereite Pkw-Fahrer Gesser die Verletzte ergriffen und sie mit Hilfe anderer Mitspieler ins Auto geschafft. Bei einem Augenarzt wurde die Wunde genäht, die zum Glück nicht so gefährlich war wie zuerst befürchtet.

Die Generalprobe war verständlicherweise wegen der allgemeinen Aufregung ausgefallen. Mit einer Augenklappe trug Frau Heller drei Stunden später bei der nun getretenen Aufführung den Vorspruch

der Heiligen Barbara vor. Dieser befreiende Ausgang des Unfalls wirkte auf alle Mitspieler so anregend, daß wir — obwohl Laien — ohne jede Hemmung die vielen erheiternden Episoden schwungvoll spielten. Den Erfolg kann nur ermesen, wer ihn miterlebt hat.

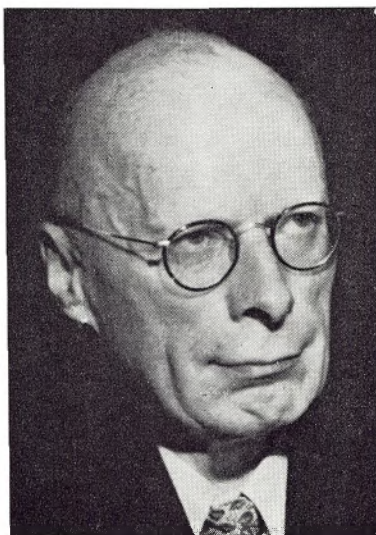
Mit diesem wirklich dramatischen Ereignis möchte ich den Bericht über meine Ruhrorter Zeit abschließen, um noch meine Erlebnisse in den letzten fünf Jahren bei der August Thyssen-Hütte in Duisburg-Hamborn zu schildern.

Als im Jahre 1965 Phoenix-Rohr aufgelöst wurde und dabei der Ruhrorter Werksteil wieder zur August Thyssen-Hütte kam, hatte ich die Freude, in das Werk zurückzukehren, bei dem ich meine Laufbahn begonnen hatte. Man übertrug mir die verantwortungsvolle, aber auch dankbare Aufgabe, alle in der Thyssen-Gruppe vereinigten Unternehmen, einschließlich der „Halbtöchter“, auf dem Gebiet der Forschung, Entwicklung und Qualitätsüberwachung zu koordinieren. Diese vielseitige Tätigkeit wurde mir erleichtert durch das Vertrauen der vielen Mitarbeiter im Konzern, auf deren kritische Meinung ich stets großen Wert gelegt habe.

Für die jüngeren ATH-Leute möchte ich jedoch vorher ganz kurz auf die schicksalhafte Geschichte der Thyssenhütte nach dem Kriegsende hinweisen. Als die Militärregierung sofort nach der Überrollung den gesamten Vorstand abgesetzt hatte, fiel nach einiger Zeit dem bisherigen Stahlwerksdirektor Dr. Herzog die schwierige Aufgabe zu, das in Trümmern liegende Werk zu leiten. Da die ATH auf der Demontageliste stand, war der Auftrag für Dr. Herzog trostlos und fast unerfüllbar.

Die Zeit seines Ringens um die Erhaltung der ATH fällt in die Jahre 1946 bis 1951. Er hat sich in selbstloser Arbeit so verzehrt, daß er leider den Wiederaufstieg der Hütte nicht mehr erlebte und im Januar 1951 starb. Doch hatte er das Glück, den von Bundeskanzler Dr. Adenauer am 22. November 1949 auf dem Petersberg erreichten Demontagestop zu erleben. Auf diese Weise blieb Dr. Herzog wenigstens

Dr.-Ing. Eduard Herzog



Arbeitsdirektor Johann Meyer





noch in seinem letzten Lebensjahr die Hoffnung, daß die ATH, der er seit 1924 angehörte, wiedererstanden würde.

Bei seinem Bemühen wurde Dr. Herzog tatkräftig durch den Betriebsratsvorsitzenden Johann Meyer unterstützt. Meyer, der mit überwältigender Mehrheit aller Arbeitnehmer gewählt wurde, war so beliebt, daß er auf Drängen der gesamten Belegschaft im Jahre 1955 von der Gewerkschaft als Arbeitsdirektor vorgeschlagen wurde. Die Wahl fand daraufhin durch den Aufsichtsrat statt, und nach Ablauf der ersten fünf Jahre erfolgte eine Wiederwahl für nochmals drei Jahre.

Mir war Johann Meyer gut bekannt, weil wir schon im ersten Jahre meines Berufslebens im Betriebslaboratorium des Martinwerks II zusammentrafen. Als Assistent habe ich viele Gespräche auf Nachtschichten mit ihm geführt, wenn wir auf eilige Analysenergebnisse warteten, um je nach dem Ergebnis die Schmelze abstechen zu können.

Bis zum Kriegsende gehörten wir beide der Metallurgischen Abteilung an und hatten immer eine enge Fühlungnahme. So durfte ich ihn beraten, als man ihm 1945 zunächst den Posten des stellvertretenden Betriebsratsvorsitzenden anbot. Er war sehr bescheiden und wollte diese verantwortungsvolle Stelle zuerst nicht annehmen.

Wie viele andere damals habe auch ich meine ganze Überredungskunst angewandt, um ihn zu einer Zustimmung zu bringen. Wer von uns beiden hätte 1930 auf Nachtschicht in dem dürftig eingerichteten Betriebslaboratorium, in welchem die Ratten unter den Holzdielen umherliefen, gedacht, daß Johann Meyer einmal das ehrenvolle Amt

eines Vorstandsmitgliedes der ATH übernehmen würde!

Die Gedanken an die ersten Jahre nach Kriegsende erinnern mich an ein Erlebnis kurz nach der Besetzung des Werkes. Es soll die Rolle des Zufalls verdeutlichen, der einem in langjähriger Berufsarbeit ab und zu begegnet. Hierzu muß ich etwas weiter ausholen.

Im Jahre 1937 führte ein junger Ingenieur der französischen Firma de Wendel aus Hayange in Lothringen, Raymond Stammbach, mit mir die Verhandlungen über die erste Lizenznahme auf unser patentiertes Schienenwalzverfahren. Er hatte in seiner Praktikantenzeit als Schmied gearbeitet und sagte während der acht Tage seines hiesigen Aufenthaltes immer wieder: „Wenn man mir die Aufgabe gestellt hätte, eine Schiene zu schmieden, bei der es auf Bruchsicherheit in der Mitte des Schienenfußes ankommt, so hätte ich an dieser Stelle mit starkem Druck einen Keil in den Werkstoff getrieben und diesen dann in den nächsten Arbeitsgängen aufgeklappt. So machen Sie es auch in Ihrem Walzverfahren, und ich glaube Ihnen den Erfolg ohne meine eigene Nachprüfung Ihrer Werte.“

Daraufhin entschied sich de Wendel sofort zur Übernahme des Verfahrens. Zur Feier des Vertragsabschlusses fuhren wir beide in die Ausstellung „Schaffendes Volk“ nach Düsseldorf und schieden am nächsten Morgen als Freunde.

Im Kriege kam das Werk de Wendel, nunmehr in Hayingen, unter die Leitung der Reichswerke. Vom gleichen Tage an verweigerte man die Zahlung der Lizenzgebühren für die Schienenwalzungen, die die französische Firma bisher standlos gezahlt hatte. Die Reichswerke behaupteten, inzwischen ein

abgeändertes Walzverfahren anzuwenden.

Dr. Bartscherer — hierüber sehr verärgert — verlangte sein Recht und das der ATH und schickte mich am 15. Dezember 1942 zur Verhandlung mit allen Vollmachten nach Lothringen. Beim Betreten des Werkes fragte ich den Pförtner: „Ist Herr Stammbach noch hier?“ Seine Antwort war: „Ja, er ist soeben durchs Tor gegangen.“ In der fünfstündigen Verhandlung mit den neuen Werksleitern bat ich, Herrn Stammbach zu den technischen Fragen des Walzverfahrens hinzuzuziehen. Es wurde mit der Begründung abgelehnt: „Herr Stammbach ist nicht mehr bei uns.“ Meine Entgegnung, vom Pförtner anders unterrichtet worden zu sein, bezeichnete man als Irrtum.

Ich stand bei der Verhandlung allein fünf Herren der Werksleitung gegenüber, die sich zunächst sehr sicher fühlten. Nach vier Stunden mußte von diesen aber doch schließlich zugegeben werden, daß man das „Thyssen-Walzverfahren“ anwende. Man sagte zu, ab 1. Januar 1943 wieder zahlen zu wollen.

Da ich die gradlinige Einstellung von Dr. Bartscherer kannte, der von der neuen Werksleitung in Hayingen sein Recht, also Nachzahlungen verlangte, erlaubten mir meine Vollmachten nicht, auf den Kompromiß der neuen Herren von de Wendel einzugehen. Ich bat um eine Telefonverbindung mit Dr. Bartscherer, der sich damals gerade in Urlaub in Baden-Baden befand, um seine Entscheidung einzuholen. „Eine solche Verbindung dauert Stunden, da sie über die Militärleitung geht und Zivilgespräche zurückstehen müssen“, war die Antwort. Ich forderte erobert ein Blitzgespräch — das erste und wohl auch einzige in meinem Leben.

Man entsprach nur ungern meinem Wunsche. Nach fünf Minuten sagte Dr. Bartscherer zwar widerwillig, aber mit meiner Verhandlung einverstanden: „Fangen wir ab 1. Januar 1943 mit denen da drüben ein neues Leben an!“ Ich legte den Hörer auf, die fünf Herren gaben mir die Hand mit den Worten: „Wir wollen in zwei Wochen mit der ATH ein neues Leben anfangen.“

Mein Freund Stammbach saß, ohne daß ich es damals ahnte, im Nebenzimmer. Er mußte den schlecht unterrichteten neuen Herren mit technischer Hilfestellung unter die Arme greifen, wozu sie mehrfach das Verhandlungszimmer verließen. Unser Wiedersehen sollte sich drei Jahre später sehr dramatisch gestalten.

Einige Wochen nach Ende des Krieges: Die zertrümmerte ATH war vom Feinde besetzt, unsere Lage verzweifelt. Die Demontage begann. Am Haupteingang des alten Verwaltungsgebäudes der ATH standen schwerbewaffnete Posten. Ich wurde von Dr. Herzog in sein Büro gerufen.

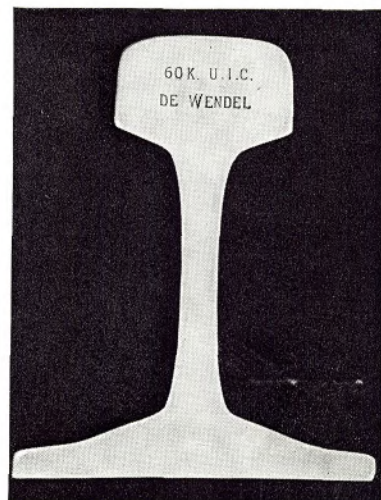
Auf der Freitreppe kam mir ein hoher französischer Offizier entgegen. Er starrte mich an, umarmte mich zum fassungslosen Staunen der Wachtposten und rief aus: „Welch eine Überraschung — Lückerath, Sie leben noch?!“ Es war mein Freund Stammbach, der als Stahlfachmann während der Demontage der Ruhrwerke bei der französischen Militärverwaltung beratend tätig war. Ein Spiel des Zufalls in trostloser Zeit und wiederum ganz nahe an dem für mich so schicksalhaften Tor 1.

Stammbach nahm mich freundschaftlich mit in eine französische Kantine, kaufte mir dort Butter, Wurst, Käse und Seife, und ich verabschiedete mich von ihm in eine ungewisse Zukunft. — Seither gehe ich nie die Freitreppe zum alten Verwaltungsgebäude empor, ohne an diese erschütternde Begegnung zu denken.

Erst 1959 sahen wir uns wieder, als ich zum ersten Mal nach dem Kriege das Werk de Wendel in Hayange besuchte und mein Freund Stammbach mir stolz seine Neubauten zeigte. Zum Abschied schenkte er mir einen verchrom-

Unten: Die „Freundschaftsschiene“ —

oben: Das Kraftwerk „Hermann Wenzel“



ten, polierten Schienenquerschnitt, der seit dieser Zeit meinen Schreib-tisch zierte. Als meine Mitarbeiter Dr. Fussek und Dr. Schwalbe mit mir den ersten Teil dieses Berichtes durchsprachen und mir mit man-chen Hinweisen zum Gelingen hal-fen, erfaßte Dr. Fussek plötzlich diese „Freundschaftsschiene“ und sagte: „Wie schön ist dieser Brief-beschwerer, wo stammt er her?“ Erst diese Frage brachte mich auf den Gedanken, mein Erlebnis mit dem „Zufall“ noch in diesen Be-richt einzufügen — als Erinnerung an einen Freund und an mein tech-nisches Lieblingskind „Die Schie-ne“.

Mit der Rückkehr nach Hamborn war für mich eine große Freude verbunden, weil ich auf diese Weise noch fünf Jahre Gelegen-heit hatte, für das modernste Hüt-tenwerk Europas tätig zu sein. Seit dem Demontagestop war aus der zerstörten ATH unter der tech-nischen Leitung von Dr. Michel und von Dr. Sohl als Vorstands-vorsitzer mit seinen Vorstands-kollegen in einem kometenhaften Aufstieg ein gigantisches Hütten-

370 Tonnen. Davon ist nur einer immer in Betrieb, während der an-dere entweder zugestellt wird oder in Reserve steht. Mit diesem lau-fend wechselnden Einsatz beträgt die mögliche Jahresleistung des Stahlwerkes gegenwärtig vier Mil-lionen Tonnen Rohstahl.

Um diese Leistung zu erreichen, hätte man fünfzehn Thomas-Kon-verter von der Größe benötigt, wie sie im stillgelegten Thomas-Stahlwerk in einer Stückzahl von sieben vorhanden waren. Durch den Abbruch dieses alten Thomas-werkes Ende 1969 wurde viel zur Verbesserung der Bruckhausener Luft beigetragen, und wir sind dem erhofften blauen Himmel auch hier bedeutend näher gekommen.

Seit der Fusion ist währenddessen die Zusammenarbeit zwischen Ruhr-ort und Hamborn sehr erfreulich geworden. Man hatte am Anfang diesen Zusammenschluß teilweise mit gemischten Gefühlen aufge-nommen; denn eine solche Verän-derung bringt immer Eingriffe in das Arbeitsgebiet jedes Einzelnen mit sich und führt daher zu einer gewissen Unsicherheit.

Als 1965 die Schilder „Phoenix-Rheinrohr“ an den Toren des Ruhr-orter Werkes durch solche mit „August Thyssen-Hütte“ ersetzt wurden, dachte Dr. Brandi auch an sein Lieblingskind, das Kraftwerk „Hermann Wenzel“. Es sollte nicht nur dazu dienen, einen Teil der Hamborner Anlagen mit Strom zu versorgen, sondern — zumal am Rhein gelegen — weithin für die ATH werben. Zunächst erschien aber eine seltsame Leuchtschrift: „Au Thyssen-Hütte“, wie das Bild zeigt. Der Installateur war sicherlich Ruhrorter oder Meideri-cher und ein Witzbold; denn er ließ für einige Tage die zweite Silbe des Vornamens fort und drückte durch diesen Ausruf den Hambornern gegenüber sein Er-staunen aus, nun auch zur ATH zu gehören. Heute sind Hamborn und Ruhrort eng miteinander verwach-sen.

Am Ende meiner Berufslaufbahn an den Ausgangspunkt meines Werdeganges zurückgekehrt, schei-de ich nun in Kürze dankbar und bewegt aus meinem Pflichtenkreis und aus dem Werk, welchem ich in guten und bösen Tagen gerne meine ganze Arbeitskraft gewid-met habe. Alles Erreichte konnte mir nur durch die vertrauensvolle Hilfe vieler guter Mitarbeiter ge-lingen. Mein Dank gilt allen denen, die mich innerhalb der vierzig langen Jahre begleitet haben und ihre Kraft und ihr Können für For-schung und Entwicklung einsetzten, um der August Thyssen-Hütte auch auf diesem Gebiet zu An-sehen und Erfolg zu verhelfen.

Der Leser dieses Berichtes wird vielleicht ein wenig meine Gedan-ken und Gefühle erraten, die mich heute bewegen. Mein Leben mit der ATH war so von Freude an der Arbeit, von unerwarteten Er-lebnissen und von interessanten Begegnungen erfüllt, daß ich nun dankbar und zufrieden Abschied nehme.



Jubiläumsgeschenke und Goldnadeln

MGV Sangeslust ehrte seinen Dirigenten und drei verdiente Sängerjubilare

Festlicher Gesang, Lobes- und Dankesworte — diese drei Dinge standen im Mittelpunkt einer Feierstunde, die der MGV Sangeslust unseres Hoch-ofenwerkes Hüttenbetrieb im Meidericher Bahnhofshotel ver-anstaltete. Anlaß hierzu war einmal das silberne Dirigen-tenjubiläum, das Musikdirektor Heinz Becker mit diesem Chor feierte, und zum zweiten die Tatsache, daß drei Mitglieder des Chores für langjährige ak-tive Sangestätigkeit ausge-zeichnet wurden.

U nter den zahlreichen Gästen sah man unter anderem Ruhrorts Per-sonaldirektor Billen und den Vor-sitzenden des Sängerkreises Duis-burg-Nord, Gerd Stalberg. In sei-ner Festansprache wandte sich Vorsitzender Edgar Krämer an den Dirigenten, als er den großen Dank unterstrich, den ihm der Chor entgegenbringe. Eine treffende Charakterisierung gab er mit fol-genden Worten: „Eine glückliche Mischung von nötigem Ernst bei der Probe, aber auch gelegentlich belehrende Unterbrechungen mit einem Schuß Humor gewürzt, gute Anpassungsfähigkeit an die Sänger und letzten Endes ein vorbildliches Verstehen mit dem Vorstand wa-ren die Merkmale der letzten Jahre; sie sind uns auch ein Garant für weitere erfolgreiche Tätigkeit in den nächsten Jahren.“

Seinen überaus herzlichen Dank verband Edgar Krämer mit einem Jubiläumsgeschenk. Zahlreiche Gra-tulanten, zu denen auch der zu die-ser Zeit als Gast des MGV Sanges-lust in Meiderich weilende Chor aus Niddawitzhausen gehörte, schlossen sich den Glückwünschen an.

Dann folgte die Ehrung der Säng-erjubilare, die Sängerkreisvorsitzen-

der Gerd Stalberg vornahm. Für fünfzigjährige Gesangstätigkeit wur-de Johann Küppers mit dem Ehren-brief des DSB geehrt. Er erhielt außerdem die Goldnadel mit Schleife. Jubilare, die vierzig Jahre aktiv sangen, waren Karl Wagner und Heinrich Schiebold. Ihnen hef-tete der Sängerkreisvorsitzende die Goldnadel ans Revers.

Der Glückwunsch von Gerd Stal-berg galt aber auch dem Dirigenten Heinz Becker, der im Herbst 1945 im Meidericher Lokal „Lindenhof“ mit damals achtzehn Sängern seine erste Probe abhielt. Stalberg verlas einen Brief vom DSB-Präsidenten für Nordrhein-Westfalen, Erich Schumacher, in dem dieses Sil-berjubiläum besonders gewürdigt wurde.

Personaldirektor Billen überbrachte die Glückwünsche der Hütte. Mit ihnen verband er bei allen Jubi-laren den Dank des Unternehmens für die Treue zum Chor und die Treue zum Lied. Gerade in der heutigen Zeit sei die sinnvolle Ausgestaltung der Freizeit beson-ders wichtig. Direktor Billen unter-strich seine Glückwünsche mit einem kurzen Gedicht von Marie von Ebner-Eschenbach.

Danach gab es Glückwünsche über Glückwünsche, so vom Bruderchor MGV „Frohsinn“, vom befreundeten Chor aus Niddawitzhausen, von Freunden und Gönnern.

Verständlich, daß die Ehrungen durch Gesangsvorträge des MGV Sangeslust umrahmt wurden, ver-ständlich auch, daß zu dieser Feier-stunde die Ehefrauen der Sänger miterschienen waren.

UNSER BILD

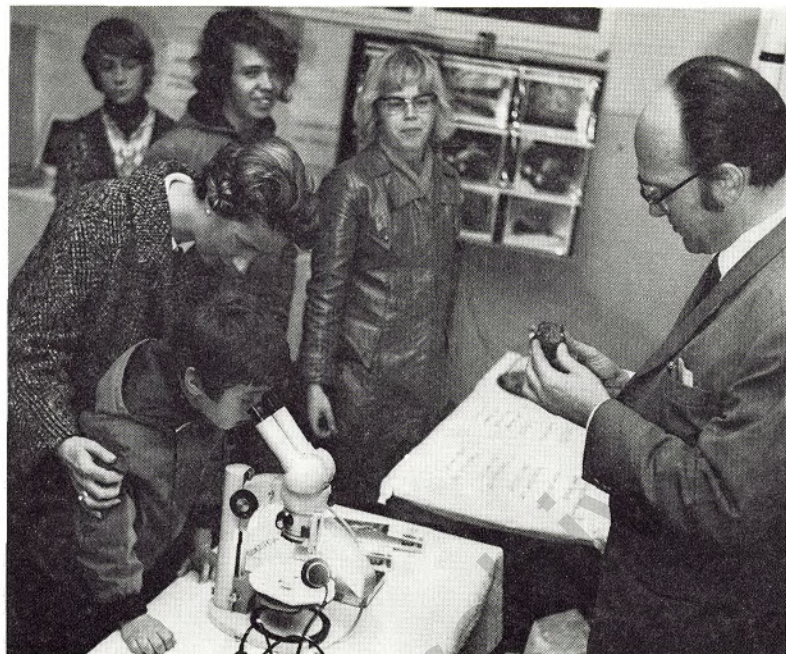
zeigt die Ehrung der Meidericher Sän-ger durch den Sängerkreis-Vorsitzenden Gerd Stalberg (stehend), sitzend von links Heinz Becker, Heinrich Schiebold, Johann Küpper und Karl Wagner

Erzeugung der August Thyssen-Hütte (in 1000 Tonnen)			
Geschäfts-jahr	Roh-eisen	Roh-stahl	Walz-stahl
1929/30*)	1492	1783	1368
1931/32*)	787	979	779
1933/34*)	1031	1642	1386
1939/40**)	2872	3267	2546
1951/52*)	497	132	—
1953/54*)	766	869	579
1959/60*)	2426	3073	2433
1963/64*)	2978	4088	3252
1966/67**)	6345	7273	6990
1968/69**)	8244	9981	9598

*) nur Werk Hamborn
**) Die Werke Hamborn und Ruhrort zu-sammen

werk entstanden. Es erübrigt sich, Einzelheiten aufzuführen, da die meisten von uns die Entwicklung aus eigener Anschauung miterlebt haben. Erwähnen möchte ich nur das auf grüner Wiese erbaute Werk Beeckerwerth. Hier kann man von einem amerikanischen Ausmaß sprechen, wenn man die technischen Einrichtungen betrach-tet. Anerkennenderweise hat man auch nach dem Schöpfer dieser An-lagen eine Werksstraße Alfred-Michel-Ring genannt.

Seit meinem Wechsel nach Ham-born sind nun inzwischen diese fünf Jahre sehr schnell vergangen. Auch in dieser Zeit ging die Er-weiterung der ATH mit Riesen-schritten voran. Ich möchte hier nur das neue Oxygenstahlwerk wegen seiner erstaunlichen Aus-maße erwähnen, welches an Tor 1 gegenüber dem Hochhaus errichtet wurde und dieses fast erdrücken möchte. Die beiden Konverter ha-ben ein Fassungsvermögen von je



Die Sternwarte Neanderhöhe in Hochdahl, über die von der Werkzeugzeitung im diesjährigen Januarheft berichtet wurde, veranstaltete unter Leitung ihres Vorsitzenden, Dr. Dittmann, vom 24. Oktober bis 1. November eine astronomische Woche.

Sternwarte Neanderhöhe

Bei der astronomischen Woche in Hochdahl wurde Mondgestein gezeigt

DIE BILDER ZEIGEN

oben: Besucher der Dokumentationschau während der astronomischen Woche — Unten: das Modell des geplanten Planetariums in Hochdahl — Unten links: Der „Neander-Thaler“

Diese Woche war nicht nur sorgsam vorbereitet, sie rief auch bei dem in den USA lebenden deutschen Raketenforscher Dr. Werner von Braun Begeisterung hervor. In seinem Geleitwort schrieb Dr. von Braun: „Kein literarisches Genie hätte eine Geschichte erfinden können, die auch nur zum hundertsten Teil so phantastisch sein könnte, wie es die nüchternen Tatsachen sind, die die astronomische Wissenschaft enthüllt hat. Ich bin sicher, daß viele der Teil-

nehmer der astronomischen Woche in Hochdahl die Gültigkeit dieses Ausspruches des bekannten englischen Astronomen Fred Hoyle bestätigt finden werden und wünsche allen Beteiligten, daß die Veranstaltung den ihr zugedachten Zweck in reichem Maße erfüllen wird.“

Dieser Wunsch hat sich für die Amateure der Sternwarte Hochdahl weitgehend erfüllt. Die Dokumentationschau, zu der zahlreiche Volks- und Amateur-Sternwarten der Bundesrepublik Beiträge beisteuerten, wurde von vielen interessierten jungen und alten Menschen besucht. Zu ihnen gehörten auch eine ganze Reihe von Mitarbeitern der ATH.

Besonderer Andrang herrschte in der Schau, wenn das Mondgestein gezeigt wurde. Aus Sicherheitsgründen hatte man diese kleinen äußerst wertvollen Gesteinsproben

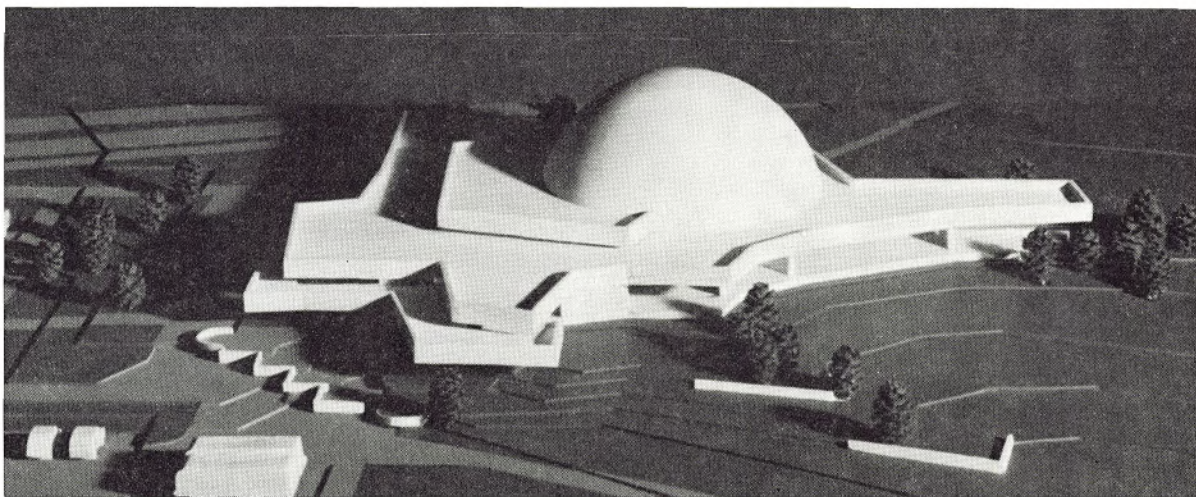
im Tresor einer nahen Bank sicher gestellt. Nur für den sehr begrenzten Zeitraum der Ausstellung wurde die Mondmaterie mit allen nur denkbaren Sicherheitsvorkehrungen zum Ausstellungsraum gebracht.

Doch auch ohne Mondgestein war die Demonstrationsschau sehr interessant. Hier wurde unter anderem das Modell des Planetariums gezeigt, das im Zentrum Hochdahls errichtet werden soll. Zur Zeit befindet sich die neue Sternwarte in Bau. Schwierigkeiten bereitet bei ihrem Bau — wie auch für die Errichtung des Planetariums — die Beschaffung von finanziellen Mitteln. Wer beim Bau der Sternwarte helfen wollte, konnte den eigens hierfür geprägten „Neander-Thaler“ erwerben.

In dem reichhaltigen Programm der astronomischen Woche stachen zwei Veranstaltungen besonders hervor. Prof. Dr. van Schewick von

der Universitätssternwarte Bonn referierte über den Lebenslauf der Sterne. Aus der DDR war der Direktor des Schwarzschild-Observatoriums in Tautenburg, Prof. Dr. Richter, nach Hochdahl gekommen. Er sprach über „Die Welt der Galaxien“.

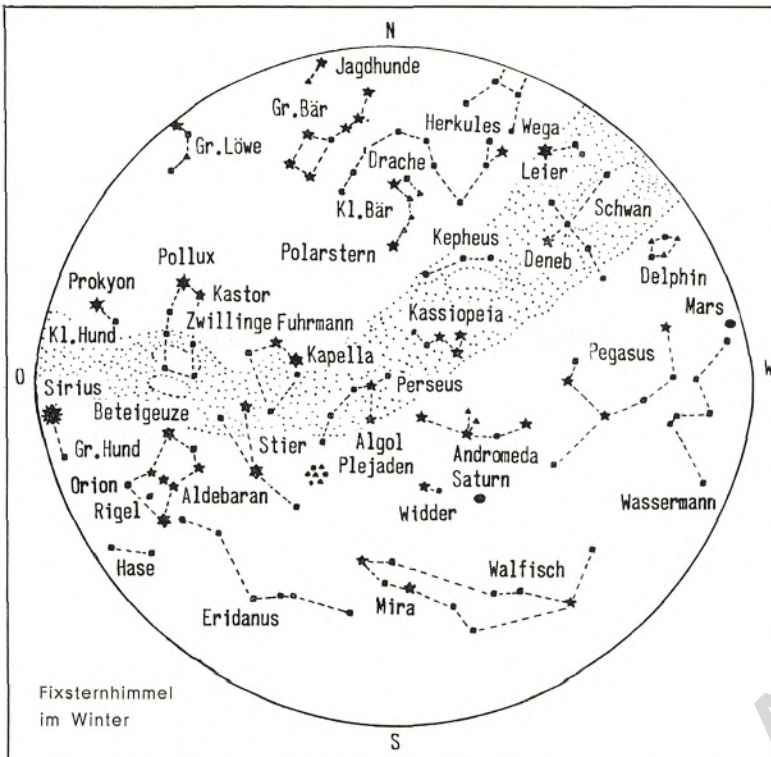
Nach Beendigung dieser interessanten astronomischen Woche kehrt nun keineswegs Ruhe im Betrieb der Sternwarte Hochdahl ein. Gerade in den kommenden Wochen der langen Winternächte rücken die Sterne scheinbar dichter zu uns heran und bieten dem Betrachter reizvolle Momente astronomischen Erlebens. Doch hierzu soll aus berufenem Munde vom Vorsitzenden der Sternwarte Hochdahl, Dr. Dittmann, der seit sieben Jahren in den chemischen Laboratorien der ATH tätig ist, in den folgenden Zeilen mehr gesagt werden.



Es ist selten geworden, daß wir Großstadt-Menschen aus unserem Häusermeer zwischen Schaufensterlicht und Neonröhren, zwischen Straßenstaub und Bogenlampen den Blick nach oben wenden, um einen kleinen Teil des Himmels zu sehen. Das schwache Licht der Sterne zerfließt zu einem trüben Schimmer. Doch in einer kalten und klaren Winternacht erhaschen wir mitunter noch einen Blick auf Orion, Sirius oder den großen Wagen.

Vergessen wir das aber möglichst schnell und gehen stattdessen einmal in einer solchen mondlosen Winternacht für eine Stunde hinaus ins Freie. Wir brauchen dafür kein Fernrohr, nur unser Auge, oder, wenn wir sehr wißbegierig sind, vielleicht einen einfachen Feldstecher.

DIE BILDER:
Unten links: der Saturn mit Ringsystem
— Rechts: das Mondgestein unter dem
Mikroskop, wie es die Ausstellungsbe-
sucher sahen — Das Bild in der Mitte
zeigt die Erddrehung am Himmel, wie
sie sich in einem Foto abzeichnet



Haben sie schon einmal eine Himmelsfotografie gemacht? Dann pro-

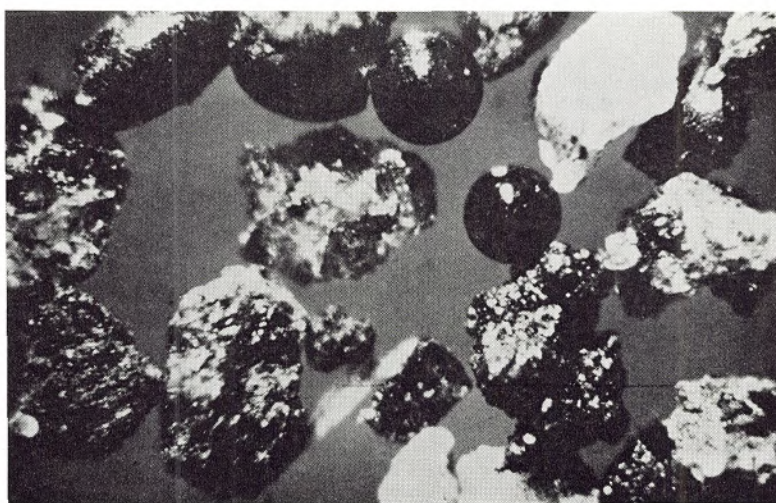
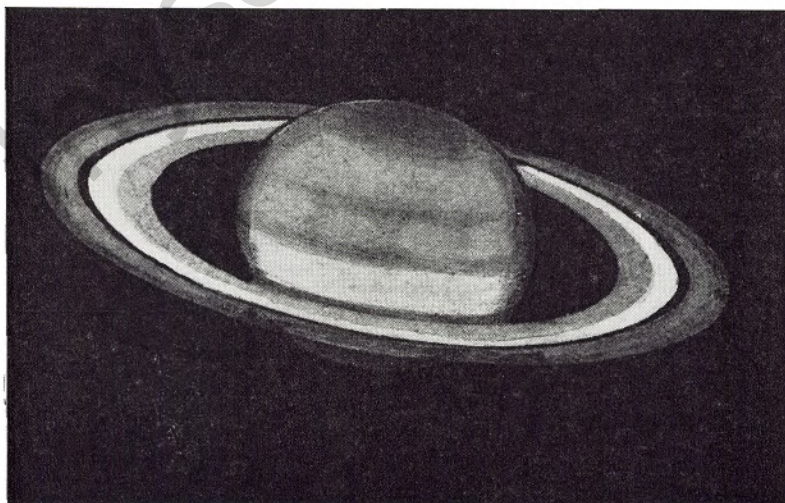


bieren Sie es einmal: Nehmen Sie einen einfachen Fotoapparat — es kann eine Box für 20 Mark sein —, stellen Sie sie auf ein Stativ in Richtung Norden, zum Polarstern

Im Südosten steigt langsam das Sternbild Orion höher, das wohl schönste Sternbild am Winterhimmel mit Schultersternen, Gürtel und Schwert. Es ist kein Wunder, daß die Phantasie des Menschen den Sternfiguren Sagen- und Göttergestalten zugeordnet hat. So entstanden die Namen, die auch der Astronom noch heute benutzt.

Richten wir unsere Feldstecher auf die Mitte des Orion, dann erken-

Jeder, der einmal den Sternenhimmel mit wachem Auge beobachtet hat, wird das erkennen. Eine Stunde unter dem Winterhimmel, draußen vor der Stadt, läßt uns etwas von der Größe der Welt erahnen, in der auch wir leben.





HUBERT ERNESTI
Dreher, Walzwerk „Grillo Funke“
1. Dezember



ERICH LACH
Elektriker, Walzwerk „Grillo Funke“
27. Dezember



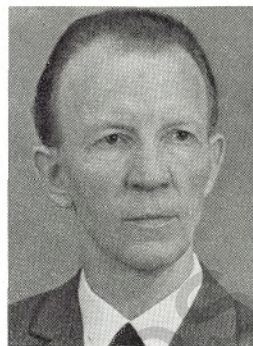
HANS BOLTE
Kranfahrer, Breitflachwalzwerk 1, Großenbaum
1. Januar



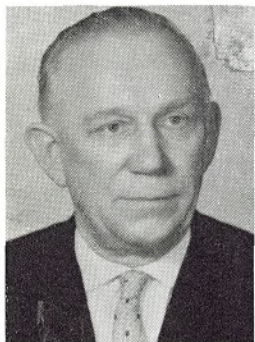
HEINRICH REDDIG
Maschinenarbeiter, Blechbearbeitung, Thyssen Industrie — 12. Januar



FRANZ ADAMSKI
Schlosser, Walzwerk „Grillo Funke“
15. Januar



HANS NIEHAUS
Techniker
MB Stahlwerk Ruhrort
24. Januar



WALTER MLYNARCZYK
Hilfsarbeiter
Met. Abteilung/Ruhrort
25. Januar



FRITZ LESKE
Glüher
Walzwerk „Grillo Funke“
26. Januar



PETER SEVENICH
Dreher
Abnahme, Bruckhausen
26. Januar



EDMUND LEWANDOWSKI
Bedienungsmann, Nebenanlagen — Kokerei AT
2. Februar



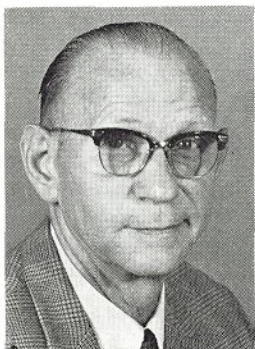
WILHELM BRATZ
Obermaschinist, Energieerzeugung, Hamborn
4. Februar



AUGUST GÜNTHER
Sinterarbeiter
Hochofen, Hamborn
25. Februar

50 JAHRE

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH



FRANZ LUBETZKI
Obermeister
Überbetriebliche Energieversorgung Hamborn
30. Dezember

Nur wenige Stunden vor dem Jahresende das fünfzigjährige Dienstjubiläum

feiern zu können, kommt nicht häufig vor. Sicherlich hat Franz Lubetzki, der 1906 in Beek geboren wurde, an seinem Einstellungstag im Jahre 1920 nicht daran gedacht. Die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg war wirtschaftlich düster. Der junge Lubetzki war daher sehr froh, im Maschinenbetrieb Hochofen der ATH die Schlosserlehre beginnen zu können. Nach ihrem erfolgreichen Abschluß kam er zur Gaszentrale. Hier wurde er 1939 Vorarbeiter und 1943 Meister. Nach dem letzten Krieg gab es auch in diesem Bereich, der vom Krieg stark angeschlagenen Hütte, keine Betätigungsmöglichkeit für Meister Lubetzki. Er ging deshalb vorübergehend zum Hüttenbetrieb Meiderich. 1950 aber kam er zur ATH zurück und ging seither im Maschinenbetrieb Kraftanlagen seinen früheren Aufgaben nach. 1952 wurde er hier Obermeister. Vor mehreren Monaten bereits ging er in Pension.

Zum Tode
von Hbv. Jacobs

Am 1. Dezember starb plötzlich und unerwartet im Alter von 58 Jahren der Leiter des Kaufmännischen Ausbildungswesens der ATH, Hbv. Heinz Jacobs. Der Verstorbene trat 1955 bei der ATH ein. Das Kaufmännische Ausbildungswesen ist in seiner heutigen Form weitgehend sein Werk. Gestützt auf ein ausgeprägtes Sachwissen und ein seltenes Talent, die Ju-

gend anzusprechen und zu Leistungen zu führen, hat er in unermüdlicher Weise entscheidend dazu beigetragen, daß unserer Gesellschaft im Zuge ihrer Entwicklung seit dem Wiederaufbau nach dem Kriege ein vorzüglich ausgebildeter Nachwuchs zur Verfügung stand.

Hbv. Jacobs hat mehr als dreitausend kaufmännische Lehrlinge zum Ausbildungsabschluß geführt. Sein reiches Wissen und seine große Erfahrung stellte er auch zahlreichen Institutionen außerhalb des Unternehmens zur Verfügung, u. a. als Mitglied des Berufsbildungs-Ausschusses der Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie, der Ausbildungskommission des Betriebswirtschaftlichen Instituts der Eisenhüttenindustrie, des Deutschen Verbandes für das kaufmännische Ausbildungswesen und verschiedener Prüfungsausschüsse der Industrie- und Handelskammer Duisburg.

PERSONALMAPPE

Der Aufsichtsrat genehmigte die Erteilung der Prokura an:

Dr. Hansjürgen Gummert, Organisation der gleichzeitig zum Abteilungsleiter ernannt wurde

Assessor Michael Müller, Internationale Marktforschung/Sonderaufgaben Verkauf

Dr. Hans Wendorf, Sonderaufgaben Öffentliches Auftragswesen

Innerhalb der Zuständigkeit von Werksdirektor Dr. Zimmermann übernahm Dr. Rieskamp zum 1. November 1970 in Duisburg-Süd die Leitung der Betriebe Grobblechwalzwerk, Kaltwalzwerk einschließlich Warmbandadjustage, Breitflachstraße und Trägerschweißerei. Dr. Rieskamp wurde gleichzeitig zum Betriebsdirektor ernannt. Die

Leitung der Warmbandstraße II/Beeckerwerth übernahm als Nachfolger von Dr. Rieskamp Dipl.-Ing. Wilms, der zum Oberingenieur ernannt wurde.

Ernannt wurden:
zum Oberingenieur

Dipl.-Ing. Helmut Ahrens, Block- und Profilwalzwerke, Werk Bruckhausen

Dr.-Ing. Gerhard Bauer, Oxygenstahlwerk Beeckerwerth

Dipl.-Ing. Horst Rausch, Betriebswirtschaft/Zeitwirtschaft

zum Betriebschef:

Dipl.-Ing. Karl-Friedrich Becker, Block- und Profilwalzwerk, Werk Bruckhausen

Dipl.-Ing. Wilhelm Denning, Breitflach-Walzwerk Großenbaum

Dipl.-Ing. Karl-Heinz Dürselen, Breitflach-Walzwerk Großenbaum

Ing. Walter Eller, Kaltwalzwerk Hüttenheim

Dipl.-Ing. Wilhelm Hildebrand, Warmbandwerk Beeckerwerth

Ing. Karl Ingenbauhaus, Erhaltungsbetrieb Beeckerwerth

Ing. Wolfgang Kowalski, Hochofenwerk Hamborn

Herbert Lipinsky, Erhaltungsbetrieb Hochofenwerk Hamborn

Ing. Hans-Richard Louen, Warmbandwerk Bruckhausen

Ing. Jürgen Mahn, Grobblech-Walzwerk Hüttenheim

Dipl.-Ing. Alfons Nikoleizig, Verzinkung Bruckhausen

Ing. Friedel Nürnberg, Hochofenwerk Hamborn, EBUS-Anlage 2

Dipl.-Ing. Heinz-Dieter Pflipsen, Oxygenstahlwerk Bruckhausen

Dipl.-Ing. Bernhard Riediger, Kaltwalzwerk Hüttenheim

Dr.-Ing. Hartmut Vorwerk, Oxygen-Stahlwerk Bruckhausen

Dipl.-Ing. Waldemar Wolpert, Warmbandwerk Beeckerwerth

zum Betriebsleiter:

Ing. Hans-Jürgen Bachhofen, Hochofenwerk Hamborn

Ing. Günter Bloss, Hochofenwerk Hamborn
Ing. Erich Cichy, Erhaltungsbetrieb Hochofenwerk Hamborn

Dipl.-Ing. Walter Degenhardt, Block- und Profilwalzwerke, Werk Bruckhausen

Dr.-Ing. Manfred Espenhahn, Kaltwalzwerk Bruckhausen

Ing. Alfred Friemond, Block- und Profilwalzwerke, Werk Bruckhausen

Ing. Wilhelm Heesen, Erhaltungsbetrieb Bruckhausen

Ing. Hans-Peter Kraus, Warmbandwerk Beeckerwerth

Ing. Friedrich Neifer, Warmbandwerk Bruckhausen

Dipl.-Ing. Gerhard Poth, Hochofenwerk Hamborn

Dipl.-Ing. Martin Schröder, Erhaltungsbetrieb Bruckhausen

Ing. Paul Schulte, Warmbandwerk Bruckhausen

Dipl.-Ing. Hansjörg Trenkler, Oxygenstahlwerk Bruckhausen

Ing. Friedrich Willemssen, Erhaltungsbetrieb Beeckerwerth

Dipl.-Ing. Werner Zitzen, Oxygen-Stahlwerk Bruckhausen

zum Abteilungsleiter

Dipl.-Ing. Manfred Albedyhl, Güteüberwachung Duisburg-Süd/Hüttenheim

Dipl.-Ing. Otto Kremer, Güteüberwachung Duisburg-Süd/Großenbaum

zum Betriebsleiter

Ing. Arthur Fuhrmann, Grobblech-Walzwerk Hüttenheim/Walztrieb

Ing. Herbert Hoof, Elektrobetrieb Kaltwalzwerk Hüttenheim und Nachrichten-Datentechnik Duisburg-Süd

Ing. Walter Spitznagel, Elektrobetrieb Grobblech-Walzwerk Hüttenheim/Breitflachwalzwerk Großenbaum und Stromversorgung Duisburg-Süd

Ing. Hans-Egon Schilling, Trägerschweißerei Großenbaum



NEUNZIG JAHRE
JOHANN VAN ELTEN

Selten erlebt man einen Neunzigjährigen, der geistig und körperlich noch so rüstig ist wie Johann van Elten. Er interessiert sich für das politische Tagesgeschehen noch genau so wie früher. Seine heimliche Liebe gehört aber auch dem Sport und vor allen Dingen dem MSV Duisburg. Schließlich wohnte er, obwohl in Vynen bei Marienbaum gebürtig, lange Jahrzehnte hier. Kein Wunder daher, daß er auch heute noch Leser und Bezieher einer

Duisburger Tageszeitung ist. 1902 kam er von Vynen nach hier und arbeitete in Hamborn, später bis zum Jahr 1945 im Ruhrorter Werk. „Wo sind nur die Jahre geblieben?“ fragt er sich und andere, wenn er, am Fenster sitzend, über den Rheindamm auf den Strom schaut. Meist qualmt dabei die Pfeife. Aber auch eine Zigarre läßt er sich noch schmecken und auf den Kaffee möchte er ebenfalls noch nicht verzichten. Zum Geburtstag am 23. Oktober überbrachte der Leiter der Ruhrorter Sozialabteilung, Hbv. Wilhelm Baulig, die Glückwünsche des Unternehmens.



DIAMANTENE HOCHZEIT
EHELEUTE DIKER

Das seltene Fest der Diamantenen Hochzeit feierten am 22. November die Eheleute Leo und Juliana Diker. Leo Diker, der drei Tage vor diesem Festtag 86 Jahre alt geworden war, erblickte 1884 in Konarczyn, Kreis Schlochau, das Licht der Welt. Als Vierundzwanzigjähriger kam er 1908 aus seiner westpreußischen Heimat an den Rhein, wo er zunächst im Hüttenwerk Rheinhausen einen Arbeitsplatz fand. Doch schon zwei

Jahre später gehörte er zur Belegschaft der Gewerkschaft Deutscher Kaiser in Bruckhausen, der Vorgängerin der ATH. Einige Wochen nach dem Arbeitsplatzwechsel schritt Leo Diker mit seiner Frau Juliana zum Traualtar. In Bruckhausen hatten sie sich kennengelernt, obwohl beide aus Westpreußen kamen. Im Walzwerk I fand Leo Diker seinen festen Arbeitsplatz, auf dem er den Werdegang vom Walzgehilfen bis zum Kolonnenführer erlebte. Nach 35 Dienstjahren ging Leo Diker im Dezember 1945 in den Ruhestand. Das bedeutete jedoch keinen Still-

Unsere Toten



WIR BEWAHREN IHNEN
EIN EHRENDES ANDENKEN

Werke Bruckhausen/Beeckerwerth/Hochofenwerk Hamborn

geb.	gest.
GENSELEITER, Paul	1909 8. Okt.
VOTEL, Otto	1909 10. Okt.
RAAB, Helmut	1918 15. Okt.
BRINKMANN, Reinhard	1946 16. Okt.
BECKER, Franz	1898 19. Okt.
KUPKA, Walter	1924 19. Okt.
CHECHLA, Ignatz	1876 21. Okt.
GROCHAL, Stephan	1916 21. Okt.
MEURER, Heinrich	1931 24. Okt.
THEISS, Christian	1878 28. Okt.
ZIELONKA, Erwin	1928 28. Okt.
GOTTSCHLAG, Peter	1950 29. Okt.
LUKAS, Gerhard	1885 29. Okt.
OPACKI, Johann	1904 1. Nov.
BRÖDENFELD, Gerhard	1923 3. Nov.
RISSE, August	1910 6. Nov.
SABETZ, Albin	1902 8. Nov.
HEIN, Johann	1911 10. Nov.
MEYER, Walter	1925 18. Nov.
FELDHÄUSEN, Karl	1908 24. Nov.
JACOBS, Heinz	1912 1. Dez.

Werk Ruhrort

ROSNER, Wilhelm	1908 21. Okt.
DE BRUIN, Dirk	1905 23. Okt.
BEHLAU, Martin	1898 28. Okt.
PESCH, Nikolaus	1897 29. Okt.
BALKE, Joseph	1882 1. Nov.
SCHWAMM, Wilhelm	1898 1. Nov.
WAGNER, Peter	1883 3. Nov.
FORZPANIAK, Valentin	1906 4. Nov.
MERTENS, Hermann	1891 4. Nov.
WOZNIAK, Theophil	1908 5. Nov.
HAERENS, Rudolf	1893 7. Nov.
HENN, Johann	1895 8. Nov.
SCHRODER, Josef	1887 11. Nov.
HANNOSCHÖCK, Franz	1902 13. Nov.
STEINMEIER, Wilhelm	1915 13. Nov.
GOES, Gerhard	1907 15. Nov.
TERBRÜGGEN, Wilhelm	1920 21. Nov.

Pensionär (Schlackenlader, Hochofen)	1908 21. Okt.
Pensionär (Gießhallenarbeiter, Hochofen)	1905 23. Okt.
Pensionär (Zuschläger, Martinwerk I)	1898 28. Okt.
Pensionär (Pflanzenbegleiter, Blasstahlwerk)	1897 29. Okt.
Pensionär (Vorarbeiter, Werkstatt 9)	1882 1. Nov.
Pensionär (1. Schlosser, Elektrohauptwerkstatt)	1898 1. Nov.
Pensionär (Handlanger, Bauabteilung)	1883 3. Nov.
Pensionär (Bürogehilfe, Aktenverwaltung)	1906 4. Nov.
Pensionär (Direktor, Einkauf)	1891 4. Nov.
Kolonnenführer, Hochofen	1908 5. Nov.
Pensionär (Waschraumwärter, Waschräume)	1893 7. Nov.
Pensionär (Vorarbeiter, Zurichtungsstr. III)	1895 8. Nov.
Pensionär (Blockfahrer, Walzwerk)	1887 11. Nov.
Pensionär (Kranführer, Masch.-Betrieb Martinwerk I)	1902 13. Nov.
1. Maschinenarbeiter, Stahlbau	1915 13. Nov.
Pensionär (Glühofenmann 1. Former, Masch.-Betr. Stahlw.)	1907 15. Nov.
Techn. Büro Maschinenabteilung	1920 21. Nov.

Hochofenwerk Hüttenbetrieb

SOBOTTA, Georg	1900 9. Nov.
DOMBROWSKI, Gustav	1897 12. Nov.
LAMBERTI, Peter	1901 14. Nov.
SIMMLER, Paul	1887 18. Nov.
REIM, Alfred	1904 20. Nov.

Pensionär (Versandaufseher, Versand)	1900 9. Nov.
Pensionär (1. Schlosser, Mech. Werkstatt)	1897 12. Nov.
Pensionär (Elektriker, E'aktrobetrieb)	1901 14. Nov.
Pensionär (Schlosser, Zentralkesselhaus)	1887 18. Nov.
Pensionär (Maschinist, Energieerzeugung)	1904 20. Nov.

Betriebsbereich Duisburg-Süd

GÄRTNER, Georg	1921 25. Nov.
WINZEN, Johannes	1926 27. Nov.

Meister, Elektrobetrieb	1921 25. Nov.
Einsatzbüroleiter, Produktionsplanung	1926 27. Nov.

Kokerei Westende

ADAMI, Johann	1911 30. Okt.
---------------	---------------

Schichtmeister	1911 30. Okt.
----------------	---------------

Thyssen Industrie

KUJAWA, Anton	1950 23. Okt.
---------------	---------------

Monteur, Thyssen Industrie Dinslaken	1950 23. Okt.
--------------------------------------	---------------

Walzwerk „Grillo Funke“

AUFERMANN, Hans	1908 21. Sept.
-----------------	----------------

Adjustage-Kaltwalzwerk	1908 21. Sept.
------------------------	----------------

25 JAHRE IM DIENST

Werke Hamborn, Bruckhausen und Beeckerwerth
Karl Neumann, Verladean-
weiser, Warmbandwerk II,
7. Januar
Theodor Wagner, Vorar-
beiter, Fertigstraße I,
8. Januar
Heinrich Marciniak, Revisor,
Neubau-Abteilung,
12. Januar
Hans Müller, Schlosser,
Erhaltungsbetrieb Hoch-
ofen, Hamborn, 17. Januar
Michael Hainbucher, Kaufm.
Angestellter, Grundstücks-
und Vermessungsabtei-
lung, 1. Februar
Heinz Kunze, Brenner,
Zurichtung I, 1. Februar
Helmut Dorst, 1. Säure-
Aufbereiter, Kaltband-
werk I, 3. Februar
Heinz Spieß, Techn. Ange-
stellter, Zentrale Repara-
turen-Abteilungen,
8. Februar

Betriebsbereich Duisburg-Süd
Benjamin Dombrowski,
Betriebsleiter, Erhaltungsbetrieb Beeckerwerth,
9. Februar
Georg Szymanski, Gieß-
meister, Oxygen-Stahl-
werk Bruckhausen,
16. Februar
Albert Portner, Wasch-
raumwärter, Soz. Betriebs-
einrichtungen II,
25. Februar
Artur Karla, Hilfsarbeiter,
Allgemeine Werks-
kolonne, 27. Februar

Werk Ruhrort
Wilhelm Bohrisch, Stoff-
wärter, Stoffwirtschaft,
27. Februar
Kokerei August Thyssen
Karlheinz Rothländer,
Arbeiter im Kohlentrans-
port, 11. Januar
Kokerei Westende
Heinrich Freund, Vorar-
beiter-Öfen, 7. Januar

Werk Ruhrort
Karl-Heinz Rudloff, Kran-
führer, 2. Januar
Werner Zimmer, Schlosser,
4. Januar
Karl Blumberg, Elektriker,
7. Januar
Siegfried Mast, Walzer,
9. Januar
Benno Heinrich, Glüher,
6. Februar
Gerhard Reringh, Glüher,
6. Februar

93 JAHRE ALT

Franz Naujocks, Duisburg-
Meiderich, Kückendell-
straße 26, 22. Februar

92 JAHRE ALT

Christian Weinand, Duis-
burg-Beeck, Neanderstr.
Nr. 6 bei Meinert,
28. Februar

91 JAHRE ALT

Ferdinand Balke, Duisburg-
Meiderich, Zoppenbrück-
straße 37, 4. Februar

Peter Morlo, Duisburg-
Meiderich, Bonhoeffer-
straße 16, 23. Februar

90 JAHRE ALT

Oskar Mogk, Duisburg-Ham-
born, Am Bischofskamp
Nr. 85, 20. Februar

85 JAHRE ALT

Pauline Kleudgen, Immen-
dorf ü. Koblenz, Kunze-
hornstr. 7, 22. Januar

Anton Apfelhofer, Duisburg-
Hamborn, Kronstraße 1,
27. Januar

Wilhelm Brust, Duisburg-
Ruhrort, Eisenbahnstr. 30,
7. Februar

Martin Heidenfels, Duis-
burg-Meiderich, Schloß-
straße 11 bei Schie-
mann, 7. Februar

Gottlieb Bükler, Duisburg-
Meiderich, Haferacker-
straße 15, 13. Februar

Josef Kaczmarz, Homberg,
Hochfeldstr. 46,
21. Februar

Rudolf Kreutzer, Duisburg-
Meiderich, Haferackerstr.
Nr. 10, 21. Februar

80 JAHRE ALT

Anton Block, Duisburg-
Beeck, Spannagelstr. 4,
1. Januar

Gustav Herbst, Duisburg-
Hamborn, Umlandstr. 50,
8. Januar

Fritz Hösterey, Duisburg-
Meiderich, Schnüranstr.
Nr. 16, 15. Januar

Friedrich Gehrke, 5224 Vel-
ken, Post Ruprichteroth,
Marktstr. 7,
20. Januar

Franz Golz, Duisburg-
Beeck, Flottenstr. 55,
24. Januar

Josef Heikämper, Duis-
burg-Meiderich, Straß-
burger Str. 12,
26. Januar

Paul Lemke, Dinslaken,
Voerder Str. 61,
4. Februar

Heinrich Kleese, 4131 Bud-
berg-Vierbaum, Baerler
Straße 100, 17. Februar

GOLDENE HOCHZEIT FEIERN

Eheleute Adolf Gelder-
mann, Orsoy, Rosenstr.
Nr. 18, 8. Januar

Eheleute Johann Kolpat-
zeck, Duisburg-Hamborn,
Westfälische Str. 20,
8. Januar

Eheleute Josef Lieser,
Duisburg-Meiderich,
Eupener Str. 34,
15. Januar

Eheleute Boteslaus Jendry-
cza, Duisburg-Hamborn,
Emserstr. 150,
28. Januar

Eheleute Wilhelm Hemkes,
Duisburg-Beeck, Karolin-
gerstr. 33,
29. Januar

Eheleute Johann Zapp,
5569 Brockscheid 23, Kreis
Daun, 1. Februar

Eheleute Wilhelm Bergs,
Duisburg-Hamborn, Ost-
ackerweg 85,
2. Februar

Eheleute Johann Weißberg,
Duisburg-Hamborn, Elisa-
bethstr. 21, 3. Februar

Eheleute Paul Nerlich,
Duisburg-Hamborn, Kai-
ser-Friedrich-Str. 191,
19. Februar

Eheleute Johann Stecken-
born, Walsum, Sternstr.
Nr. 9, 24. Februar

Eheleute Eduard Schmidt,
Duisburg-Hamborn, Bar-
lenstr. 58, 25. Februar

Eheleute Heinrich Ange-
nendt, Duisburg-Meide-
rich, Gelderblomsstr. 12,
26. Februar

